

Folge 128.1 | Internet-Zusatzausgabe

März 2024

GRV - Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

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

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

**Zukunftsfähiges Deutschland unter
veränderten Bedingungen | Seite 23**

**COP28 mit Bekenntnis zum Ausbau
der erneuerbaren Energien | Seite 26**

**Historischer Baustart
auf Fehmarn | Seite 36**

DB verkauft Arriva an I Squared | Seite 44

**Nightjet verbindet Metropolen
Berlin, Brüssel und Paris | Seite 49**

**Halle (Saale) Hbf und Nordhorn sind
Bahnhöfe des Jahres 2023 | Seite 69**

Inhaltsverzeichnis

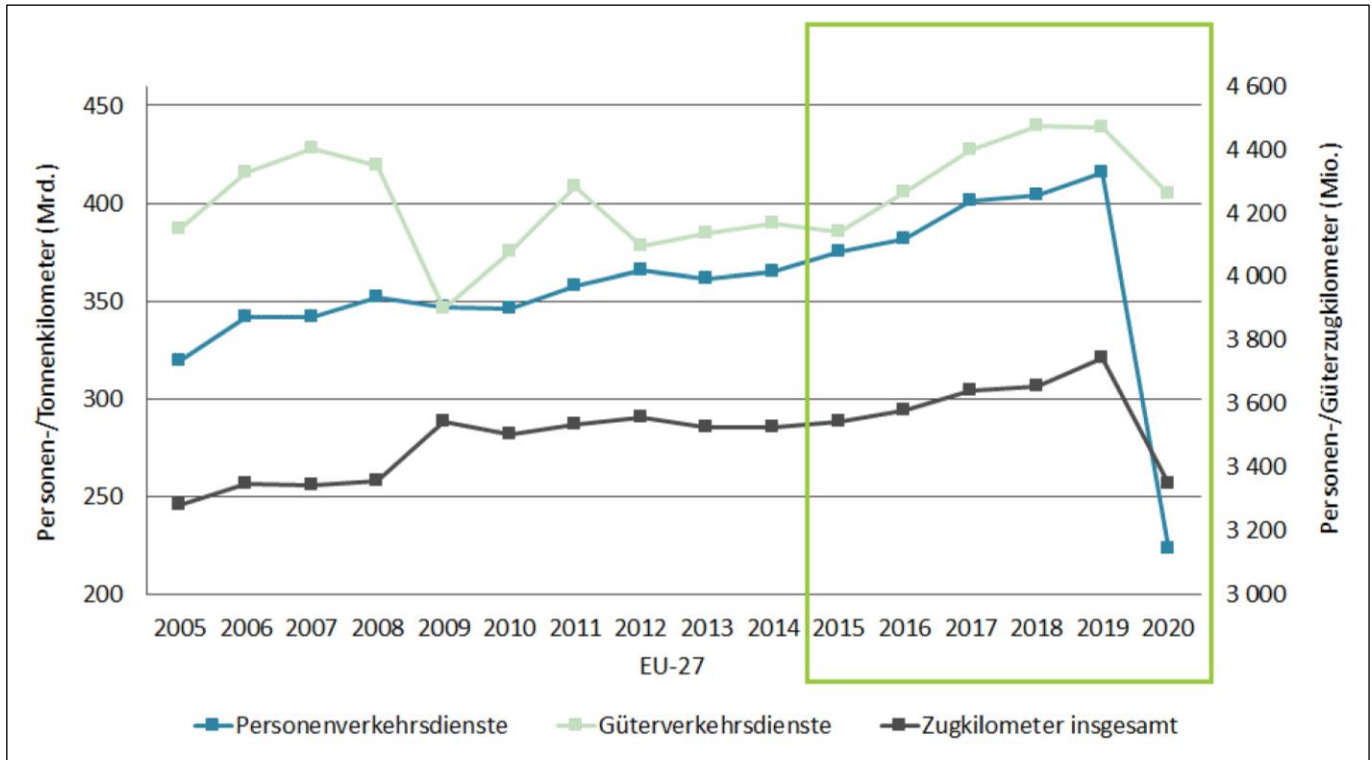
Europäische Verkehrspolitik	2
Verkehrspolitik in Deutschland	9
Verkehrspolitik in der Schweiz	18
Informationen GdI — AdI	20
Nachhaltigkeit	23
Infrastrukturprojekte	35
Innovationen	40
Unternehmen und Märkte	44
Betrieb von Bahnen	63
Kultur, Reisen und Freizeit	69
Personalien	80
Impressum	82

Europäische Verkehrspolitik

Achter RMMS-Bericht veröffentlicht

Am 13. September 2023 hat die Europäische Kommission den achten Bericht zur Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts (Rail Market Monitoring Survey, RMMS) gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, veröffentlicht. Derartige Berichte werden alle zwei Jahre veröffentlicht und basieren auf den von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Daten und ergänzenden Quellen. Neben dem eigentlichen Bericht über die wichtigsten Entwicklungen gibt es eine detaillierte Analyse in einem Arbeitsdokument der Kommission (Staff Working Document, SWD).

Der aktuelle Bericht konzentriert sich auf die Entwicklungen zwischen 2015 und 2020, wobei ein besonderer Blick auf die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie geworfen wird. So ist im Jahr 2020 der europäische Personenverkehr auf 223 Milliarden



Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs (Personen- Tonnen- und Zugkilometer) in der EU 2005 bis 2020;
 Quelle: 8. RMMS-Bericht, Seite 4.

Personenkilometer gesunken, nach 412 Milliarden im Jahr 2019, was einem Rückgang von 46 Prozent entspricht. Die Auswirkungen auf den Güterverkehr waren geringer, die Tonnenkilometer gingen von 439 Milliarden im Jahr 2019 auf 404 Milliarden 2020 zurück, was einem Minus von 8 Prozent entspricht.

Weitere wichtige Feststellungen des Berichts:

- Im Durchschnitt stieg das Personenverkehrsaufkommen gemessen in Personenkilometern zwischen 2015 und 2019 jährlich um 3 Prozent.
- Zwischen 2015 und 2019 nahm auch der Güterverkehr gemessen in Tonnenkilometern jährlich um 3 Prozent zu.
- Die Gesamtlänge des Schienennetzes in der EU betrug 2020 etwa 201 000 Streckenkilometer (0,4 Prozent weniger als im Jahr 2015). Etwa 57 Prozent des Netzes waren elektrifiziert, das sind 2410 Kilometer mehr seit 2015 (plus 2,2 Prozent).
- Die Länge des Hochgeschwindigkeitsnetzes nahm zwischen 2015 und 2020 um fast 1500 Kilometer zu, während die Zahl der Personen-

kilometer beim Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) im Jahr 2020 aufgrund von Reisebeschränkungen im Zusammenhang mit der Pandemie drastisch zurückging. Die Zahlen bis 2019 zeigen jedoch vielversprechende Entwicklungen.

- Die Infrastrukturgesamtausgaben stiegen von 39,1 Milliarden Euro im Jahr 2015 auf 41,8 Milliarden Euro im Jahr 2020. Im Jahr 2020 entfielen 25 Prozent der Ausgaben auf Wartung, 27 Prozent auf Erneuerungen, 28 Prozent auf Modernisierungen und 20 Prozent auf Investitionen in neue Infrastruktur.
- Die durchschnittliche Pünktlichkeit von Personennah- und -regionalverkehrszügen nahm von 93,1 Prozent im Jahr 2015 auf 88,7 Prozent im Jahr 2020 ab. Auch die durchschnittliche Pünktlichkeit von Fern- und Hochgeschwindigkeitszügen nahm ab, und zwar von 84,9 Prozent im Jahr 2015 auf 82,6 Prozent im Jahr 2020.
- Im Jahr 2020 verfügten Eisenbahnunternehmen über 1192 aktive Genehmigungen (davon 475

in Deutschland), was einem Anstieg um 100 Genehmigungen gegenüber 2018 entspricht.

- Der durchschnittliche Marktanteil neuer Marktteilnehmer betrug 2020 gegenüber den etablierten Betreibern: 46 Prozent im Schienengüterverkehr (Anstieg um elf Prozentpunkte gegenüber 2015); 14 Prozent beim Personenverkehr, was einem Anstieg um zwei Prozentpunkte im Vergleich zu 2015 entspricht.
- Im Jahr 2020 trug der Schienenverkehr in der EU mit 0,4 Prozent zu den verkehrsbedingten Treibhausgas- und CO₂-Emissionen bei und benötigte 1,9 Prozent des Energieverbrauchs im Verkehrssektor. Um die Ziele des europäischen „Green Deals“ zu erreichen, muss die Bahn einen größeren Anteil am Personen- und Güterverkehr haben.
- Die Eisenbahn ist nach wie vor einer der sichersten Verkehrsträger.
- Ende 2020 waren gut 910 000 Menschen im Eisenbahnsektor beschäftigt. Dies ist ein leichter Rückgang gegenüber 2018.

Der 18-seitige RMMS-Bericht kann in deutscher Sprache von der Internetseite <https://eur-lex.europa.eu> heruntergeladen werden.

EU-Mitgliedstaaten stimmen der Verordnung „Fuel-EU Maritime“ zu

(wdm) Die EU-Mitgliedstaaten haben am 25. Juli 2023 den Weg freigemacht, um nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe in den Seeverkehr zu bringen. Sie stimmten der Verordnung „Fuel-EU Maritime“ zu. Am 12. Juli hatte auch das EU-Parlament für die im Trilogverfahren erzielte Einigung gestimmt.

Die neuen Vorgaben gelten für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl über 5000, die in Häfen im Hoheitsgebiet eines EU-Mitgliedstaats einlaufen, aus ihnen auslaufen oder sich dort aufhalten, zudem für Container- und Passagierschiffe eine Landstrompflicht ab 2030. Der Einsatz von synthetischen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien wird für die Schifffahrt gezielt gefördert.

Die „Fuel-EU Maritime“ legt EU-weit einheitliche Regeln für die Begrenzung der Treibhausgas-Intensität der an Bord eines Schiffes verwendeten Energie fest, und damit vor allem der Kraftstoffe. Die Verordnung aus dem „Fit-for-55-Paket“ (siehe Folge [122](#) der GRV-Nachrichten, Seite 5) sieht vor, dass die Schifffahrt in der EU ihre Emissionen ab 2025 um 2 Prozent, ab 2030 um 6 Prozent, ab 2035 um 14,5 Prozent, ab 2040 um 31 Prozent, ab 2045 um 62 Prozent und ab 2050 um 80 Prozent reduzieren muss. Die Reduktionsziele der Treibhausgasintensität werden gegenüber der durchschnittlichen Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie aus dem Jahr 2020 festgelegt. Die Bewertung der Treibhausgasemissionen aller Kraftstoffe erfolgt anhand einer Lebenszyklusbetrachtung (sogenannter Well-to-wake-Ansatz [WtW], der die Treibhausgase Kohlendioxid, Methan und Lachgas einbezieht). Als Erfüllungsoption sind alle Kraftstoffe zugelassen, die Gesetzesinitiative ist somit technologie-neutral.

Der Einsatz von synthetischen Kraftstoffen wird mit einem besonderen Mechanismus angereizt:

Sollte der Anteil synthetischer Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien (sogenannte „renewable fuels of non-biological origin, RFNBO“) im Brennstoffmix im Jahr 2031 nicht über ein Prozent liegen, tritt automatisch ab 2034 eine verpflichtende Mindestquote von zwei Prozent für diese RFNBO-Kraftstoffe in Kraft. Über die Verwendung von alternativen Kraftstoffen hinaus verpflichtet die Fuel-EU-Maritime-Verordnung Container- und Passagierschiffe in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats Landstromversorgung oder alternativ Nullemissions-Technologien zur Energieversorgung an Bord zu verwenden.

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft. Sie gilt ab dem 1. Januar 2025, mit Ausnahme einiger Artikel, die ab dem 31. August 2024 gelten.

BMDV-Regionalkonferenz zeigt Perspektiven für die Grenzoder

(wdm) Die Oder verbindet als internationale Binnenwasserstraße Wirtschaftsräume und ist gleichermaßen eine schützenswerte Flusslandschaft mit einer hohen naturschutzfachlichen Bedeutung. Am 17. Oktober 2023 haben Vertreterinnen und Vertreter von Behörden, Verbänden, Wissenschaft, Politik und Zivilgesellschaft in Frankfurt an der Oder über die Weiterentwicklung der Grenzoder diskutiert.

Einen Schwerpunkt der Diskussion bildete die Umsetzung von Maßnahmen eines 2015 zwischen Deutschland und Polen beschlossenen Regierungsabkommens. In dem Abkommen geht es um die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet — betreffend den Hochwasserschutz und die Abfluss- und Schifffahrtsverhältnisse.

In einer durch Expertinnen und Experten beider Länder entwickelten Stromregelungskonzeption

wurden Unterhaltungsparameter definiert. So wurde als Mindesttiefe ein moderates — im Vergleich zur Elbe zum Beispiel geringeres — Tiefenziel festgelegt, das sich an den Anforderungen des Eisaufbruchs orientiert (mittlere Wassertiefe von 1,80 Meter an 80 Prozent der Tage im Jahr [oberhalb der Warthe-Mündung], beziehungsweise an 90 Prozent der Tage im Jahr [unterhalb der Warthe-Mündung]). Das Konzept orientiert sich an den vorhandenen Stromregelungsbauwerken.

Das Konzept definiert ausschließlich die Parameter, trifft aber keine Aussagen zur baulichen Ausgestaltung. Dies erfolgt im anschließenden, jetzt anstehenden Planungsprozess. Aktuell wird dazu eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt, an der unter anderem auch Umweltverbände beteiligt werden.

European Railway Award 2024 an Violeta Bulc verliehen

Am 29. Januar 2024 haben die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) und der Verband der europäischen Bahnindustrie UNIFE (Union des Industries Ferroviaires Européennes) den Railway Award 2024 verliehen, an den sich der traditionelle Jahresempfang der beiden Verbände anschloss. Diese 17. Ausgabe der Preisverleihung fand in den Königlichen Museen der Schönen Künste in Brüssel statt. Die Eröffnung bestritten **Maroš Šefčovič**, Vizepräsident der Europäischen Kommission und verantwortlich für den Europäischen Green Deal und für die belgische EU Präsidentschaft, der stellvertretende Ministerpräsident und Minister für die Mobilität **Georges Gilkinet**.

Die Preisträgerin **Violeta Bulc** war von 2014 bis 2019 Verkehrskommissarin der EU. Ihre Auszeichnung erfolgte für die Förderung von Frauen in den Verkehrsberufen, wo sie unterrepräsentiert



Die frühere EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc bedankt sich am 29. Januar 2024 für den European Railway Award; Foto: European Railway Award, De Leeuw.

sind. Um dies zu ändern, richtete sie 2017 eine spezielle Plattform ein; diese findet sich auf der Internetseite <https://transport.ec.europa.eu>.

Früher war der European Railway Award in eine technische Kategorie und eine politische Kategorie unterteilt. Diese wurden 2018 kombiniert, um eine einzige herausragende Leistung zu küren. Neu ist ein **Rail Trailblazer Award** (Eisenbahnwegbereiter Preis), mit dem in diesem Jahr ein Projekt der S-Bahn der Dänischen Staatsbahn DSB ausgezeichnet wurde. Es handelt sich um eine Einstellungsinitiative, welche die digitale Transformation nutzt, um ein neues Berufsprofil für Lokführer zu schaffen, das Qualifikationsdefizite berücksichtigt, neue Talente anzieht und die Diversität vergrößert. Gleichzeitig wurde für die S-Bahn in Kopenhagen ein neues digitales Signalsystem eingeführt, das die Aufgaben des Lokführer verändert hat.

Verkehrspolitik in Deutschland

DB Infrago AG steht und startet das größte Infrastrukturprogramm für Kapazität und Qualität

Die Deutsche Bahn (DB) hat am 22. Januar 2024 im Berliner Futurium bei einer Veranstaltung mit 300 geladenen Gästen aus Politik sowie Bahn- und Baubranche erstmals zentrale Handlungsfelder des neuen Unternehmens vorgestellt. Es geht darum, Qualität, Kapazität und Stabilität des Eisenbahnbetriebs nachhaltig zu verbessern und damit die Voraussetzungen zu schaffen, die verkehrs- und klimapolitischen Ziele des Bundes und die Wachstums- und Verkehrsverlagerungsziele der Konzernstrategie Starke Schiene umzusetzen.

Die DB Infrago AG bündelt seit dem Jahreswechsel die Aktivitäten des DB-Konzerns in den Bereichen Fahrweg und Bahnhöfe unter einem Dach.

Das Unternehmen ist aus der Verschmelzung der beiden Infrastruktursparten des Konzerns, der DB Netz AG und der DB Station&Service AG hervorgegangen.

Mit der DB Infrago AG beginnt das größte Infrastrukturprogramm der DB-Geschichte. Dabei stehen vor allem das Bestandsnetz und die Bahnhöfe im Fokus. Die Finanzierung der hier notwendigen Arbeiten ist für 2024 und 2025 bereits sichergestellt. An sieben Marktständen konnten sich die Teilnehmer des Auftaktevents in Berlin über die konkreten Maßnahmen informieren, die bis 2030 umgesetzt werden sollen:

- Bis 2030 saniert die DB Infrago AG mehr als 4000 hoch belastete Streckenkilometer von Grund auf — gebündelt in 40 Hochleistungskorridoren (*siehe Folge [128](#) der GRV-Nachrichten, Seite 25f*).
- Die zirka 25 000 Streckenkilometer des Flächennetzes modernisiert die DB Infrago AG schrittweise.
- Die Bahnhöfe will die DB Infrago AG ganzheitlich zu attraktiven Zukunftsbahnhöfen ent-

wickeln. Sie werden zu Mobilitätsdrehscheiben und Visitenkarten für Städte und Gemeinden.

- Schnelle Kapazitätserweiterung und Leistungsfähigkeit im Bestandsnetz schafft die DB Infrago AG unter anderem mit zusätzlichen Überleitstellen, mehr Überholmöglichkeiten und zusätzlichen Signalen, um den Blockabstand zwischen den Zügen zu verringern.
- Bis 2030 will die DB Infrago AG viele weitere Strecken digitalisieren und damit mehr Kapazität auf der bestehenden Infrastruktur schaffen.
- Dringend benötigte Serviceeinrichtungen für die Vor- und Nachbereitung von Zugfahrten, insbesondere Abstellgleise, baut die DB Infrago AG neu und erweitert auch vorhandene Einrichtungen.
- Durch Aus- und Neubau sowie Elektrifizierung von Strecken schafft die DB Infrago AG neue Kapazitäten, um den Deutschlandtakt Stück für Stück umzusetzen.

Mit der neuen Gesellschaft setzt die DB ein wichtiges Vorhaben des Koalitionsvertrages und ein Versprechen gegenüber der gesamten Branche

um. Mit mehr als 60 000 Mitarbeitern ist die DB Infrago AG für das rund 33 400 Kilometer lange Streckennetz inklusive aller betriebsnotwendigen Anlagen und 5400 Bahnhöfe verantwortlich. Pro Tag fahren auf der Infrastruktur mehr als 50 000 Züge. Weitere Informationen finden sich auf der Internetseite www.dbinfrago.com.

In Verbindung mit dem Start der DB Infrago AG stärkt der Bund seine Steuerung der Infrastruktur. Dafür wird mit dem sogenannten Infraplan ein neues Steuerungsinstrument etabliert. Es bündelt Ziele und Strategien für Schienennetz und Bahnhöfe und übersetzt sie in ein konkretes Arbeitsprogramm für die DB Infrago AG mit einem mehrjährigen Zeithorizont. Der Infraplan wird Kennzahlen und Ziele vorgeben und diese jahresscharf operationalisieren, sodass hohe Transparenz für Branche und Öffentlichkeit entsteht. Er wird jährlich überprüft, angepasst und fortgeschrieben, sodass ein rollierendes System entsteht. Dabei setzen DB und Bund auch auf eine enge Einbindung der Branchenexpertise und maximale Transparenz. Denn eine gemeinwohlorientierte Infrastruktur

zeichnet sich auch dadurch aus, den Zustand der Infrastruktur fortlaufend für alle Beteiligten und die Öffentlichkeit transparent zu machen. Deshalb will die DB Infrago den Netzzustandsbericht künftig jährlich veröffentlichen.

Siehe auch der Leitartikel in Folge [128](#) der GRV-Nachrichten.

Moselschifffahrt ab 2025 abgabenfrei

Seit der Einweihung der Großschifffahrtsstraße Mosel im Jahre 1964 müssen die Binnenschiffer für das Befahren ein Entgelt entrichten. Grundlage dafür ist der Moselvertrag von 1956, in dem Deutschland, Frankreich und Luxemburg beschlossen, den Fluss von Koblenz bis Thionville mit Staustufen auszubauen und die Bau- und Unterhaltungskosten über Befahrensabgaben zu finanzieren. Mit den Schifffahrtsabgaben soll nun zum 1. Juli 2025 Schluss sein.

Luxemburgs Vizepremierminister, Minister für Mobilität und öffentliche Arbeiten François

Bausch, die deutsche Botschafterin Dr. Heike Peitsch, der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr und Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik Oliver Luksic sowie der französische Botschafter für zwischenstaatliche Kommissionen und grenzüberschreitende Zusammenarbeit Philippe Voiry haben dazu am 18. September 2023 im Dreiländereck bei Schengen ein entsprechendes Änderungsprotokoll zum Moselvertrag unterzeichnet. Nach den sich nun anschließenden Ratifizierungsverfahren in den drei Staaten kann die Abgabefreiheit dann zum 1. Juli 2025 in Kraft treten.

Die internationale Moselkommission ist eine zwischenstaatliche Einrichtung der drei Anrainerstaaten Deutschland, Frankreich und Luxemburg mit Sitz in Trier. Ziel der Kommission ist es, sich in Schifffahrtsfragen abzustimmen und die Interessen der Moselschifffahrt zu fördern. Der Vorsitz der Kommission wechselt jährlich zwischen den drei beteiligten Ländern, 2023 hatte Luxemburg den Vorsitz inne, 2024 ist Deutschland an der Reihe.

Im Zuge der Abschaffung der Abgaben wird auch die internationale Moselgesellschaft, die für den Ausbau der Mosel im letzten Jahrhundert und für die Abgabenverteilung zuständig war, aufgelöst.

Auf den meisten anderen Bundeswasserstraßen in Deutschland wurden die Abgaben bereits zum 1. Januar 2019 abgeschafft (*siehe Folge [114](#) der GRV-Nachrichten, Seite 29*), nunmehr sind nur noch auf dem Nordostseekanal Abgaben fällig, diese sind zur Zeit im Zusammenhang mit der Ukraine-Krise auf die Hälfte reduziert (*siehe Folge [127](#) der GRV-Nachrichten, Seite 13*).

Problematisch an dem Verzicht auf Wegeabgaben für die Binnenschifffahrt ist, dass die Abschaffung im Kontext mit der Senkung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr steht, diese Absenkung jedoch aufgrund der Haushaltsprobleme des Bundes auf der Kippe steht.

Engpassbeseitigung Mittelrhein

Der Rhein gehört zu den bedeutendsten Wasserstraßen Europas. Im Mittelrheinabschnitt transportieren jährlich rund 50 000 Güterschiffe annähernd 60 Millionen Tonnen Ladung. Das ist sowohl für die Wirtschaft als auch für das Klima gut. Denn die Binnenschifffahrt transportiert schwere Güter bei geringem Energieverbrauch und hoher Umweltfreundlichkeit.

Allerdings kann die Schifffahrt ihr volles Potenzial oftmals nicht ausschöpfen, da die Strecke zwischen Budenheim und Sankt Goar einen abladerelevanten Engpass auf dem Weg vom Niederrhein zum Oberrhein und umgekehrt darstellt. Das bedeutet, dass Schiffe an vielen Tagen im Jahr auf der gesamten Strecke nur mit weniger Ladung fahren können.

Die Beseitigung dieses Nadelöhrs zählt darum zu den wichtigsten Wasserstraßenprojekten und soll schnellstmöglich umgesetzt werden. Hierzu wurde Ende 2022 eine Beschleunigungskommission, bestehend aus Vertretern der Wasserstraßen- und

Schifffahrtsverwaltung, des Bundesverkehrsministeriums, der Länder Rheinland-Pfalz und Hessen, von Wirtschaft, Industrie und Binnenschifffahrt sowie aus Vertretern von Naturschutzverbänden, eingerichtet. Aufgabe der Kommission war die Erarbeitung von Handlungsempfehlungen für eine beschleunigte Umsetzung der Maßnahme. Der Abschlussbericht wurde am 19. September 2023 in Berlin an das Bundesverkehrsministerium überreicht.

Die Vorschläge der Kommission behandeln insbesondere die Themen Personal und Organisation, Akzeptanz und Kommunikation sowie die Abläufe im Planungs- und Genehmigungsverfahren. Aufgrund der bereits laufenden Planungen favorisiert die Kommission kurzfristige Beschleunigungsmaßnahmen, wie innovative und kreative Wege im Personal- und Projektmanagement, die direkt auf das (operative) Projektumfeld zielen und unmittelbare Wirkung entfalten können.

Weitere Details sowie den vollständigen Bericht der Kommission finden sich auf der Internetseite www.bmdv.bund.de.

Deutschland als Vorreiter beim CO₂-neutralen Fliegen

Bei der 3. Nationalen Luftverkehrskonferenz am Flughafen Hamburg haben am 25. September 2023 Spitzenvertreter aus Politik, Luftverkehrswirtschaft, Luftfahrtindustrie und Gewerkschaften über die Zukunft der Luftfahrt in Deutschland beraten. Bundeskanzler Olaf Scholz hat die Konferenz mit 400 Teilnehmenden in dem Hangar der Lufthansa Technik eröffnet. Unter dem Titel „Luftverkehr: innovativ und klimaneutral“ soll es darum gehen, wie Deutschland den Wandel zum klimaverträglichen Fliegen gestalten kann.

Klima schützen und Wettbewerbsfähigkeit stärken

Der Luftverkehr muss bis 2045 treibhausgasneutral werden. Dazu hat sich die Bundesregierung im Klimaschutzgesetz verpflichtet. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden bereits eine Reihe von Maßnahmen auf den Weg gebracht.

So fördert der Bund mit dem „Gesamtkonzept Erneuerbare Kraftstoffe“ die Weiterentwicklung und den Markthochlauf von grünem Kerosin und investiert in die Erforschung emissionsfreier Antriebstechnologien auf Basis von Wasserstoff und Strom.

International setzt sich Deutschland für hohe Umweltstandards beim Fliegen ein. Auf EU-Ebene wurden erst vergangene Woche verpflichtende, steigende Quoten für nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe, wie fortschrittliche Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe, beschlossen: 70 Prozent bis 2050.

Arbeitskreis Klimaneutrale Luftfahrt, 100-Flüge-Programm für weniger Emissionen und Up-Lift

Um lang- und mittelfristig den Weg zur Klimaneutralität der Luftfahrt zu ebnen, haben BMDV und BMWK im Jahr 2022 den Schulterschluss mit Industrie, Verbänden, Zivilgesellschaft und Gewerkschaften gesucht und den „Arbeitskreis klimaneutrale Luftfahrt“ eingerichtet. Dieser hat bei der

Nationalen Luftfahrtkonferenz erste konkrete Maßnahmen vorgeschlagen.

So soll ein „100-Flüge-Programm“ zur Erprobung klimaoptimierter Flugrouten beitragen. Auf 100 regulär geplanten Flügen sollen besonders klimasensitive Zonen umflogen werden. Die Wirkung wird vom Deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt (DLR) und Deutschem Wetterdienst ausgewertet.

Weitere Vorschläge umfassen die technische Nachrüstung der Bestandsflotten, effizientere Verkehrssteuerung und mehr Planungssicherheit für Investoren und Kraftstoffproduzenten. Zudem setzt der Arbeitskreis mit dem vom DLR entwickelten Bewertungstool ALICIA („Aviation Life Cycle and Impact Assessment“, auf deutsch „Lebenszyklus- und Folgenabschätzung der Luftfahrt“) erstmals eine einheitliche Methode ein, um die vorgeschlagenen Maßnahmen mit Blick auf ihre Klimawirkung quantifizierbar und vergleichbar zu machen.

Auf der Konferenz wurde ferner das neue fliegende Wasserstoff-Testlabor Up-Lift des DLR der Öffentlichkeit vorgestellt. Gefördert aus dem Luftfahrtforschungsprogramm „LuFo Klima“ der Bundesregierung steht es in einem „Open-Source-Ansatz“ allen Unternehmen offen, die disruptive Technologieansätze schnell in der praktischen Anwendung im Flugzeug testen wollen.

Die Ergebnisse des Arbeitskreises sind in eine gemeinsame Erklärung zur Nationalen Luftfahrtkonferenz aufgenommen worden. Darin bekennen sich alle Systempartner —, Luftverkehrswirtschaft, Luftfahrtindustrie und Gewerkschaften — zu dem Ziel, das Fliegen in Deutschland emissionsfrei zu machen. Die Erklärung kann von der Internetseite <https://bmdv.bund.de> heruntergeladen werden.

Vorhabenkonferenz für die Umsetzung des Deutschlandtakts

Auf Initiative des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) wurde ein neues Arbeitsgremium zur engeren Zusammenarbeit von Bund, Länder und DB als Vorhabenträgerin beim Aus- und Neubau des Schienennetzes eingerichtet. Mit der von nun an jährlich stattfindenden Vorhabenkonferenz sollen Bundes- und Ländermaßnahmen zeitlich besser synchronisiert und Planungen beschleunigt werden.

Nachdem im Rahmen einer Auftaktveranstaltung am 8. November 2023 der Startschuss für die neue Vorhabenkonferenz durch Vertreter des Bundes, der Länder und DB gegeben wurde, finden nun auf Arbeitsebene mit allen Ländern Gespräche zu den einzelnen Vorhaben statt.

Der **Deutschlandtakt ist die Gesamtstrategie des Bundes** für ein leistungsfähiges und zuverlässiges Schienennetz der Zukunft. Ziel des Deutschlandtakts ist es, Züge besser aufeinander abzustimmen,

Reisezeiten zu senken und durchgehende Kapazitäten für den Güterverkehr zu schaffen.

Damit der Deutschlandtakt als Gesamtkonzept für die Schiene gelingen und möglichst breite Wirkung entfalten kann, müssen der Schienenpersonen und der Schienengüterverkehr ganzheitlich aufeinander abgestimmt werden. Denn mit dem Deutschlandtakt wird Infrastrukturplanung neu gedacht. Bisher wurden die Fahrpläne an die bereits bestehende Infrastruktur angepasst. Für den Deutschlandtakt dient der Zielfahrplan nun als Planungsgrundlage für einen gezielten Infrastrukturausbau des deutschen Schienennetzes. Damit stehen die Mobilitätsanforderungen der Menschen und der Wirtschaft im Zentrum der Infrastrukturplanung.

Weitere Informationen zum Deutschlandtakt auf der Internetseite www.deutschlandtakt.de.

DB dementiert Streichpläne zu Neu- und Ausbaustrecken

Die DB dementierte am 5. Februar 2024 Medienberichte, wonach zahlreiche geplante Neu- und Ausbaustrecken (NBS und ABS) gestrichen werden sollen. Demnach hält das Unternehmen unverändert an ihren Aus- und Neubauvorhaben fest. Eine Streichung einzelner Projekte sei nicht vorgesehen, stellte der Konzern klar. Fakt sei, dass es aufgrund der schwierigen Haushaltslage Ende vergangenen Jahres kurzfristig erforderlich gewesen sei, die zeitliche Abfolge der Vorhaben zu überprüfen. Projekte, die bereits im Bau sind, würden unverändert fortgeführt. Bei allen anderen Projekten werden die Planungen fortgesetzt, um zeitliche Verzögerungen zu vermeiden, bis die Finanzierung vollständig geklärt ist. Dazu stehe die DB in intensiven Gesprächen mit dem Bund. Die DB hatte den dringenden zusätzlichen Finanzierungsbedarf für die Infrastruktur mit insgesamt 45 Milliarden Euro bis 2027 beziffert. Dieser umfasst auch die Neu- und Ausbauprojekte. Aktuell sei dieser

Mehrbedarf noch nicht vollständig gedeckt und mit Mitteln hinterlegt. Der Aufsichtsrat des DB-Konzerns würde im März 2024 eine neue Finanzplanung verabschieden. Gemeinsames Ziel aller Beteiligten sei es, eine Verschiebung von Projekten oder eine Verlängerung von Realisierungszeiträumen zu vermeiden.

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.

Bundesrat legt die strategischen Ziele der SBB für 2024 bis 2027 fest

(ge) Der Bundesrat hat an seiner Sitzung am 15. Dezember 2023 die strategischen Ziele der SBB AG für die Jahre 2024 bis 2027 festgelegt. Die strategische Steuerung der SBB hat sich in der Vergangenheit bewährt. Der Bundesrat hält deshalb an der grundlegenden Ausrichtung fest. In einzelnen Bereichen sind allerdings Anpassungen erforderlich, da sich die Rahmenbedingungen maßgeblich verändert haben. Der Bundesrat legt alle vier Jahre die Ziele des Bundes als Eigentü-

mer der SBB fest. Letztmals geschah dies 2018. Insbesondere die Covid-Pandemie und die zunehmende Instabilität auf den Energiemärkten haben seither zu Veränderungen im Umfeld der SBB geführt. Die SBB hat diese Herausforderungen im Allgemeinen gut gemeistert. Das zeigt, dass die strategische Steuerung des Unternehmens funktioniert. Der Bundesrat hält deshalb für die nächste Vierjahresperiode an der grundsätzlichen Ausrichtung der strategischen Ziele fest. Gleichzeitig nimmt er einige notwendige Anpassungen in folgenden Bereichen vor:

Nachhaltige Finanzierung: Die finanzielle Situation der SBB ist als Folge der Covid-Pandemie angespannt. Der vom Bundesrat festgelegte maximale Verschuldungsgrad (kommerzielle Nettoverschuldung höchstens das 6,5-fache des EBITDA¹) wurde in den letzten Jahren deutlich überschritten. Der Bundesrat erwartet, dass dieser bis 2030 wieder eingehalten wird sowie in der Zielperiode

¹ Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization, also der Gewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (auf Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände).

jährlich überprüfbare Fortschritte erzielt werden. Die Voraussetzungen dafür werden mit der vom Bundesrat angestrebten Änderung des SBB-Gesetzes und den damit einhergehenden Maßnahmen geschaffen.

Güterverkehr: Der Bundesrat erwartet für Cargo Schweiz im Linienverkehr (Ganzzüge) weiterhin profitable Angebote. Im Netzwerkverkehr (Einzelwagenladungsverkehr) sind die Angebote kostendeckend zu erbringen. Defizite sind vorübergehend zulässig, bis der neue Gesetzesrahmen in Zusammenhang mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes in Kraft ist.

Energieversorgung: Neu misst der Bundesrat einer sicheren und nachhaltigen Bahnstromversorgung besondere Bedeutung zu. Er erwartet von der SBB, dass sie den Eigenversorgungsgrad mit selbst produziertem Bahnstrom auf mindestens dem bisherigen Niveau aufrechterhält und die Kapazitäten zur Produktion von erneuerbarer Energie zu erhöhen versucht. Die SBB soll einen Beitrag zur Erreichung der CO₂-Reduktionsziele der

Schweiz leisten und in diesem Bereich eine Vorbildfunktion einnehmen.

Compliance Management: Der Bundesrat entwickelt das System zur Aufsicht und Steuerung der ausgelagerten Organisationen des Bundes kontinuierlich weiter. Neu verlangt er von allen ausgelagerten Organisationen ein Compliance Management System (CMS), das sich an der Norm ISO 37301 orientiert. Eine jährliche Information an den Bundesrat über die wichtigsten Schwerpunkte im CMS ist Pflicht.

Neben diesen zentralen Neuerungen nahm der Bundesrat weitere Anpassungen vor, um den Wortlaut der strategischen Ziele für die SBB an denjenigen für die anderen bundesnahen Unternehmungen anzugleichen und um das Dokument zu vereinfachen.

Weitere Informationen zu den Strategischen Zielen der SBB 2024 bis 2027 sowie Kurzberichte zur jährlichen Zielerreichung finden sich auf der Internetseite www.uvek.admin.ch.

Elektroautos in der Schweiz nicht mehr von der Kraftfahrzeugsteuer befreit

(ge) Ab dem 1. Januar 2024 werden in der Schweiz Elektroautos der Automobilsteuer unterstellt. Der Bundesrat hat an seiner Sitzung am 8. November 2023 die Ergebnisse der Vernehmlassung zur **Aufhebung der Steuerbefreiung auf Elektrofahrzeugen** zur Kenntnis genommen und die Änderung der Automobilsteuerverordnung gutgeheissen. Damit will der Bundesrat den Steuerausfällen entgegenwirken und die Einlagen zugunsten des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) sichern. Die Besteuerung von Elektroautos ist Teil des Bereinigungskonzepts für den Staatshaushalt, welches der Bundesrat bereits an seiner Sitzung vom 25. Januar 2023 beschlossen hatte.

Informationen des Vereins GdI — AdI

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

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

Mutationen der GdI-Mitglieder

Von David Kyburz, GdI Mutationen.

An der Sitzung des GdI-Zentralvorstandes vom 15. November 2023 ergaben sich Mutationen der Mitglieder. Ein herzliches Willkommen geht an die neun neuen GdI-Mitglieder:

- Urs Beugger, SBB, Ortsgruppe Bern;
- Oliver Bronner, Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher, Ortsgruppe Lausanne;
- Daniel Eberli, SBB, Ortsgruppe Zürich;

- Moritz Kleine, Alstom Suisse SA, Ortsgruppe Lausanne;
- Philipp Morf, Otimon GmbH, Ortsgruppe Zürich;
- Jean-Frédéric Python, Chemins de fer du Jura, Ortsgruppe Bern;
- Giovanni Rizzo, Stadler Bussnang AG, Ortsgruppe Zürich;
- Thomas Staffelbach, SBB, Ortsgruppe Bern;
- Laura Wysling, SBB, Ortsgruppe Zürich.

† **Nachruf Thomas Moser (1957–2023)**

Von Hannes Maichle, GdI-Zentralsekretär

Wir haben die traurige Pflicht, über den unerwarteten und viel zu frühen Tod von Thomas Moser am 15. Oktober 2023 zu berichten.

Thomas war ein äusserst engagierter Kollege im Zentralvorstand, von 2008 bis 2014 in Funktion als Zentralkassier und anschliessend als Revisor bis zu seinem Tod im Alter von 66 Jahren. Er war auch in seiner engeren Heimat, in der Ortsgruppe

Luzern und bei seinen Kollegen aus der früheren Bauabteilung SBB Kreis II ein sehr guter und geschätzter Kollege. Thomas war auch für jüngere GdI-Mitglieder immer sehr offen, herzlich und hilfsbereit. Für die GdI besonders wertvoll war sein berufliches Wissen aus dem Finanzbereich der SBB.

Wir behalten Thomas in bester Erinnerung für die GdI.

Fondue-Tramrundfahrt durch das verschneite Bern

Von Fabian Jeker, GdI Bulletin.

Am 18. Januar wurde die GdI-Anlassreihe 2024 mit der durch die Ortsgruppe Mittelland / Jura organisierten traditionellen Fonduefahrt durch Bern gestartet. Begann der Tag zunächst mit nahezu frühlingshaften Temperaturen, so setzte gegen Abend starker Schneefall ein. Im historischen Tramzug aus den 1930er-Jahren mit dem Motorwagen Ce 4/4 145 und zwei Beiwagen ging es



Herzlicher Dank geht an die Organisatoren der Ortsgruppe Mittelland / Jura. Auf die nächste Fahrt in einem Jahr freuen wir uns bereits.

*Der historische Tramzug im Schneefall beim Aufenthalt in Bern Brünnen Westside;
Foto: Fabian Jeker.*

vom Guisanplatz über Bern Bahnhof Wankdorf nach Bern Brünnen Westside und nach einem Aufenthalt zurück zum Guisanplatz. Währenddem es draussen immer weiter schneite, wärmten sich die Teilnehmenden drinnen an Speis und Trank. Dabei kam auch dieses Jahr der fachliche und persönliche Austausch nicht zu kurz und der Abend ging wiederum viel zu schnell vorbei.

Nachhaltigkeit

Zukunftsfähiges Deutschland unter radikal veränderten geopolitischen Bedingungen

Unter diesem Thema hatte die Evangelische Akademie Bad Boll vom 1. bis 3. Dezember 2023 zu einer Tagung eingeladen, die gemeinsam mit zwei Arbeitskreisen des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) organisiert wurde: Internationale Umweltpolitik sowie Wirtschaft und Finanzen. Der Studienleiter Professor Dr. Andrés Musacchio und Romeo Edel (ebenfalls Evangelische Akademie) und Professorin Dr. Angelika Zahrnt, Ehrenvorsitzende des BUND, begrüßten die rund 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

Hintergrund: Die Welt ist in einer Umbruchszeit. Der technische Wandel, die komplexe soziale Lage, die Klimakrise und die Konkurrenz der Großmächte verändern die geopolitischen Rah-

menbedingungen. Innerhalb von wenigen Jahren haben sich die internationalen Rahmenbedingungen für Nachhaltige Entwicklung fundamental verändert — insbesondere durch Corona-Pandemie, Ukraine-Krieg, chinesisches Hegemonie-Streben, Flucht und Migration. Während sich die ökologischen Krisen verschärfen und soziale Konflikte zunehmen, schwindet die Akzeptanz für harte Maßnahmen und die globale Kooperationsbereitschaft. Angesichts großer Unsicherheit sind aber gemeinsame Orientierungspunkte und die Verständigung über Prioritäten und Strategien besonders wichtig. Die Tagung sollte dazu beitragen, die globalen Veränderungen und deren sozio-ökonomische Folgen zu verstehen.

Professor Dr. Rudi Kurz, Volkswirtschaftslehre, Hochschule Pforzheim, gab eine thematische Einführung in die Tagung und nannte insbesondere folgende radikal veränderte Rahmenbedingungen:

- Klimakatastrophe: die in Paris angestrebte globale Temperaturerhöhung von nur 1,5 Grad Celsius sei nicht mehr zu schaffen

- Kriege: Ukraine, Israel; sowie die Problematik China — Taiwan
- Systemkonkurrenz, Ende der Globalisierung?
- Migration, Flucht, Demografie

Reinhard Bütikofer, Mitglied des Europaparlaments, Brüssel, referierte (virtuell aus Brüssel) zum Thema: Zukunftsfähiges Deutschland zwischen globaler System-Konkurrenz und Kooperations-Notwendigkeit. Der Referent beleuchtete insbesondere das Verhältnis Deutschlands und der EU zu China, dessen Aufstieg einst durch Investitionen deutscher Unternehmen ermöglicht worden sei. Derzeit habe China eine Monopolstellung bei: Chips, Elektro-Mobilität und dem Autoexport. China sei an einer Zusammenarbeit interessiert, so es für das Land vorteilhaft sei. Aktuell beurteilte Bütikofer aber die Zusammenarbeit mit China als „extrem schwierig“.

Globale Klimawende — neue Herausforderungen, neue Ansätze im Nord-Süd-Kontext war das Thema von **Professor Dr. Jürgen Scheffran**, Integrative Geografie, Institut für Geografie, Uni-

versität Hamburg. Scheffran sah den Klimawandel als Risikoverstärker in den komplexen Systemen. Die derzeitige Lage der Welt würde an die Zeit vor 100 Jahren mit erstem Weltkrieg, Weltwirtschaftskrise und Faschismus erinnern, aktuell



*Professor Dr. Jürgen Scheffran, Universität Hamburg, sah bei seinem Referat am 2. Dezember 2023 in der Evangelischen Akademie Bad Boll die Welt am Rande einer Klimakatastrophe;
Foto: Gunther Ellwanger.*

durch die Umwelt- und Klimakrise noch verstärkt. Für den Referenten liegt darin das Potential für eine Zeitenwende wie nach der Französischen Revolution zu Beginn des 19. Jahrhunderts.

Das Thema „Ressourcenwende: Das Ende von Rohstoff-Ausbeutung und Abfall-Deponierung im Süden — was kostet uns das?“ wurde von **Professor Dr. Raimund Bleischwitz**, Globale Nachhaltige Ressourcen, Universität Bremen, und von **Professor Dr. Antonio Andrioli**, Universidade Federal da Fronteira Sul, Chapecó (Brasilien) virtuell vorgetragen. Beide waren sich einig, dass die Ressourceneffizienz deutlich gesteigert werden muss. In der Diskussion dieser Vorträge wurde eine Änderung unserer Ernährungsgewohnheiten, insbesondere über einen geringeren Fleischkonsum verlangt.

Das Thema „Klimawandel, Weltumbruch und Entwicklungsperspektiven: Herausforderungen für den Globalen Süden²“ wurde von **Dr. Pedro Morazan**, Institut für Ökonomie und Ökumene,

² Zum „Globalen Süden“ gehören: Afrika, Südamerika und Teile Asiens.

Südwind e.V., Bonn, und **Malina Stutz**, Politische Referentin beim Bündnis „Erlassjahr.de — Entwicklung braucht Entschuldung“ behandelt. Stutz wies darauf hin, dass von den 152 Staaten des Globalen Südens 136 kritisch verschuldet sind.

Morazan ging auf drei Punkte der internationalen Klimaschutzpolitik ein:

1. Minderung des CO₂-Ausstoßes, durch: Steigerung der Energieeffizienz, Förderung Erneuerbarer Energien und Schaffen von CO₂-Senken.
2. Anpassung an die Klimakrise durch beispielsweise pflanzen von Bäumen, die mit Hitze-stress und Trockenheit besser zurechtkommen.
3. Finanzierung von Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgase und von Maßnahmen gegen die Folgen der globalen Erwärmung.

Morazan sah auch einen engen Zusammenhang zwischen Klimawandel, Weltwirtschaft sowie Ernährungs- und Energiekrise. Die Finanzierung könne nur von der Privatwirtschaft und nicht den Staaten gestemmt werden.

Eine Diskussionsrunde zu „Zukunftsfähiges Deutschland zwischen globaler System-Konkurrenz und Kooperations-Notwendigkeit: Wie gut sind wir vorbereitet? Was muss jetzt getan werden?“ rundete die hochinteressante Veranstaltung ab. Zahrnt sprach sich für eine Kooperation mit China aus, ein weiteres Wachstum würde nicht zum Klimaschutz passen. Sie befürwortete auch ein Tempolimit, das zu weniger Unfällen führen und auch die Krankenhäuser entlasten würde. Scheffran beschwor die steigende Gefahr von Konflikten und schlug eine Gerechtigkeitsstrategie vor, die Klimawende müsse jetzt umgesetzt werden. Kurz empfahl die Definition wichtiger Zukunftsprojekte, die trotz der fehlenden 60 Milliarden Euro realisiert werden sollten. Er sah Deutschland nicht gut für die Zukunft vorbereitet, da es zahlreiche offene ökonomische, soziale und psychologische Fragen geben würde.

Ein ausführlicherer Bericht zu dieser Tagung wird in Folge 129 der GRV-Nachrichten erscheinen.

COP28 mit Bekenntnis zum Ausbau der erneuerbaren Energien

Die 28. UN-Klimakonferenz (COP28, Conference Of Parties) ist am 13. Dezember 2023 in Dubai — nach einem Tag Verlängerung — mit einer einstimmig angenommenen Abschlusserklärung zu Ende gegangen. Die Staaten haben eine Zwischenbilanz mit verschiedenen Empfehlungen verabschiedet, wie die Ziele des Pariser Übereinkommens (COP21, 2015: Maximal 2 Grad globale Erderwärmung bis 2100, möglichst nur 1,5 Grad) in Reichweite gehalten werden können. Dieses Übereinkommen sieht vor, dass die Staaten ihre Fortschritte bei der Umsetzung des Abkommens alle fünf Jahre messen. Die nun verabschiedete Zwischenbilanz zeigt die Lücken im Klimaschutz auf und nennt verschiedene Handlungsempfehlungen. Darunter ist auch die Empfehlung zum **Ausbau der Erneuerbaren Energien** und der Steigerung der Energieeffizienz bis 2030.

Bei der COP28 sollten die Grundregeln für den an der COP27 beschlossenen **Fonds für klima-**

bedingte Verluste und Schäden definiert werden. Die Staaten haben sich nun auf die Grundzüge des Fonds geeinigt. Dieser soll besonders die ärmsten und vom Klimawandel besonders betroffenen Entwicklungsländer unterstützen. Deutschland hat direkt nach den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE, COP-Präsidentschaft) ebenfalls 100 Millionen US-Dollar zugesagt. Bis zum Ende der COP28 sind Zusagen von über 700 Millionen US Dollar erreicht worden.

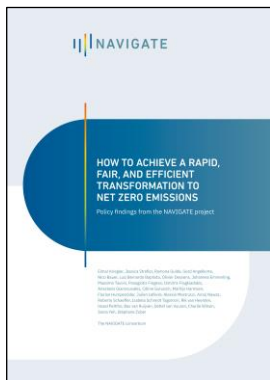
In Dubai wurde auch die **Abkehr aus Kohle, Öl und Gas** beschlossen. Am Widerstand der erdölproduzierenden Länder scheiterte der letztlich notwendige Begriff „Ausstieg aus den fossilen Energien“. Andererseits geht es bei den Weltklimakonferenzen erst seit zwei Jahren um fossile Energien, obwohl ihre Verbrennung die Hauptursache für die globale Erwärmung ist. Auf der COP26 in Glasgow wurde in der Abschlusserklärung erstmals zur Verringerung der Kohlenutzung aufgerufen. Auch der Pariser Klimavertrag erwähnt fossile Energien nicht. Die Anzahl der Länder, die sich zum Kohleausstieg bis in die

2030er Jahren verpflichtet haben ist während COP28 weiter auf 167 Mitglieder angestiegen. Mit den USA, Kolumbien, den Vereinigten Arabischen Emiraten und Marokko haben sich große Länder erstmals für einen nationalen Kohleausstieg bekannt.

Ottmar Edenhofer, Ko-Direktor des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung PIK kommentierte: „Aus dem von allen Staaten akzeptierten Abschlussdokument der COP28 geht klar hervor: Unter dem Eindruck der fortschreitenden Klimakrise gibt es jetzt für die Weltwirtschaft kein „Business as usual“ mehr. Jetzt geht es um das Ende des fossilen Zeitalters — das ist ein echter Fortschritt. Der Handlungsauftrag zur Abkehr von Kohle, Öl und Gas mit dem Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2050 ist für Regierungen in aller Welt ein wichtiger Orientierungspunkt.“

Die Klimapolitik kann die **globale Erwärmung bis 2100 auf 1.5 Grad Celsius begrenzen** und damit die sozioökonomisch schwächsten Gruppen schützen, ohne durch Klimaschutzmaßnahmen

zusätzliche soziale Härten und Schieflagen zu erzeugen. Erreicht wird dies durch die sofortige Einführung einer umfassenden CO₂-Bepreisung und die Nutzung der so gewonnenen Einnahmen für intelligente Umverteilungsmaßnahmen. Dieses Kernstück der Politik ist um weitere Maßnahmen zur Reduzierung des Energieverbrauchs, zur Beschleunigung der Energiewende und zum klimafreundlichen Umbau der Landnutzung zu ergänzen.



Die umfassenden Ergebnisse zu 1,5-Grad-Pfaden im Einklang mit dem Pariser Abkommen (*siehe oben*) wurden in einem Bericht des EU-Forschungsprojekts NAVIGATE (Next generation of advanced integrated assessment modelling to support climate policy making,

nächste Generation fortschrittlicher integrierter Modellbewertung um die Klimapolitik zu unterstützen) zusammengefasst. Dieser Bericht wurde auf der COP28 vorgestellt,

und liefert die Blaupause für eine schnelle, faire und effiziente Transformation zu Netto-Null-Emissionen. „Entscheidend ist ein zielgerichteter Mix aus Maßnahmen. Die Potenziale für Emissionsminderung in den verschiedenen Sektoren können erreicht werden, wenn die Politik Produzenten und Verbraucher umfassend und spezifisch in den Blick nimmt“, sagte Elmar Kriegler vom PIK und Koordinator des NAVIGATE-Projekts am 4. Dezember 2023.

Der 72-seitige, englischsprachige NAVIGATE-Bericht kann von der Internetseite www.navigate-h2020.eu heruntergeladen werden.

Fachtagung „50 Jahre UBA — 50 Jahre Schutz vor Lärm“

Mit dieser Fachtagung feierte das Umweltbundesamt (UBA) am 30. Januar 2024 in Dessau-Roßlau sein 50-jähriges Bestehen. Der Schutz der Menschen vor Lärm wird im UBA seit seiner Gründung intensiv behandelt. In der Tagung wurde der

aktuelle Stand dieses Umweltproblems und die Entwicklung der Emissions- und Immissions-situation sowie der Lärmwirkungsforschung beleuchtet. Die Veranstaltung richtete sich an alle Interessierten, Behörden und Umweltverbände. Viele Menschen sind hohen Lärmbelastungen ausgesetzt, die ihre Gesundheit beeinträchtigen und die Lebensqualität mindern. Lärm ist daher ein gravierendes Umweltproblem.

Die 72-seitige Broschüre „Akustische Zeitan-wende: 50 Jahre Lärmschutz im UBA“ kann von der Internetseite www.umweltbundesamt.de heruntergeladen werden.

2040: 90 Prozent niedrigere Treibhausgas-Emissionen in der EU

Auf dem Weg zur Klimaneutralität bis 2050 will die Europäische Kommission die Treibhausgas-Emissionen (THG) weiter senken. Nach einer Mitteilung vom 6. Februar 2024 empfiehlt sie, dass die EU im Einklang mit wissenschaftlichen

Gutachten für das Jahr 2040 für die THG ein Reduktionsziel um mindestens 90 Prozent verglichen zum Stand von 1990 setzt. Mit diesem Etappenziel füllt die Kommission eine Lücke in den bisherigen Plänen. Bis 2030 sollen die THG um 55 Prozent sinken. Mit dem Green Deal (*siehe Folge [117](#) der GRV-Nachrichten, Seite 5f*), dem zentralen gesetzgeberischen Programm der Von-der-Leyen-Kommission hatte die EU mehrere Vorhaben auf den Weg gebracht, um diese Ziele zu erreichen.

Maroš Šefčovič, Exekutiv-Vizepräsident für den europäischen Green Deal, sprach von einer strategischen Entscheidung, in eine nachhaltige und weltweit wettbewerbsfähige Wirtschaft zu investieren, in deren Mittelpunkt eine flexible, saubere Industrie steht. „Heute unternehmen wir den nächsten Schritt in genau diese Richtung, mit dem übergeordneten Ziel, für dauerhaften Wohlstand, stabile Arbeitsplätze und eine größere wirtschaftliche Sicherheit in der EU zu sorgen. Wir betrachten die Führungsrolle der Industrie und den gerechten Übergang als zwei Seiten einer Medaille. Als

starker globaler Akteur auf dem Gebiet der Netto-Null-Technologien hält die EU auch weiterhin an Fairness und Solidarität als wesentlichen Elementen des europäischen Grünen Deals fest.“

Nach der Wahl zum Europäischen Parlament am 9. Juni 2024 soll die neue Kommission einen Legislativvorschlag vorlegen, der im Einklang mit dem EU-Klimagesetz mit dem Europäischen Parlament und den Mitgliedstaaten abgestimmt wird. In der aktuellen Mitteilung werden auch eine Reihe grundlegender politischer Voraussetzungen genannt, die für die Erreichung des 90-Prozent-Ziels maßgeblich sind.

Die 30-seitige Mitteilung kann in englischer Sprache von der Internetseite <https://eur-lex.europa.eu> heruntergeladen werden.

Das „Blaue Band Deutschland“ — eine Zukunftsperspektive für die Bundeswasserstraßen und ihre Auen

(wdm) Verkehr, Wassertourismus, Natur- und Klimaschutz werden zusammengedacht — mit diesem klaren Bekenntnis haben am 6. September 2023 Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing und Bundesumweltministerin Steffi Lemke im Umweltforum in Berlin gemeinsam die vierte Statuskonferenz zum Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ eröffnet. Auf der Konferenz haben Vertreterinnen und Vertreter des Bundesverkehrsministeriums (BMDV) und des Bundesumweltministeriums (BMUV) mit zahlreichen Gästen aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Naturschutz und Tourismus über die Zukunftsperspektiven für die deutschen Bundeswasserstraßen und ihre Auen diskutiert.

Deutschland lebt von seinen Gewässern. Sie durchziehen unser ganzes Land — wie Lebensadern. Auf ihnen werden wichtige Güter transportiert, sie verbinden Wirtschaftsräume und sie sind ein

wertvoller Natur- und geschätzter Erholungsraum. Das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ steht für das Gleichgewicht von Ökologie und Ökonomie. Beide Aspekte müssen bei allen Entscheidungen ausgewogen berücksichtigt werden.

Die zentrale Frage der 4. Statuskonferenz war, wie sich das Bundesprogramm künftig noch stärker mit dem natürlichen Klimaschutz, mit der erforderlichen **Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels** und mit der Verbesserung der ökologischen Gewässersituation, das heißt der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie an Bundeswasserstraßen und weiterer naturschutzfachlicher Zielsetzungen, verknüpfen lässt.

Der Fokus lag dabei weiterhin auf den zahlreichen kleineren Wasserstraßen, die von der Güterschifffahrt nur noch wenig genutzt werden, dafür von der Freizeitschifffahrt umso mehr. Aber auch im güterverkehrlich intensiv genutzten Kernnetz der Bundeswasserstraßen werden lokale Maßnahmen — sogenannte Trittsteine — vor dem Hintergrund

des integrativen Ansatzes, also der gleichzeitigen Umsetzung verkehrlicher und ökologischer Ziele, beleuchtet.

Das Bundesverkehrsministerium und das Bundesumweltministerium haben mit dem gemeinsam erarbeiteten Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ seit dem Kabinettsbeschluss am 1. Februar 2017 einen Handlungsrahmen für die nächsten Jahre und Jahrzehnte geschaffen. Damit soll bis 2050 verstärkt in die Renaturierung von Bundeswasserstraßen und Auen investiert und neue Akzente in Natur- und Gewässerschutz, Hochwasservorsorge sowie Wassertourismus, Freizeitsport und Erholung gesetzt werden.

Mit Maßnahmen zur ökologischen Entwicklung sollen die vielfältigen Lebensräume oftmals bedrohter Tier- und Pflanzenarten an den Wasserstraßen und ihren Auen gesichert, wiederhergestellt und aufgewertet werden. Gleichzeitig werden attraktive Flusslandschaften mit einer hohen Anziehungskraft für Erholungssuchende, Wassersport und Wassertourismus geschaffen. Die Renaturie-

zung dieser Gewässerökosysteme leistet auch einen wichtigen Beitrag zum natürlichen Klimaschutz und zur Klimaanpassung.

Weitere Informationen finden sich auf der Internetseite www.blaues-band.bund.de.

Kurzberichte Nachhaltigkeit

Die schweizerische Regierung (Bundesrat) hat an ihrer Sitzung am 22. November 2023 beschlossen, die Änderung von 2009 des Londoner Protokolls zu ratifizieren. Ab 2024 ist es nun möglich, **CO₂ zur Speicherung im Meeresboden** ins Ausland zu exportieren. Die permanente CO₂-Speicherung ist gemäß dem Bericht des Bundesrats vom 18. Mai 2022 zum Ausbau von Negativemissionstechnologien klimapolitisch unumgänglich, um die internationalen und nationalen Klimaziele zu erreichen. Dabei muss die Schweiz auch auf ausländische Speicher zurückgreifen können, um langfristig Netto-Null-Treibhausgasemissionen zu erreichen. Eine Möglichkeit bietet die Speicherung

von CO₂ im Meeresboden. Die Speicherung von CO₂ im Meeresboden ist gemäß Protokoll von 1996 zum Übereinkommen von 1972 über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen (Londoner Protokoll) heute zulässig. Das Londoner Protokoll verbietet aber in seiner jetzigen Form jeglichen Export von Abfällen zur Entsorgung im Meer. Eine Änderung von 2009 des Londoner Protokolls nimmt CO₂, welches im Meeresboden gespeichert werden soll, von diesem generellen Exportverbot aus. Mit der Ratifikation der Änderung ermöglicht der Bundesrat damit, dass CO₂ ab 2024 zur Speicherung im Meeresboden exportiert werden kann, und beseitigt damit eine wichtige Hürde auf dem Weg zur Klimaneutralität.

Der Schweizer Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA präsentiert auf seinem interaktiven Datenportal (www.litra.ch) relevante Mobilitätsdaten. Nach einer Mitteilung vom 23. November 2023 steht nun zusätzlich das **Kapitel „Energie und Umwelt“** zur Verfügung. Mit den

neuen, interaktiven Grafiken lassen sich unter anderem folgende Fragen beantworten: Für welchen Anteil der Schweizer Treibhausgasemissionen ist der Verkehr verantwortlich? Wie hoch ist der Energieverbrauch des Straßen- und des Schienenverkehrs? Wie steht es um die Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs in ausgewählten Städten?

Deutschland erlebt regelmäßig Hitzewellen, wird insgesamt wärmer und verliert Wasser. Das zeigt der neue **Monitoringbericht zur Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel (DAS)** der Bundesregierung, den Bundesumweltministerin Steffi Lemke und Dirk Messner, Präsident des



Umweltbundesamts (UBA), am 28. November 2023 in Berlin vorgestellt haben. Deutschland gehört zu den Regionen mit dem höchsten Wasserverlust weltweit. Wegen der klimabedingten andauernden Trockenheit und des damit verbundenen Schädlingsbefalls

hat sich der Zustand der Wälder deutlich verschlechtert. In der Landwirtschaft führte die Wasserknappheit zu spürbaren Ernteeinbußen. Insgesamt müssen die Bemühungen zur Anpassung an die Folgen der Klimakrise intensiviert werden. Der Monitoringbericht berichtet über Klimafolgen und Anpassung auf der Grundlage von gemessenen Daten und stellt dar, welche Veränderungen sich in Vergangenheit und Gegenwart vollzogen haben. Der Monitoringbericht informiert dazu zu den 16 Handlungsfelder der DAS. Die fachlichen Grundlagen des Monitoringberichts stützen sich auf eine Zusammenarbeit mit mehr als fünfzig Bundes- und Länderbehörden, Universitäten und Fachverbänden. In Deutschland gehört der Verkehr mit 20 Prozent Anteil am CO₂-Ausstoß zu den großen Verursachern des Klimawandels. Der 372-seitige Monitoringbericht 2023 kann von der Internetseite www.umweltbundesamt.de heruntergeladen werden.

„Wir müssen es klar benennen: Wenn der Bund auf EU-Ebene mitbeschließt, bereits für **2030 nur noch**

klimaneutrale Stadtbusse zuzulassen sowie für die sonstigen Busflotten die CO₂-Emissionen um 45 Prozent zu senken, dann sind das Klimaschutzpolitische Entscheidungen, die wir mittragen“, so VDV-Vizepräsident Werner Overkamp am 3. Januar 2024. „Gleichzeitig stehen diese Forderungen in einem ausgeprägten Widerspruch zur finanziellen Förderung des Bundes, die erkennbar eingestellt wurde. Gerade kleinere und mittlere Busunternehmen in Deutschland haben so keine Chance, Flotten und Werkstätten umzurüsten. Sie können auch keine Fahrpreise erhöhen oder alternative unternehmerische Entscheidungen treffen. Das führt zu zwei Effekten: Eigentlich ausgediente Dieselbusse werden in der Not der Verkehrsunternehmen viel länger fahren müssen — und wir verpassen vor Ort den technischen Anschluss. Deshalb brauchen wir den Einstieg in eine verlässliche Bundesförderung für E-Busse und ihre Infrastruktur“. Laut Branchenverband VDV sind die Kosten für die Umrüstung der Flotten, der notwendigen Infrastruktur wie Werkstätten, Lade- und Sicherheitsmanagement sowie für das not-

wendige, für die Hochvolttechnik geschulte Personal nicht auf kommunaler Ebene zu schultern.

Die Einnahmen aus dem europäischen und dem nationalen **Emissionshandelssystem** sind in Deutschland im Jahr 2023 auf einen neuen **Höchstwert von über 18 Milliarden Euro gestiegen**. Im Vergleich zum bisherigen Rekordjahr 2022 mit Einnahmen von 13 Milliarden Euro ist das ein Wachstum von rund 40 Prozent. Dies berichtet die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) im Umweltbundesamt (UBA). Die Erlöse fließen vollständig in den Klima- und Transformationsfonds (KTF), der als Finanzierungsinstrument einen zentralen Beitrag zur Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele Deutschlands leistet. Quelle: Pressemitteilung UBA 4. Januar 2024.

Deutschland hält sein Niveau bei der Treibhausgas-minderung. **Die europäischen Vorgaben zur Emissionsminderung werden vollständig eingehalten**. Das zeigen die detaillierten Daten zum Treibhausgasausstoß für 2022. Demnach wurden 2022 in Deutschland insgesamt rund 750 Millio-

nen Tonnen CO₂-Äquivalente ausgestoßen. Das sind 9,6 Millionen Tonnen beziehungsweise 1,3 Prozent weniger als 2021 und 40 Prozent weniger im Vergleich zu 1990. Dies zeigen die Ergebnisse der Berechnungen, die das Umweltbundesamt am 15. Januar 2024 veröffentlicht und an die Europäische Kommission übermittelt hat. Bei den im Klimaschutzgesetz definierten Sektoren fällt vor allem der Anstieg im Energiesektor auf, während bei der Industrie und im Gebäudesektor die Emissionen gesunken sind. Mit rund 395 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten im Nicht-Emissionshandelsbereich (besonders Verkehr und Gebäude) konnte Deutschland 2022 sein Budget unter der Effort-Sharing-Regulation (Lastenteilungsverordnung) der Europäischen Union abermals einhalten.

Infrastrukturprojekte

Rahmenvereinbarung für Ausbau der sogenannten „ADAC-Strecke“

(wdm) Unter dem Motto „Deutschlandtakt — Ein Projekt für und mit der Region“ haben sich am 10. August 2023 Bund, Land, Bahn, Regionalvertreter und weitere Akteure zur Regionalkonferenz Nordrhein-Westfalen in Münster getroffen. Gemeinsames Anliegen ist es, den Deutschlandtakt schrittweise in die Regionen zu bringen.

Bei dieser Veranstaltung haben die Akteure eine Rahmenvereinbarung für den Ausbau der eingleisigen Strecke zwischen Münster und Lünen unterzeichnet; im Volksmund wird die Strecke „ADAC-Bahn“ genannt — benannt nach den Anfangsbuchstaben der Zwischenstationen (Münster-)Amelsbüren, (Ascheberg-)Davensberg, Ascheberg und (Nordkirchen-)Capelle. Die rund 42 Kilometer lange Strecke ist der einzige längere eingleisige Abschnitt im ursprünglichen Intercity-Netz der

Deutschen Bundesbahn (IC '79 / IC '85). Mit der Rahmenvereinbarung kann nun die Grundlagen-ermittlung für das Projekt beginnen. Der Streckenabschnitt soll — als Teil der Schienenmagistrale Nord-West von Nordrhein-Westfalen über Bremen nach Norddeutschland — in Teilbereichen zweigleisig ausgebaut werden. Außerdem soll die Streckengeschwindigkeit erhöht werden. Mit dem Ausbau wird die Strecke auch langfristig für den Deutschlandtakt fit gemacht: Fahrgäste profitieren künftig von mehr Zügen zwischen den großen Metropolen und einem bundesweiten Taktfahrplan. Zudem wird der Nahverkehr zwischen Münsterland und nordöstlichem Ruhrgebiet durch den Infrastrukturausbau gestärkt.

Der Ausbau der Strecke Münster – Lünen umfasst folgende Maßnahmen:

- Vollständiger zweigleisiger Ausbau Werne an der Lippe – Münster-Amelsbüren.
- Durchgehende Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu 200 Stundenkilometer.
- Modernisierungsmaßnahmen an den Bahnhöfen zwischen Werne und Münster-Amelsbüren.

- Passive und aktive Lärmschutzmaßnahmen.
- Verkehrliche Zielsetzungen zur Herstellung der Deutschlandtakt-Kompatibilität:
- Steigerung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.
 - Ausweitung des Nah- und Fernverkehrs, einschließlich der Umsetzung des Vorhabens S-Bahn-Münsterland.
 - Bessere Anschlüsse in den Knoten.
 - Engpassauflösung.

Die Finanzierung des Ausbaus soll maßgeblich über den Bedarfsplan Schiene sowie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erfolgen.

Historischer Baustart auf Fehmarn

(wdm) Die Deutsche Bahn (DB) hat mit dem Bau der Schienenanbindung der „Festen Fehmarnbeltquerung“ begonnen. Bereits ab Ende 2029 sollen Züge in nur zweieinhalb Stunden von Kopenhagen durch den Fehmarnbelttunnel über Lübeck bis nach Hamburg rollen. Die entstehende Schienen-

anbindung ist das entscheidende Verbindungsstück zwischen dem Belt-Tunnel, der Lolland in Dänemark mit der Insel Fehmarn verbindet und dem Festland in Schleswig-Holstein. Die neue Strecke ist auch für den Güterverkehr zwischen Nordeuropa und Italien und die notwendige Verkehrsverlagerung auf die Schiene elementar. Den offiziellen Startschuss gaben am 7. Dezember 2023 (dem 188. Geburtstag der Eisenbahn in Deutschland...) DB-Infrastruktur-Vorstand Berthold Huber, Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Daniel Günther sowie Staatssekretärin Susanne Henckel auf Fehmarn.

Der Bund, das Land Schleswig-Holstein, die DB und die Europäische Union investieren gemeinsam rund 3,5 Milliarden Euro in eines der wichtigsten europäischen Verkehrsprojekte. Insgesamt entstehen auf deutscher Seite 88 Kilometer Schienenweg zwischen Puttgarden (auf Fehmarn) und Lübeck neu. Den Belttunnel baut die dänische Femern A/S. Die gemeinsame Inbetriebnahme ist für Ende 2029 geplant (*siehe Folge [117](#) der GRV-Nachrichten, Seite 22*).

Die DB startet zunächst mit dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der 11,4 Kilometer langen Strecke zwischen Puttgarden und der Fehmarnsundbrücke — dem ersten von insgesamt zehn Bauabschnitten. Ab 2026 wird dann parallel an allen Abschnitten zwischen Fehmarn und Lübeck gebaut. Von den insgesamt 88 Kilometern sind 55 Kilometer als Neubaustrecke geplant.

Mit der Inbetriebnahme Ende 2029 profitieren Reisende im Nah- und Fernverkehr von häufigeren und schnelleren Verbindungen zwischen Kopenhagen, Fehmarn und Hamburg. Für Pendler in der Region Ostholstein reduziert sich mit Fertigstellung der neuen Strecke unter anderem die Fahrtzeit von Fehmarn nach Lübeck von knapp eineinhalb Stunden auf nur noch 49 Minuten. Zwischen Lensahn und Lübeck sind die Züge dann nur noch 23 Minuten statt bisher 53 Minuten unterwegs. All das sind wichtige Bausteine für die Anbindung an den Deutschlandtakt und entscheidend für die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Allein in Ostholstein entstehen durch

die deutlich bessere Verkehrsanbindung mehrere neue Gewerbegebiete entlang der Strecke.

Die Bahn baut außerdem sechs neue, moderne und barrierefreie Bahnhöfe, unter anderem zwischen Großenbrode und Heiligenhafen sowie in Ratekau, was vor allem für den Tourismus in der Region, aber auch für Pendler Richtung Hamburg und Dänemark gute Botschaften sind und noch mehr Menschen von der „Starken Schiene“ überzeugen soll.

Die Belt-Anbindung gilt auch als das Herzstück des neuen europäischen Güterverkehrskorridors zwischen Oslo und Palermo. Zukünftig sollen über die Beltroute täglich 68 Güterzüge verkehren. Hinzu kommen weitere 30 Güterzüge vom Hafen Travemünde in Richtung Italien. Auch damit leistet die Deutsche Bahn einen wichtigen Beitrag für die Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene und damit das Erreichen der klimapolitischen Ziele der Bundesregierung.



Weitere aktuelle Informationen zum Projekt finden sich auf der Internetseite www.anbindung-fbq.de.

Kurzberichte Infrastrukturprojekte

Die Schweizer Regierung (Bundesrat) hat am 22. November 2023 das **11. Langfristige Bauprogramm für die Fertigstellung der Nationalstraßen** gutgeheißen. In den nächsten vier Jahren sollen im Durchschnitt je rund 300 Millionen Franken in die Netzfertigstellung investiert werden. Das Schweizerische Nationalstraßennetz ist zu mehr als 98 Prozent fertiggestellt und in Betrieb. Die noch verbleibenden rund zwei Prozent umfassen rund 40 Kilometer Nationalstraßen. Die Schwerpunkte liegen dabei in der Fertigstellung der N9 im Wallis, der N4 in den Kantonen Uri und Schwyz, der N8 im Kanton Obwalden und der N28 im Kanton Graubünden.

Die Deutsche Bahn hat am 5. Dezember 2023 die **letzte Lücke der neuen Schnellfahrstrecke zwischen Stuttgart und Ulm geschlossen**. Fast genau ein Jahr nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm gibt es nun eine durchgehende Gleisverbindung vom Ulmer Hauptbahn-

hof bis unmittelbar vor den neuen Durchgangsbahnhof in Stuttgart. Der Lückenschluss erfolgte vor dem südlichen Portal des Fildertunnels, dem mit einer Länge von 9,5 Kilometern längsten Tunnel von Stuttgart 21.

Nach einer Mitteilung der DB vom 2. Januar 2024 liegt die **erste Baugenehmigung für die neue Güterzugstrecke** entlang der Autobahn A5 (Karlsruhe – Basel) vor: Die DB hat den Planfeststellungsbeschluss für den Streckenabschnitt zwischen Riegel und March erhalten. Die neue Güterzugstrecke ist Teil des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel. Dank der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke soll es entlang der vorhandenen Rheintalbahn deutlich leiser werden. Gleichzeitig wird die Basis für mehr Verkehr auf der umweltverträglichen Schiene geschaffen.

Innovationen

Teststrecke für Hochgeschwindigkeits-Internet im Zug in Betrieb

Nach einer Mitteilung der DB vom 6. Februar 2024 ist eine rund zehn Kilometer lange Teststrecke für das Hochgeschwindigkeits-Internet im Zug im Süden von Mecklenburg-Vorpommern in Betrieb genommen worden. Bahnreisende sollen künftig im Zug mit hohen Datenraten surfen und telefonieren können. Ziel ist es, dass Reisende die Zeit im Zug mit unterbrechungsfreien Gesprächen und Online-Verbindungen mit minimalen Lade- und Reaktionszeiten künftig noch vielseitiger nutzen können.

In dem vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit 6,4 Millionen Euro geförderten Forschungsprojekt „Gigabit Innovation Track“ erproben die DB, der Netzwerkausrüster Ericsson, der Telekommunikationsanbieter O2 Telefónica und der Funkmastbetreiber Vantage Towers Mobil-

funk mit Gigabit-Datenraten entlang der Gleise sowie innovativer Infrastruktur für die weitere Digitalisierung des Bahnbetriebes mit dem zukünftigen Bahnfunk „Future Rail Mobile Communication System“ (FRMCS).

Deutsche Bahn und Industrie erproben vollautomatisiertes Fahren von Zügen

(wdm) Im Rahmen der Initiative Digitale Schiene Deutschland treibt die Deutsche Bahn (DB) mit Siemens, Bosch und weiteren Partnern den digitalen Bahnbetrieb der Zukunft voran. Im Forschungs- und Entwicklungsprojekt „Automated Train“ erproben die Partner in den kommenden drei Jahren vollautomatisierte Bereitstellungs- und Abstellungsfahrten von Zügen. Durch intelligente Sensorik können die Fahrzeuge ihr Umfeld erkennen und auf Hindernisse selbstständig reagieren — vergleichbar mit dem autonomen Fahren auf der Straße. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz unterstützt das Vorhaben. Der Parlamentarische Staatssekretär Michael Kellner

überreichte am 5. Juli 2023 in Berlin einen Förderbescheid über rund 42,6 Millionen Euro.

Bis 2026 werden als Prototypen ein Zug von Siemens sowie ein Zug der S-Bahn Stuttgart ausgerüstet. Der Mireo Smart Zug von Siemens wird dabei den Weg aus der Abstellanlage bis zur ersten Station vollautomatisiert und ohne Lokführer zurücklegen. Bei Hindernissen bremst das Fahrzeug selbstständig ab. Zudem wird auch das vollautomatisierte Auf- und Abrüsten („Hoch- und Herunterfahren“) des Zuges getestet. Ergänzend dazu sammelt der zweite Zug unter anderem Daten für die Hinderniserkennung. Beide Fahrzeuge werden mit der gleichen Hardware, aber mit unterschiedlichen Softwarelösungen ausgerüstet. Dadurch können die aufgenommenen Sensordaten und die Reaktionen der Software auf besondere Vorkommnisse miteinander verglichen werden.

In dem Projekt arbeiten insgesamt zehn Unternehmen aus verschiedenen Branchen zusammen: DB Netz AG (inzwischen DB Infrago AG), Bosch Engineering GmbH, Codewerk GmbH,

DB Regio AG, Duagon Germany GmbH, IAV GmbH, ITK Engineering GmbH, Red Hat GmbH, Siemens Mobility GmbH sowie die Technische Universität Dresden. Die Ergebnisse des Projekts sollen auf der InnoTrans, der internationalen Fachmesse für Bahn- und Verkehrstechnik, im Jahr 2026 präsentiert werden. Das Projekt wird aus Mitteln der EU (Europäische Aufbau- und Resilienzfazilität) kofinanziert.

Bund fördert autonome Shuttles in Potsdam-Mittelmark und Vorpommern-Rügen

(wdm) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) investiert in den Ausbau autonom fahrender Verkehre in Deutschland. Neben Projekten in Großstädten wie Hamburg oder München, fördert das BMDV auch gezielt Projekte im ländlichen Raum. In einem gemeinsamen Forschungsprojekt in Potsdam-Mittelmark und Vorpommern-Rügen wird in den kommenden drei Jahren das Potenzial von autonomen Shuttles in dünn besie-

delten und suburbanen Regionen erprobt. Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing hat am 19. Juli 2023 die Förderzusage über rund 2,3 Millionen Euro an die Projektpartner übergeben.

Im Projekt LEAF (steht für „Ländliche Erschließung mit autonomen Fahrzeugen“) arbeiten die Regiobus Potsdam Mittelmark GmbH, die Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH sowie die Landkreise Potsdam-Mittelmark und Vorpommern-Rügen eng zusammen.

Ziel ist es, gerade in strukturell eher schwachen Räumen ein attraktives Mobilitätsangebot zu schaffen, welches als Zubringer zu den übergeordneten ÖPNV-Angeboten und zur Bahn dient. Mit Hilfe der Bundesförderung soll in den Landkreisen Potsdam-Mittelmark und Vorpommern-Rügen ein autonomes On-Demand-System mit drei Fahrzeugen aufgebaut werden.

Der Probetrieb wird durch wissenschaftliche Untersuchungen begleitet unter anderem zur Nutzerakzeptanz, zu wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Effekten sowie Auswirkungen auf

die Umwelt. Auch die Übertragbarkeit auf andere Landkreise wird untersucht.

Zudem wird erforscht, ob und wie die Digitalisierung eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in ländlichen Räumen ermöglicht und inwiefern eine Verbesserung des CO₂-Fußabdrucks erreicht werden kann. Gleichzeitig wird ein erster Grundstein gelegt, um perspektivisch mit autonomen Verkehrsangeboten eine Erschließung ländlicher Räume trotz Fahrer- und Fachkräftemangel zu ermöglichen.

Die Förderung erfolgt im Rahmen des ersten Förderaufrufs zur Förderrichtlinie „Autonomes und vernetztes Fahren in öffentlichen Verkehr“. Das Projekt läuft bis Juni 2026.

Kurzberichte Innovationen

Die Deutsche Bahn, Stadler und sein Engineering-Joint-Venture Angelstar haben erstmals ohne Einbindung des Lok-Herstellers **Lokomotiven für das europäische Zugsicherungssystem ETCS**

(European Train Control System) fit gemacht. Kapazitäten der Hersteller gelten als einer der Engpässe, wenn in den kommenden Jahren rund 13 000 Loks und Triebzüge in Deutschland für ETCS nachgerüstet werden müssen. Die Nachrüstungen sind notwendig, weil immer mehr Bahnstrecken nur noch mit der neuen, europaweit einheitlichen Technik zu befahren sind. Sie ist die Grundlage für die weitere Digitalisierung des Eisenbahnbetriebs. Die jetzt gelungene ETCS-Umrüstung ohne Beteiligung des Fahrzeugherstellers erschließt dafür neue Kapazitäten und soll zu einem schnelleren ETCS-Rollout in Deutschland beitragen. Zwei Loks von DB Cargo gehen nach ihrer erfolgreichen Umrüstung nun mit dem ETCS-Zugsicherungssystem GUARDIA Baseline 3.4.0 wieder auf die Strecke. Es ist die erste Nachrüstung von DB-Loks der Baureihe 185.2 mit dem ETCS-System von Stadler. Bis die erste Lok als sogenannte „First of Class“ ihre Wiederzulassung erhielt, musste das Pilotprojekt daher besonders aufwändige Pionierarbeit leisten. Für die zweite Lok, die nach dem gleichen Muster umge-

rüstet wurde, war die behördliche Zulassung deutlich einfacher: Sie gilt mit der sogenannten „Conformity to Type“ als baugleich, darauf können sich auch alle künftigen Nachrüstungen nach dem gleichen Muster berufen. Quelle: Mitteilung Stadler vom 9. November 2023.

In Schleswig-Holstein wurde im Oktober 2023 der Auftakt einer Weltpremiere gefeiert: mit dem **Einsatz eines neuartigen Akkuzugs** im Personennahverkehr zwischen Kiel und Oppendorf. Dem Zug, der seine Batterien während der Fahrt auf Streckenabschnitten mit Oberleitung aufladen kann, folgt schon bald eine ganze Flotte baugleicher Fahrzeuge. Der Start in das neue Zeitalter der Akkuzüge ist in diesem Ausmaß einzigartig. **Ruth Niehaus** war als Projektleiterin Wegbereiterin dieses Meilensteins. Dafür erhielt sie von der Allianz pro Schiene am 29. November 2023 den **Clara-Jaschke-Innovationspreis**. Mit ihm werden Frauen aus der Bahnbranche ausgezeichnet, die die Schiene mit ihren Ideen und ihrem Engagement voranbringen.

Unternehmen und Märkte

DB verkauft Arriva an I Squared

Die Deutsche Bahn AG und I Squared Capital, ein weltweit führender Infrastruktur-Investor, haben eine Vereinbarung über den Verkauf der Arriva-Gruppe und aller verbleibenden Arriva-Landesgesellschaften in zehn europäischen Märkten an I Squared unterzeichnet. Dies gaben die beiden Unternehmen am 19. Oktober 2023 bekannt. Die Transaktion wird voraussichtlich im Jahr 2024 abgeschlossen, vorbehaltlich der üblichen Vollzugsbedingungen, einschließlich der Zustimmung des DB-Aufsichtsrats und des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr der Bundesrepublik Deutschland.

Im Zuge der Konzernstrategie Starke Schiene hat die Deutsche Bahn bereits deutlich gemacht, Arriva verkaufen zu wollen. Damit werden zusätzliches Wachstum im Schienenverkehr in Deutschland und mehr Investitionen im Kerngeschäft ermöglicht. Die Deutsche Bahn hatte das britische

Unternehmen im Jahr 2010 erworben. In den vergangenen Jahren hat die Deutsche Bahn gemeinsam mit Arriva das Geschäft nach der Corona-Pandemie erfolgreich stabilisiert und eine auf die relevanten Märkte fokussierte, nachhaltige Wachstumsstrategie auf den Weg gebracht. Dazu zählt der Verkauf von Arrivas Geschäften in Nicht-Kernmärkten, darunter Schweden und Portugal im Jahr 2022 und Serbien, Dänemark und Polen (Bus) in diesem Jahr.

I Squared verfügt über umfassende Erfahrung im Betrieb wichtiger Infrastrukturen auf der ganzen Welt. Dazu zählen Transport-, Logistik-, Energie-, Versorgungs- und digitale Infrastrukturen. I Squared treibt mit Investitionen in kohlenstoffarme Infrastrukturen gezielt die Energiewende voran. In den Bereichen Transport und Logistik sowie bei Dekarbonisierungstechnologien ist das Unternehmen ein führender Investor.

München bekommt die modernsten S-Bahn-Züge Deutschlands

Die Fahrgäste der S-Bahn München sind bald mit den modernsten S-Bahn-Zügen Deutschlands unterwegs: Siemens wird 90 neue S-Bahnen für mehr als zwei Milliarden Euro liefern. Das ist das Ergebnis einer EU-weiten Ausschreibung. Es gibt die Option auf weitere Fahrzeuge. Die Finanzierung wird vom Freistaat Bayern über ein Leasingmodell garantiert.

Die neuen S-Bahnen bieten mehr Platz, besseren Komfort und viele Innovationen. Die ersten Züge sollen ab Ende 2028 in den Betrieb mit Fahrgästen gehen. Zum ersten Mal sind dann in Deutschland komplett durchgängige S-Bahn-Fahrzeuge mit mehr als 200 Metern Länge im Einsatz. Sie bieten Platz für 1841 Fahrgäste. Damit bereiten sich Freistaat und S-Bahn auf das Fahrgastwachstum der kommenden Jahrzehnte und die Mobilitätswende vor. Die Züge verbrauchen besonders wenig Energie, sind wartungsarm und erhalten Software-Updates online über die Cloud.



Am 2. August 2023 wurde in München der neue S-Bahn-Triebzug präsentiert. Von links nach rechts: Thomas Prechtl, Sprecher der Geschäftsführung Bayerische Eisenbahngesellschaft; Heiko Büttner, Vorsitzender der Geschäftsleitung S-Bahn München; Michael Peter, Geschäftsführer der Siemens Mobility GmbH; Evelyn Palla, Vorständin Regionalverkehr DB AG; Christian Bernreiter, Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr; Foto: DB AG / Uwe Niklas.

In den neuen Fahrzeugen variiert die LED-Beleuchtung je nach Tageszeit. Die klassischen 3er- und 4er-Sitzbereiche bieten mehr Beinfreiheit als in den aktuellen Zügen. Daneben gibt es Gruppensitze und flexible Klappsitze. Für den

Komfort der Fahrgäste sorgen Gratis-WLAN, mobilfunkdurchlässige Fensterscheiben, USB- und herkömmliche Steckdosen sowie Ablageflächen. Eine deutlich leistungsfähigere Klimaanlage, die mit umweltfreundlichen Kältemitteln arbeitet, sorgt bei bis zu 45 Grad Celsius für angenehme Temperaturen.

Völlig neu wird die Fahrgastinformation: Es gibt Displays innen und außen über den Türen, an der Decke und in den Übergängen zwischen den Wagen. Sie informieren über den Fahrtverlauf, die Stationen und die Auslastung des jeweiligen Zuges. Vor dem Ausstieg gibt es auf den Displays Hinweise, wo sich am nächsten Bahnsteig Treppen oder Fahrstühle befinden. Außen am Zug leuchten LED-Bänder in der jeweiligen Linienfarbe.

Breite Türen und großzügige Einstiegsbereiche sorgen für einen schnellen Ein- und Ausstieg und für bestmögliche Verteilung der Fahrgäste im Zug. Klappsitze können je nach Auslastung automatisch verriegelt werden, dies schafft zusätzlich

Platz. Fünf der insgesamt 13 Wagen bestehen aus großen Mehrzweckbereichen mit drei Türen und ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Kinderwagen, Gepäck oder Rollatoren. An beiden Enden des Zuges gibt es Platz für Rollstühle. Fahrgäste mit Hörgeräten können sich per Bluetooth mit dem Informationssystem verbinden und so die Ansagen im Zug besser verstehen.

Die neuen Züge sind innovativer, digitaler und vernetzter als je zuvor: Ein Fokus liegt auf minimalen Lebenszyklus-Kosten durch höchste Energieeffizienz, minimierte Wartungskosten und optimierte Betriebs-Unterstützung. So haben die S-Bahnen eine hohe Anzahl von redundanten Komponenten und sind mit dem System Railigent X ausgestattet, das höchste Verfügbarkeit der Züge gewährleistet. Railigent X ist Teil der offenen, digitalen Business-Plattform Siemens Xcelerator, die Kunden eine einfachere, schnellere und besser skalierbare digitale Transformation ermöglicht. Software-Updates müssen außerdem nicht mehr zeitraubend manuell im Werk aufgespielt werden,

sondern erreichen die Züge im Rahmen der Wartung per sicherer Online-Verbindung.

Siemens stattet alle Fahrzeuge mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) und Automatic Train Operation (ATO) sowie einem Train Integrity Monitoring System (TIMS) aus. Das ETCS der Fahrzeuge vereint modernste, zuverlässige Technologie, geringere Wartungskosten durch Standardisierung und bringt Interoperabilität in das Münchner Schienennetz, das die DB ab 2030 digitalisieren und mit ETCS-Streckenausrüstung ausstatten will. Durch die Integration von ATO über ETCS sind die neuen S-Bahnen fit für den Schienenverkehr der Zukunft.

Neues Innendesign im ICE

Am 23. Oktober 2023 präsentierte die DB das neue ICE-Innendesign im 17. ICE 3 neo. Es zeichnet sich durch zahlreiche Neuerungen aus: Die komplett neu entwickelten Sitze sind als per-

sönlicher Rückzugsort konzipiert, bieten bessere Verstellmöglichkeiten und somit noch mehr Komfort. Eine harmonische Formgebung, moderne Materialien wie Holzdekor und Bezüge aus hochwertigem Stoffgewebe mit 85 Prozent Wollanteil in nuancierten Farben bestimmen das neue Erscheinungsbild. Für die Sitzbezüge sind warme Grautöne in der 1. Klasse vorgesehen, Blautöne in der 2. Klasse und Burgundy-Rot im



Neues ICE-Innendesign im ICE 3 neo — hier Plätze in der 2. Klasse mit Tablet-Halter und Kleiderhaken.

Bordrestaurant. Mehr Funktionalität bieten Elemente wie ein integrierter Tablet-Halter oder Kleiderhaken in jeder Rückenlehne. Damit arbeitet die DB weiter konsequent an ihrer Strategie zur Erneuerung der Zugflotte und der Verbesserung des Reisekomforts. Im Frankfurter Hauptbahnhof verabschiedeten DB und Siemens den Premierenzug auf seine erste Fahrgastfahrt nach Köln — drei Monate früher als ursprünglich geplant.



*Familienbereich im ICE 3 neo;
beide Fotos: DB AG / Oliver Lang.*

Mit dem Start des neuen ICE-Innendesigns können Fahrgäste der DB nun durchgehend die neue Designsprache des Fernverkehrs erleben: von den neuen Reisezentren über die neuen Lounges bis hin zum ICE 3 neo, dem Flaggschiff der Fernverkehrsflotte. Bis 2028 folgen weitere 73 Züge im neuen Innendesign. Gleichzeitig überzeugt der ICE 3 neo seit dem ersten Zug im täglichen Betrieb durch seine hohe Zuverlässigkeit sowie Beliebtheit bei Fahrgästen.

Dabei wird der ICE 3 neo nicht der einzige Zug-Typ mit dem neuen Innendesign bleiben. Ende 2024 erhält die DB den ersten von 79 bestellten ICE-L mit stufenlosem Einstieg. Hier wird das neue Design ab dem ersten Zug umgesetzt. Durch die neuen ICE 3 neo und ICE-L sinkt das durchschnittliche Alter der ICE- und Intercity-Züge bis 2030 von heute 18 auf dann 12 Jahre.

Nightjet verbindet Metropolen Berlin, Brüssel und Paris

(ge) Seit dem 11. Dezember 2023 bietet die Nachtzug-Allianz von den vier Staatsbahnen Deutschlands (DB), Österreichs (ÖBB), Belgiens (NMBS / SNCB) und Frankreichs (SNCF) eine Nachtzug-Verbindung von Berlin nach Brüssel und Paris an. Der österreichische Nightjet (NJ) fährt dreimal in der Woche (montags, mittwochs und freitags) nach Paris. Dienstags, donnerstags und samstags verkehrt der Zug von Paris / Brüssel zurück nach Berlin. Der erste NJ wurde am 11. Dezember 2023 in Berlin von den Verkehrsministern von Deutschland, Belgien, Frankreich und Österreich sowie den vier Chefs der beteiligten Bahnen auf seine Fahrt verabschiedet.

Das neue Angebot ist der jüngste Meilenstein einer erfolgreichen partnerschaftlichen Zusammenarbeit der europäischen Bahnen, die sich Ende 2020 umweltfreundliche Nachtzugverbindungen zum Ziel gesetzt hatten.

Dr. Volker Wissing, Bundesminister für Digitales und Verkehr sagte: „Heute ist ein guter Tag für alle Reisenden und Pendler, die künftig von den neuen Schienenverbindungen zwischen den europäischen Hauptstädten profitieren. Dieses neue Angebot ist der engen Kooperation aller Beteiligten zu verdanken, die eine wahre Nachtzugallianz gebildet haben und so unser TEE-2.0-Konzept in konkrete Angebote für die Reisenden umsetzen. Ich bin überzeugt: Wir brauchen mehr Teamplay bei der Eisenbahn in Europa, um die Schiene im Wettbewerb der Verkehrsträger noch attraktiver zu machen. Die österreichischen, französischen, belgischen und deutschen Bahnunternehmen zeigen mit ihrer Nachtzugallianz, wie das geht.“

Leonore Gewessler, österreichische Verkehrsministerin: „Bahn fahren heißt Klima schützen. Das gilt ganz besonders für den Nachtzug, der es darüber hinaus erlaubt, praktisch und bequem zu reisen: Am Abend in den Zug einsteigen und am nächsten Morgen erholt in einer anderen europäischen Hauptstadt aufwachen. Mit den neuen Nightjet-Verbindungen wachsen wichtige europä-

ische Metropolen zusammen und es wird noch einfacher, Europa klimafreundlich zu bereisen. Ich bin überzeugt: Das ist die Zukunft unserer Mobilität. Die Kurz- und Mittelstrecke in Europa gehört dem Zug.“

Georges Gilkinet, belgischer Vizepremierminister und Minister für Mobilität: „Züge regen zum Träumen an. Mit dem Start des neuen Nightjet von Brüssel nach Berlin wird nun ein Traum wahr. Schritt für Schritt wird das Angebot ausgebaut. Und die belgische Regierung tut ihren Teil dazu: Allen Verkehrsunternehmen, die mit ihren Nachtzügen Belgien anfahren, bieten wir finanzielle Unterstützung an. Kein Verkehrsmittel ist umweltfreundlicher als die Schiene, daher freue ich mich als Verkehrsminister sehr über dieses neue Angebot.“

Clément Beaune, französischer Minister für Verkehr: „Es ist möglich, in Paris einzuschlafen und in Berlin aufzuwachen! Es ist die Krönung eines Engagements, das ich seit drei Jahren trage. Ein Höhepunkt für Europa und die Ökologie. Dieser

Zug ist das Bild der europäischen Zusammenarbeit, die auf den Klimanotstand und die Notwendigkeit, die Völker zu verbinden, reagiert. Diese Linie vervollständigt eine Reihe französischer Nachtzüge in Frankreich, wobei zehn Linien schrittweise wieder eröffnet werden. Unser Ehrgeiz ist groß: In Frankreich und in Europa werden wir im Laufe dieses Jahrzehnts weitere Strecken eröffnen, wir werden Nachtzüge kaufen und renovieren. Der Nachtzug ist kein Symbol der Vergangenheit mehr, er ist das Bild der Zukunft.“

Andreas Matthä, Chef der österreichischen ÖBB: „Mit den neuen, internationalen Verbindungen setzen wir den Ausbau unseres Nachtzugeschäfts konsequent fort und unterstreichen unsere Position als führender Anbieter von Nachtzügen. Der ÖBB-Nightjet ist schon heute ein Symbol für ein zusammenwachsendes Europa. Durch die Zusammenarbeit von vier europäischen Bahnen wird nun ein neues Angebot zwischen Berlin und Paris sowie Berlin und Brüssel mit attraktiven, klimafreundlichen Verbindungen über Nacht geschaffen.“



Christophe Fanichet, Chef der französischen SNCF Voyageurs: „Wir sind stolz auf die neue Nachtzug-Verbindung, die unser Streckennetz in ganz Europa stärkt. Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme der Strecke Paris – Wien, ist die Strecke Paris – Berlin ein neues starkes Symbol für die Wiederbelebung der Nachtzüge, die mit finanzieller Unterstützung der französischen Regierung ermöglicht wurde. Europa ist ein wichtiger Teil der Geschichte und Tätigkeit von SNCF Voyageurs. Ich möchte mich bei den Partnern für die Zusammenarbeit in den letzten zwei Jahren bedanken. So können wir heute die Verbindung nach Berlin starten. Die ÖBB, DB, SNCB und SNCF Voyageurs haben beschlossen, ihre Kräfte für ein gemeinsames Ziel zu bündeln: den Ausbau von Eisenbahnverbindungen in Europa.“

Ebenfalls neu ist seit dem Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2023 eine tägliche Verbindung mit Schlaf- und Sitzwagen auf der Linie München – Wien – Warschau. Bereits im Dezember 2022 hatten die Partnerbahnen die Nachtzuglinie Zürich – Prag ausgebaut sowie den Nachtzug von

München – Venedig / Rijeka / Zagreb / Wien – Budapest zum Start- bzw. Zielbahnhof Stuttgart verlängert. Mit dem konsequenten Ausbau der Nachtzüge leistet die Allianz einen wichtigen Beitrag, um die im „Green Deal“ vereinbarten Klimaziele der EU zu erreichen.

Tickets für die Nachtzugverbindungen von Berlin nach Brüssel und Paris sind im Sitzwagen ab 34,90 Euro pro Person und Richtung, im Liegewagen ab 49,90 Euro und im Schlafwagen ab 79,90 Euro erhältlich. Die Nightjet- und Euro-night-Tickets gibt es in allen Reisezentren und Agenturen der DB sowie über www.bahn.de und die App DB Navigator. Weitere Informationen zum Nachtzugangebot unter www.bahn.de oder unter www.nightjet.com.

„Mobility-inside“ wird eingestellt

Die Mobility-inside-Geschafterversammlung hat am 4. Dezember 2023 beschlossen, die Geschäftstätigkeit einzustellen. Dies teilte der Rhein-

Main-Verkehrsverbund (RMV) mit. Die Mobility-inside-Apps werden zum 31. März 2024 eingestellt. „Mobility-inside“ war die digitale Vernetzungsinitiative der öffentlichen Verkehrsbranche und hatte zum Ziel, über eine einzige Plattform gebündelt Fahrplan- und Tarifdaten von Bus- und Bahnunternehmen sowie die Buchung von Sharing-Angeboten und On-Demand-Verkehren als auch weitere Mobilitätsdienstleistungen den Fahrgästen regionsübergreifend zur Verfügung zu stellen: Informieren, Buchen, Bezahlen, Fahren durchgehend von Start bis Ziel. Für Gelegenheitsfahrende mit der Kombination der jeweiligen regionalen Tarife und seit Frühsommer 2023 deutschlandweit mit dem Deutschland-Ticket. Mit vielen teilnehmenden und über Absichtserklärungen („Letter of Intend“) interessierten Unternehmen hatte „Mobility-inside“ dieses Ziel schon weitgehend erreicht, und zudem auch einen bundesweiten Vertrieb realisiert und die Digitalisierung zahlreicher Unternehmen und deren Tarife in die Wege geleitet. Die nächsten Schritte waren vorbereitet und sollten mit der Integration

des DB-Fernverkehrs-Tarif 2024 ihren nächsten Höhepunkt erreichen.

Anlass der Beschlussfassung der Mobility-inside-Gesellschafter ist die Entscheidung von Bund und Ländern im Rahmen der länderoffenen Arbeitsgruppe, für das Deutschland-Ticket keine bundesweite Plattform zu wünschen und zu unterstützen. Dies, obwohl es für eine künftige Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschland-Ticket eines entsprechenden Hintergrundsystems bedarf.

„Angesichts dieser Rahmenbedingungen war der RMV mit einigen weiteren Partnern in der Beschlussfassung der Gesellschafter unterlegen und musste dabei leider auch zur Kenntnis nehmen, dass mit den Stadtwerken München (SWM) und der Deutschen Bahn auch die zwei mit dem RMV größten Gesellschafter das Projekt haben fallen lassen. Ich halte das für einen großen Fehler, da das angesichts permanenter Kostensteigerungen schmaler gewordene finanzielle Budget für den ÖPNV nach effizienter Zusammenarbeit und Kooperation und dem Heben von Synergien schreit.

Die Entscheidung zementiert in Bezug auf Apps und Hintergrundsysteme die klassischen, aus Sicht der Fahrgäste längst überholten Anbietergrenzen einzelner Verkehrsunternehmen oder Verbünde. Offensichtlich ist unsere Branche noch immer nicht bereit, Einzelinteressen und Egoismen hinter die Einfachheit für die Fahrgäste zu stellen“, so Professor Knut Ringat, RMV-Geschäftsführer und bisher Vorsitzender der Gesellschafterversammlung der Mobility-inside Holding. „Mit Bedauern stelle ich fest, dass es auch das Deutschland-Ticket bisher nicht schafft, die zersplitterte ÖPNV-Branche mit unzähligen Tarifen im Interesse der Fahrgäste zusammen zu führen. Im Gegenteil nehme ich wahr, dass teilweise gar keine andere als die bisherige eigene Lösung gewünscht ist. Die vorherrschende sehr große Vielfalt ist nicht nur teuer und überlastet derzeit die Kapazitäten der IT-Systemhäuser, sondern verunsichert Fahrgäste, die einheitliche Regeln zur Mitnahme von Personen, Hunden oder Kindern wünschen. Alleine im RMV-Gebiet sparen wir, indem es eine zentrale Verbund-App, statt zig Eigenentwicklungen

gen der lokalen Anbieter gibt, jährlich mehr als 60 Millionen Euro. Deutschlandweit skaliert betrachtet ist also noch viel Luft nach oben. Hinzu kämen Potenziale durch eine bessere einheitliche Vermarktung des Deutschland-Tickets oder mehr Fahrgäste, indem endlich deutschlandweit nahtlos Mobilität per App angeboten wird.“

Seit April 2022 war die Mobility-inside-App in den Stores, welche die deutschlandweite Verbindungsauskunft zu Bus und Bahn und sechs direkt buchbare ÖPNV-Tarife umfasste. Getragen wurde „Mobility-inside“ neben den großen Gesellschaftern DB, SWM und RMV von 12 weiteren Gesellschaftern aus ganz Deutschland.

Siehe dazu auch der Bericht in Folge [112](#) der GRV-Nachrichten, Seite 33f, sowie der Leitartikel von Oliver Wolff in Folge [115](#) der GRV-Nachrichten, Seite 3f.

Die GRV bedauert sehr das „Kirchturmsdenken“ der Branche; offenbar hat Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing recht, wenn er Einsparungen bei den Verbänden als Beitrag zur Finanzierung des Deutschlandtickets fordert.

Bundeskanzler und Bahnchef eröffnen ICE-Instandhaltungswerk Cottbus

Das ging wirklich schnell: Keine 20 Monate nach dem ersten Spatenstich und damit in Rekordgeschwindigkeit hat die DB am 11. Januar 2024 das neue ICE-Instandhaltungswerk Cottbus offiziell in Betrieb genommen. Gemeinsam eröffneten Bundeskanzler Olaf Scholz, Brandenburgs Ministerpräsident Dr. Dietmar Woidke und der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz die fast 450 Meter lange Werkshalle, in der die schwere Instandhaltung der ICE 4-Flotte der DB erfolgen wird.

Die DB schafft am Standort Cottbus — einer durch den Ausstieg aus dem Abbau und der Verstromung von Braunkohle gebeutelten Region — zunächst 450 und voraussichtlich bis 2026 insgesamt 1200 neue hochqualifizierte Industriearbeits- und Ausbildungsplätze. Der Konzern hat auch die Berufsausbildung gestärkt und die Anzahl der Ausbildungsplätze deutlich erhöht. Somit kann

2026 die Hälfte der Arbeitsplätze im Werk mit eigenen Auszubildenden besetzt werden.



Das neue Werk Cottbus der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (FZI) hat die Instandhaltung der ICE 4 aufgenommen.

Der ICE 4 ist das Rückgrat des Fernverkehrs der Deutschen Bahn, 137 dieser Züge hat die DB bestellt. Insgesamt sollen bis Ende des Jahrzehnts rund 450 ICE unterschiedlicher Baureihen auf den Schienen unterwegs sein. Mehr Züge brauchen

auch mehr Kapazität in der Instandhaltung. Mit innovativer Technologie sorgt das neue Werk in Cottbus dafür, dass die Züge schnell zurück auf die Strecke kommen.



Eröffnung des neuen ICE-Werks in Cottbus am 11. Januar 2024: DB-Technik-Vorständin Daniela Gerd tom Markkotten (zweite von links), Bundeskanzler Olaf Scholz (dritter von rechts), der brandenburgische Ministerpräsident Dietmar Woidke (zweiter von rechts), DB-Vorstandsvorsitzender Richard Lutz (ganz links) Belegschaftsangehörigen des Werks Cottbus.

Bei der schweren Instandhaltung werden die Züge zum Teil demontiert und schwere Komponenten wie Fahrmotoren oder Drehgestelle ausgetauscht. Das geht in dem neuen Werk, das speziell auf den ICE 4 zugeschnitten ist, innerhalb von nur rund zwei Wochen — so schnell wie in keinem anderen Werk der DB.

In die knapp 450 Meter lange Werkshalle passen die 374 Meter langen 13-teilige ICE 4 (918 Sitzplätze) in voller Länge. Von den kürzeren, sieben-teiligen ICE 4 können zwei der je rund 200 Meter langen Züge hintereinander auf den beiden Instandhaltungsgleisen stehen. Die Züge müssen für die Instandhaltung nicht mehr — wie in anderen Werken — geteilt werden. Mitarbeiter können an allen Wagen gleichzeitig arbeiten.

Eine weitere Halle mit insgesamt vier Gleisen ist auf dem Werksgelände bereits im Bau. Sie soll 2026 in Betrieb gehen.

Im Werk sorgen hochmoderne Technik und Automatisierung für effizientere und einfachere Arbeitsabläufe, die Instandhaltungsprozesse beschleuni-

gen und die Mitarbeiter entlasten: Die beiden Instandhaltungsgleise sind erhöht, sodass Seitenklappen und Radsätze der Züge gut erreichbar sind. In den Hallenböden sind eigens entwickelte Drehgestellwechsler eingesetzt. Die schweren Drehgestelle können damit zur weiteren Bearbeitung seitlich unter dem Zug herausgefahren werden.



*Bundeskanzler Olaf Scholz bekam von einer Mitarbeiterin einen Schraubenschlüssel überreicht;
alle Fotos: DB AG / Oliver Lang.*

Augmented-Reality-Brillen ermöglichen es, Techniker und Ingenieure aus anderen Standorten zu Arbeiten in Cottbus hinzuziehen, Tipps und Hinweise werden dann unmittelbar im Sichtfeld eingeblendet.

Die deutlich frühere Inbetriebnahme des ICE-Werks als ursprünglich geplant geht auf verschiedene Faktoren zurück: Die DB AG hat für die Planung und Realisierung ein neues, kooperatives Verfahren (Partnerschaftsmodell Schiene) umgesetzt, das eine schnelle Prozessentwicklung, teamorientiertes Agieren der Partner und kurze Abstimmungswege gewährleistet. Darüber hinaus haben alle Beteiligten bei den erforderlichen Abstimmungen zu den Genehmigungsverfahren eng und sehr konstruktiv zusammengearbeitet. Dazu beigetragen hat auch die in der Staatskanzlei eingerichtete Task Force unter Leitung von Ministerpräsident Woidke und DB-Technik-Vorständin Daniela Gerd tom Markotten.

Gotthard-Basistunnel bewirkt deutliches Wachstum bei der Bahn

(ge) Die neue Bahninfrastruktur auf der Gotthardachse hat die Verkehrs- und Raumentwicklung stark beeinflusst. Zu diesem Schluss kommt der neueste Bericht des Projekts „Monitoring Gotthard-Achse“ (MGA) des schweizerischen Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) vom 16. Januar 2024. Die Bahnhöfe auf der Achse sind dank Investitionen stärker ausgelastet, die Nachfrage nach Bahnreisen ist gestiegen.

2016 wurde der Gotthard-Basistunnel (GBT) eröffnet, fünf Jahre später folgte der Ceneri-Basistunnel. Der neueste Bericht des Projekts MGA zeigt, wie diese Infrastruktur die Verkehrs- und die Raumentwicklung verändert hat. In der Zeit vor der Pandemie (2016 bis 2019) hat die Zahl der Bahnreisenden um 28 Prozent zugenommen. Die Zahl der Reisenden auf der Straße (Tunnel und Passstraße) ist in diesem Zeitraum um 2 Prozent zurückgegangen.

Nach der Pandemie im Jahr 2022 nahm der Gotthard-Reiseverkehr auf der Schiene stark zu, und zwar um 4000 zusätzliche Reisende pro Tag gegenüber 2016. Das entspricht einem Anstieg um 48 Prozent. Auf der Straße waren es 2000 Reisende mehr pro Tag im Vergleich zu 2016 (plus 8 Prozent). Der Anstieg ist überwiegend auf touristischen Verkehr zurückzuführen.

Im Güterverkehr findet eine erkennbare Verlagerung von der Straße auf die Schiene statt. Erstmals ist neben dem Transitverkehr auch ein deutliches Wachstum im regionalen Schienengüterverkehr zwischen dem Tessin und der Deutschschweiz festzustellen. Seit 2016 hat sich das Volumen von in Tessiner Terminals umgeschlagenen Containern um rund 38 Prozent gesteigert.

Die neue Eisenbahnachse hat auch die wirtschaftliche und räumliche Entwicklung beschleunigt. Im Kanton Tessin werden die städtischen Zentren gestärkt. Das wirtschaftliche und demografische Wachstum um die Bahnhöfe der Agglomeration Bellinzona ist besonders ausgeprägt. Diese Ge-

biete haben am meisten von der verbesserten Erreichbarkeit durch den Ceneri-Basistunnel profitiert. Im Kanton Uri strukturiert der neue Kantonsbahnhof Altdorf das Siedlungswachstum in der Reuss-Ebene und erhöht die Pendlerströme Richtung Norden in die Zentren der Deutschschweiz.

Seit 2015 analysieren die Bundesämter für Raumentwicklung (ARE), Verkehr (BAV), Straßen (ASTRA) und Umwelt (BAFU) sowie die Kantone Tessin und Uri die Auswirkungen des Bahnausbaus entlang der Gotthardachse. Die Ergebnisse decken den Zeitraum 2016 bis 2022 ab. Sie wurden durch die Pandemie COVID-19 beeinflusst, nicht aber durch die Schließung des Gotthard-Basistunnels infolge der Entgleisung vom 10. August 2023.

Weitere Informationen finden sich auf der Internetseite www.are.admin.ch.

Gute Pünktlichkeit 2023 in der Schweiz

(ge) Nach einer Mitteilung der SBB vom 26. Januar 2024 verkehrten die Personenzüge der SBB 2023 gleich pünktlich wie im Vorjahr: 92,5 Prozent der Züge kamen rechtzeitig an. Damit konnte die gute Pünktlichkeit des Vorjahres gehalten werden, bei erheblich mehr Reisenden und vielen Baustellen. Pünktliche Züge für die Reisenden gehören zur DNA der SBB.

Ein Zug gilt in der Schweiz als pünktlich, wenn er mit weniger als drei Minuten Verspätung am Bahnhof eintrifft.

Im Personenverkehr der SBB waren im vergangenen Jahr 92,5 Prozent der Züge pünktlich unterwegs. Nur im Pandemiejahr 2020 waren die Züge noch um 0,2 Prozentpunkte pünktlicher. Allerdings waren die Herausforderungen 2023 größer als in den Vorjahren. Die SBB bewältigte allein für den Unterhalt insgesamt 20 000 Baustellen, dazu kamen 700 Ausbau- und Erneuerungsprojekte. Wie im Vorjahr erreichten 98,7 Prozent der Kundinnen und Kunden ihre Anschlüsse.

Weitere Erholung der Fahrgastzahlen im ÖPNV 2023

(ge) Am 30. Januar 2024 hat der Branchenverband VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) zu seiner Jahrespressekonferenz 2024 in Berlin eingeladen, die auch digital zugänglich war. Der VDV vertritt rund 700 Unternehmen des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs. Rund 8,8 Milliarden Fahrgäste in Deutschland nutzten 2022 den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) der Mitgliedsunternehmen, die im Schienengüterverkehr 263 Millionen Tonnen transportierten.

„Wir sehen, dass die Transportleistung im **Schienengüterverkehr** nach einem zwischenzeitlichen Hoch 2023 eingebrochen ist. Das hat handfeste Gründe: steigende Stromkosten, gestörte Lieferketten, schlechte Qualität der Infrastruktur — und keinerlei Planungssicherheit“, so VDV-Präsident Ingo Wortmann zu Beginn der Jahrespressekonferenz. Wortmann warnte, dass das Ziel des Bundes, den Marktanteil der Güterbahnen auf 25 Prozent in

einem insgesamt wachsenden Markt zu steigern, in weite Ferne gerückt ist und sich die Aussichten weiter eintrüben. „Die Branche steht bereit, ihren Anteil zu leisten. Doch ohne den Bund geht es nicht: Der Schienengüterverkehr ist einer der Verlierer im Bundeshaushalt 2024, wichtige Förderungen — Trassen- und Anlagenpreise, NE-Infrastruktur und ETCS — wurden gekürzt. Bei der für die Branche elementaren Einführung des



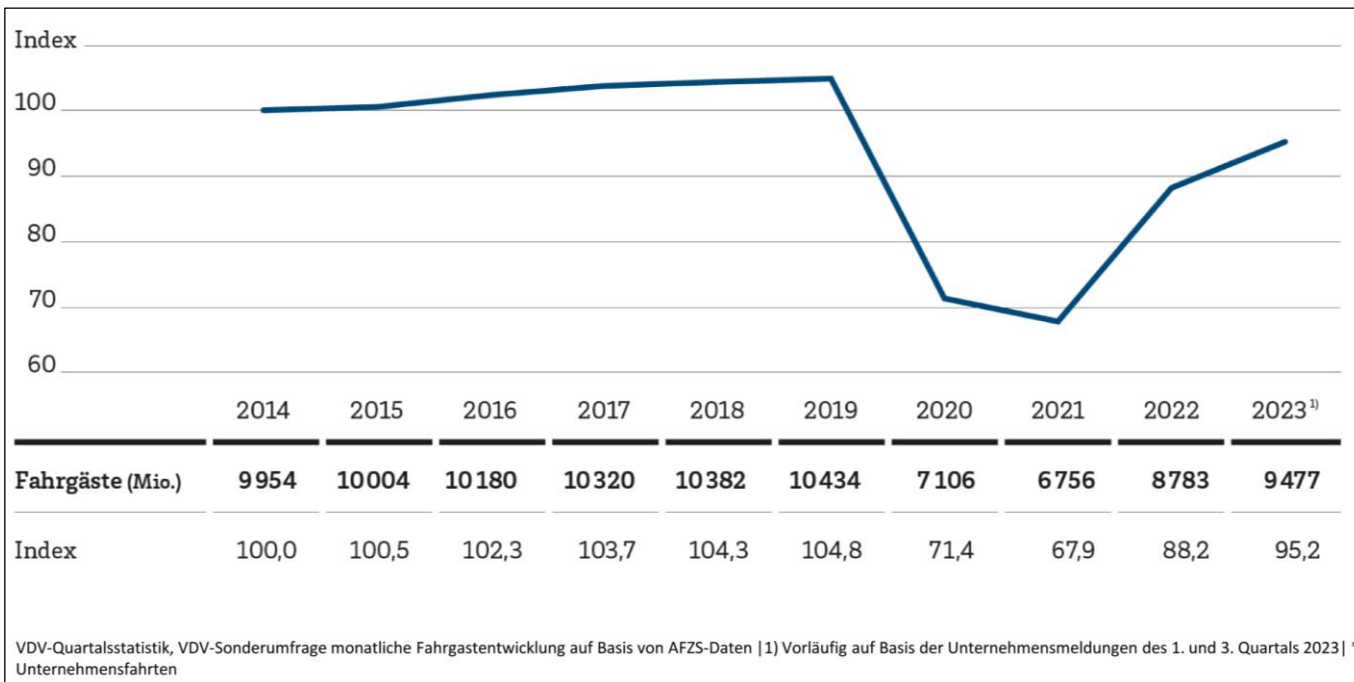
VDV-Präsident Ingo Wortmann (rechts) und Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff am 30. Januar 2024

*bei der Jahrespressekonferenz des VDV in Berlin;
Foto: VDV, Bildschön.*

digitalen Zugsicherungssystems ETCS kommt hinzu, dass alle wesentlichen finanziellen, organisatorischen und zeitlichen Fragen offen sind — und infolge der Generalsanierung der Hochleistungskorridore im Schienennetz wettbewerbsverzerrende Effekte auftreten — zulasten der Güterbahnen.“

Auch der Hauptgeschäftsführer des VDV, Oliver Wolff, beklagte zunächst die Mittelkürzungen des Bundes zu Lasten des Schienengüterverkehrs. Erfreut zeigte sich Wolff, dass nach Berechnungen des VDV 2023 rund 9,5 Milliarden Fahrgäste in Deutschland mit Bussen und Bahnen unterwegs waren. Damit hat sich die **Nachfrage im deutschen ÖPNV** nach jahrelangen pandemiebedingten Einbrüchen im vergangenen Jahr weiter erholt (*siehe Grafik auf der nächsten Seite*).

Allerdings sind im letzten Jahr die Kosten für Strom und Diesel weiter gestiegen: 2023 zahlte die Branche im Vergleich zu 2020 im Schnitt 57



ÖPNV-Fahrgäste im VDV 2014 bis 2023;
 Grafik: VDV.

Prozent mehr für ihren Strom und 54 Prozent mehr für Dieselkraftstoff. Die Ticketpreise sind hingegen, bedingt vor allem durch das 9-Euro-Ticket und das Deutschland-Ticket, im selben Zeitraum branchenweit um durchschnittlich über 23 Prozent gesunken. Hohe Kosten bei sinkenden Einnahmen stellen die Branche daher vor große wirtschaftliche Herausforderungen.

DB dementiert Kürzungspläne bei den ICE-Bestellungen

Zu Spekulationen um mögliche Einsparungen beim Ausbau der Fernverkehrsflotte äußerte sich die Deutsche Bahn am 10. Februar 2024. Es gäbe keine Kürzungspläne bei der Beschaffung von Fernverkehrszügen. Richtig sei vielmehr, dass bis 2030 rund 12 Milliarden Euro in neue Fernverkehrszüge fließen. Das durchschnittliche Alter der ICE- und Intercity-Züge sinke bis dahin von heute 18 auf dann 12 Jahre. Das sei fester Bestandteil der Unternehmensstrategie der „Starken Schiene“. Demnächst würde der letzte von 137

bestellten ICE 4 von Siemens an die DB übergeben. Aktuell laufe die Auslieferung der ICE 3 neo, von denen die DB 90 Züge bei Siemens geordert hatte. Bis dato sind bereits 17 ICE 3 neo im Einsatz, bis Ende des Jahres sollen es 30 Züge sein. Dann sollen auch die ersten ICE-L des spanischen Herstellers Talgo auf die Schiene kommen. Hier seien 79 Züge bestellt. Bis Ende des Jahrzehnts soll die ICE-Flotte auf 450 ICE-Züge anwachsen.

Betrieb von Bahnen

Kommentar zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), 7. Auflage 2023

(ge) Seit Oktober 2023 ist der „Kommentar zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)“ in einer aktualisierten und in weiten Teilen neu gefassten Neuauflage erhältlich, um den Entwicklungen in den letzten Jahren seit Erscheinen der 6. Auflage (2020, siehe Folge [119](#) der GRV-Nachrichten, Seite 48) gerecht zu werden. Im Grußwort der 7. Auflage betont Professor Dr. Rainer Freise: „Wer die Neuauflage des EBO-Kommentars zur Hand nimmt, kann dies in der



Gewissheit tun, dass ihm die Autoren den neuesten Stand des Eisenbahn-Bau- und Betriebsrechts vermitteln, eingebettet in die Entwicklung des allgemeinen Eisenbahnrechts.“

Die EBO ist das wichtigste Regelwerk für die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs. Der Kommentar ist unersetzlich für die Bewältigung der vielfältigen Aufgaben der Bahnen, Aufsichtsbehörden, Besteller von Schienenverkehrsleistungen, der Bahnbau- und Schienenfahrzeugindustrie oder der Sachverständigen.

Zu den wichtigsten Änderungen gehören:

- A.VII: Erhebliche Erweiterung und Aktualisierung der Kommentierung zum Bau einer Eisenbahn (Planfeststellung),
- § 1: Erweiterung der Kommentierung zu „umfassenden Umbauten“,
- § 2: Erhebliche Erweiterung der Kommentierung zu Fragen der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb,
- § 28: Erhebliche Erweiterung und Aktualisierung der Kommentierung zur Fahrzeugausrüs-

tung, insbesondere durch die fortschreitende Implementierung des Europäischen Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystems (European Train Control System, ETCS).

Herausgeber sind Alexander von Lüpke und Frank Zwanziger, die von 10 Mitautoren unterstützt werden. *Hinweis: Herausgeber der 1. Auflage (1969) dieses Werks war Dr.-Ing. Alfons Thoma, von 1985 bis 2005 Vorsitzender der GRV und Initiator der GRV-Nachrichten.*

Das Buch ist bei Trackomedia (GRT Global Rail Academy and Media GmbH) in Hamburg erschienen. Es hat 624 Seiten und kostet 98 Euro. ISBN 978-3-96245-258-2. Der „Kommentar zur EBO“ wird inklusive „E-Book Inside“ als PDF zum Download geliefert. Damit kann es auf jedem Endgerät mit PDF-Reader genutzt werden. Das Buch ist im Buchhandel und auch beim Verlag direkt erhältlich unter www.trackomedia.com/ebokommentar.

Zeiträume für weitere Generalsanierungen stehen fest

Die Planungen der DB für die Generalsanierung weiterer hochbelasteter Streckenabschnitte im Schienennetz werden konkreter. Am 21. Dezember 2023 gab das Unternehmen die neuen Terminpläne bekannt (*siehe dazu auch der Bericht in Folge [128](#) der GRV-Nachrichten, Seite 25f*). Während bereits Anfang Januar 2024 vorbereitende Arbeiten für die Rundumerneuerung der Riedbahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim starten, stehen nun auch die genauen Zeiträume für die 2025 und 2026 geplanten Generalsanierungen fest. Für mehr Qualität und Pünktlichkeit im Zugverkehr wird die DB binnen zwei Jahren die gebündelte Erneuerung und Modernisierung von Schienennetz und Bahnhöfen auf insgesamt sieben Streckenabschnitten vornehmen. Für fünf Strecken sind die Zeiträume unverändert und damit die Vorplanungen bestätigt:

- Emmerich – Oberhausen:
15. Februar bis 13. Dezember 2025;

Aufgrund der Ausbaumaßnahmen gibt es dort insgesamt eine Sperrpause vom 1. November 2024 bis 15. Mai 2026, in der die Strecke teilweise eingleisig befahrbar ist.

- Hagen – Wuppertal – Köln:
6. Februar bis 10. Juli 2026
- Nürnberg – Regensburg:
6. Februar bis 10. Juli 2026
- Troisdorf – Koblenz:
10. Juli bis 11. Dezember 2026
- Koblenz – Wiesbaden:
10. Juli bis 11. Dezember 2026

Bei zwei Strecken haben sich im Verlauf der Detailplanungen und in Abstimmung mit der Bauindustrie Anpassungen im ursprünglich vorgesehenen Bauablauf ergeben. Dies betrifft insbesondere den Bereich der Leit- und Sicherungstechnik und die Gesamtumbaumenge im Oberbau. So ist für die Strecke Hamburg – Berlin ein neuer sowie längerer Zeitraum für die Erneuerung und Modernisierung von Schienennetz und Bahnhöfen erforderlich. Die 280 Kilometer lange Strecke wird zwischen August 2025 und April 2026 saniert.

Ursprünglich vorgesehen war der Zeitraum Juni bis Dezember 2025. Während der Generalsanierung erneuert die DB Gleise, Weichen und Oberleitungen, schafft mehr Flexibilität im Betrieb durch zusätzliche Überholmöglichkeiten für Züge und wartet mehrere Bahnhöfe auf. Gleichzeitig soll auch die Leistungsfähigkeit der Strecke erhöht werden. Dafür wird der Korridor durchgehend mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) ausgerüstet und für den digitalen Bahnbetrieb der Zukunft vorbereitet.

Leicht angepasst — und um einen Monat vorgezogen — werden auch die Modernisierungsarbeiten auf der Strecke Obertraubling – Passau im Jahr 2026. Um ausreichende Kapazitäten für die internationalen Güterverkehre zwischen Deutschland und Österreich anbieten zu können, synchronisieren die DB und die ÖBB die Sanierungsarbeiten in ihren Netzen. Aus diesem Grund wird die ursprünglich geplante fünfmonatige Sperrung auf sechs Monate verlängert: Die Arbeiten werden nun zwischen Juni und Dezember statt ursprünglich

Juli bis Jahresende dauern. Die Strecke soll zwischenzeitlich eingleisig befahren werden können.

Für die Generalsanierung der Strecke Hamburg – Hannover ist jetzt entschieden, dass diese im ersten Halbjahr 2029 stattfindet. Darauf haben sich das Land Niedersachsen und der Bund mit der DB geeinigt. Zuletzt gab es für diesen Korridor auch die Option 2026. In dem Jahr wird es so genannte vorlaufende Maßnahmen geben. So wird im Juli 2026 das Elektronische Stellwerk Uelzen gebaut.

Reisende und Güterverkehrsunternehmen profitieren nach Abschluss der Generalsanierungen auf hochbelasteten Streckenabschnitten von spürbaren Verbesserungen bei Qualität und Pünktlichkeit. Durch den konsequenten Austausch der Alttechnik sinkt die Zahl infrastrukturbedingter Störungen signifikant.

Gemeinsam mit Ländern, Kommunen, Verbänden, Eisenbahnverkehrsunternehmen und den im Nahverkehr zuständigen Aufgabenträgern erarbeitet die DB für die Dauer der Arbeiten ein leistungs-

fähiges Verkehrskonzept. So ist sichergestellt, dass Reisende und Güter auch während der Generalsanierung ihr Ziel erreichen. Darüber hinaus wird die DB, wie bislang vorgesehen, auch Umleitungsstrecken rechtzeitig vorab ertüchtigen.

DB ist mit der Generalprobe zur Riedbahn-Sanierung zufrieden

Nach einer Mitteilung vom 2. November 2023 sah sich die Deutsche Bahn (DB) mit den Vorbereitungen für die **Generalanierung der sogenannten Riedbahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim** voll im Zeitplan.

Die DB hat die Bauleistungen für das Pilotprojekt auf dem Weg zum Hochleistungsnetz (*siehe Folge [128](#) der GRV-Nachrichten, Seite 25f*) nach einem europaweiten Ausschreibungsverfahren an vier Firmen vergeben. Dabei handelt es sich um die Unternehmen Leonhard Weiss GmbH & Co. KG, Spitzke SE, die Swietelsky Baugesellschaft mbH sowie die Siemens Mobility GmbH für die Leit-

und Sicherungstechnik. Um das enorme Baupensum während der fünfmonatigen Sperrung der hochbelasteten Riedbahn (15. Juli bis 14. Dezember 2024) bewältigen zu können, wurden die Leistungen in zwei Lose aufgeteilt: Das erste umfasst den Streckenabschnitt zwischen Frankfurt am Main und Biblis, das zweite den Abschnitt zwischen Biblis und Mannheim. Mit der Generalsanierung werden auf der rund 70 Kilometer langen Strecke zahlreiche Arbeiten gebündelt. Dies umfasst unter anderem die Erneuerung von rund 120 Kilometer Gleisen, 150 Weichen, 140 Kilometer Oberleitung sowie der kompletten Leit- und Sicherungstechnik. Zudem modernisiert die DB alle 20 Bahnhöfe entlang der Strecke. Reisende sollen nach Abschluss der Arbeiten von pünktlicheren Zügen und attraktiveren Bahnhöfen profitieren. Um Anwohnerinnen und Anwohner besser vor Lärm zu schützen, werden zudem mehr als 15 Kilometer Lärmschutzwände gebaut.

Während der Sperrung wird der Regionalverkehr durch Busse ersetzt, Fernverkehrs- und Güterzüge werden umgeleitet (*siehe unten*). Die Reisezeit im

Fernverkehr zwischen Frankfurt und Mannheim verdoppelt sich auf rund 80 Minuten. Die Gesamtkosten für alle Maßnahmen belaufen sich auf rund 1,3 Milliarden Euro, von denen planmäßig 1,1 Milliarden Euro im Bundeshaushalt abgesichert sind. Um das Baupensum besser bewältigen zu können und eine Sperrung der Riedbahn während der Fußball-EM im Sommer zu vermeiden, wurden bereits im Januar 2024 vorbereitende Arbeiten durchgeführt und die Strecke drei Wochen für den Zugverkehr gesperrt. Diese **Generalprobe für die Generalsanierung** sollte es zudem ermöglichen, alle Abläufe zu testen und Konzepte für die fünfmonatige Sperrung ab dem Sommer zu optimieren.

Die eigentlichen Bauarbeiten waren fristgerecht am 19. Januar 2024 beendet, danach hatte die DB aber noch große Probleme mit der Wieder-Inbetriebnahme. Im Internet-Forum „Drehscheibe-Online“ gab Philipp Nagl, Vorstandsvorsitzender der DB Infrago AG (vormals DB Netz AG) als Grund für die Verzögerungen extrem tiefe Temperaturen, Buntmetalldiebstahl und „mehrere komplexe

Schäden an Altanlagen“ an (unter anderem hätten sich eine größere Anzahl von Fahrleitungsmasten außerhalb der Toleranzen befunden). So begann der Güterverkehr zaghaft am 23. Januar, der Fernverkehr rollte erst am 29. Januar (nach dem Streik der Gewerkschaft der Lokführer [GDL]) wieder über die Strecke.

Dennoch zog die DB auf einer Pressekonferenz am 16. Februar 2024 eine positive Bilanz; mit der Generalprobe hätte sie das neue Konzept der gebündelten und gewerkeübergreifenden Erneuerung einem ersten Belastungstest unterzogen. Sie sieht sich — zusammen mit den beteiligten Bauunternehmen — für die Hauptbauphase in Sommer und Herbst gut gerüstet. Die vorbereitenden Arbeiten im Januar hätten die Umsetzbarkeit des Bauvolumens bestätigt. Auch das umfassende Verkehrskonzept habe sich dabei bewährt.

Im Fern- und Regionalverkehr hatte die DB gemeinsam mit den zuständigen Aufgabenträgern des Nahverkehrs im Januar das Angebot zwischen den Ballungsräumen Rhein-Main und Rhein-Neckar

neu organisiert. Auch der Güterverkehr lief stabil und pünktlich über die Umleitungsstrecken. Im Regionalverkehr haben 150 Ersatzbusse täglich bis zu 16 000 Fahrgäste zuverlässig an ihr Ziel gebracht. Sie haben dabei rund 1,2 Millionen Kilometer zurückgelegt. Für Reisende von Mannheim zum Frankfurter Flughafen waren Shuttlebusse im Einsatz.

Die Kundenbefragung zum Ersatzverkehr habe gezeigt, dass rund 80 Prozent der Fahrgäste mit ihrer Fahrt zufrieden waren. Während der Generalsanierung ab Juli sollen die Fahrgäste aber besser über Fahrtverlauf und Anschlüsse informiert werden, sowohl auf den Anzeigen in den Bussen als auch in den digitalen Auskunftsmedien.

Im Januar wurden 23 Weichen und mehr als 9 Kilometer Gleise erneuert, über 3000 Fundamente für Schallschutzwände, Oberleitungs- und Signalmasten gesetzt sowie 8,5 Kilometer neue Kabelträger gebaut. Damit entsprach das Bauvolumen anteilig dem, das auch für die Zeit der eigentlichen Generalsanierung in der zweiten Jahreshälfte ge-

plant ist. Bis zu 60 Baufahrzeuge und mehr als 200 Menschen pro Schicht waren im Januar auf der Baustelle im Einsatz.

Mit Blick auf die eigentliche Generalsanierung ab Juli will die DB nun ausreichend Puffer für unvorhersehbare Ereignisse und insbesondere für die Wieder-Inbetriebnahme der Strecke einplanen. Auch zusätzliche Teams für die Abnahmeprüfungen sind vorgesehen. Der Termin der Fertigstellung (Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024) soll eingehalten werden.

Aktuell ertüchtigt die DB die Umleitungsstrecke zwischen Darmstadt und Heidelberg für zusätzliche Verkehre während der Generalsanierung, anschließend folgt die Strecke über Worms. So wird unter anderem die Stromversorgung verstärkt und ein Damm saniert.

Kultur, Reisen und Freizeit

Halle (Saale) Hbf und Nordhorn sind Bahnhöfe des Jahres 2023

Im zwanzigsten Jahr des Wettbewerbs „Bahnhof des Jahres“ der **Allianz pro Schiene** erhielten gleich zwei Bahnhöfe die Auszeichnung. Dies gab das Bündnis am 24. August 2023 in Berlin bekannt.

Ein kleiner Bahnhof, der mit den großen mithalten kann — und ein großer Bahnhof mit ganz individuellem Charme: Beide Bahnhöfe überzeugten die Jury aufgrund ihrer zahlreichen Service-Angebote und der hohen Aufenthaltsqualität. Halle (Saale) Hbf in Sachsen-Anhalt und Nordhorn in Niedersachsen seien Vorzeige-Bahnhöfe, bei denen die Bedürfnisse der Reisenden spürbar im Mittelpunkt stünden.

Freundliches Eingangstor zur Stadt: Halle (Saale) Hbf

Es sei nicht nur das imposante historische Bahnhofsgebäude, mit dem Halles Hauptbahnhof punkten kann. Vielmehr überzeugten die „inneren Werte“ des Bahnhofs. Er sei hell, freundlich und sauber, es gäbe vielfältige Einkaufs- und Sitzmöglichkeiten sowie eine ganz individuelle Gestaltung mit modernen grafischen Elementen. Mit seinem unverwechselbaren Charakter und der ge-



Der Hauptbahnhof von Halle an der Saale — Bahnhof des Jahres 2023 — ist ein Inselbahnhof, das Empfangsgebäude wird umrahmt von 13 Gleisen für den Personennah- und Fernverkehr.

lungenen Verbindung von historischem Bahnhofsgebäude und zeitgemäßen Angeboten sei der Hauptbahnhof der Deutschen Bahn ein freundliches Eingangstor zur Stadt, so Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. Darüber hinaus lobte die Jury, dass es QR-Codes an den Wänden gäbe, die man einfach mit dem Smartphone scannen und daraufhin Musik hören könne. Der Hauptbahnhof von Halle (Saale) wird von rund 35 000 Reisenden und Besuchern pro Tag frequentiert, darunter viele Pendler und Studierende. Täglich halten rund 740 Züge des Fern- und Nahverkehrs sowie der S-Bahn.

Der Inselbahnhof blickt auf eine über 130-jährige Geschichte zurück. Als „Centralbahnhof“ wurde er am 8. Oktober 1890 feierlich eröffnet. Entworfen hatte ihn der Architekt Friedrich Peltz. Kaiserlichen Staatsbesuch erhielt der Bahnhof 1903, als Kaiser Wilhelm II und seine Gattin Auguste Viktoria hier ausstiegen. Bereits damals war der Bahnhof eine Mobilitätsdrehscheibe, an der nicht nur die Eisenbahn, sondern auch Pferdedroschken und Straßenbahn hielten.



Die Bahnsteighalle von Halle an der Saale Hbf.

Mit der Eröffnung der Schnellfahrstrecke Berlin – Halle / Leipzig – Erfurt – München im Jahr 2017 wurde die Saalestadt Teil des Hochgeschwindigkeitsnetzes. München ist seither von der Saalestadt in 2 Stunden 45 Minuten zu erreichen.

Mit dem Ausbau des Bahnknotens Halle in den Jahren 2014 bis 2021 „unter rollendem Rad“ ist auch im und am Bahnhof viel passiert. Unter den historischen Hallendächern wurden alle Anlagen

nach modernen Ansprüchen neugebaut. Die Bahnsteige erreichen Reisende seitdem über neue Personentunnel via Treppe und Aufzug. Die Länge und Höhe der Bahnsteige, die Beleuchtung und der Abstand zwischen den Gleisen hat die DB für den Hochgeschwindigkeitsverkehr angepasst. Die Bahnsteige wurden so umgebaut, dass über die gesamte Länge eines Zuges ein komfortables Ein- und Aussteigen möglich ist. Die neuen Bahnsteige für den Fernverkehr wurden auf 76 Zentimeter erhöht, sodass Reisende bequem in den Zug kommen. Die Bahnsteige für den Nah- und S-Bahnverkehr sind mit einer Höhe von 55 Zentimeter ausgelegt. Alle Umbauten erleichtern mobilitätseingeschränkten Personen die Reise. Auch die Verkehrsführung wurde optimiert. So hat die DB unter anderem neue Tunnel und Überführungen gebaut, Straßen angebunden, Straßenverläufe verlegt und somit insgesamt den Verkehrsfluss verbessert.

Der Bahnhof Halle (Saale) war einer von bundesweit 16 Zukunftsbahnhöfen, an denen die DB in den Jahren 2019 bis 2021 neue Konzepte und

Services getestet hat, um die Zufriedenheit der Reisenden und Besucher zu erhöhen. Dazu zählen zum Beispiel die automatischen Fahrradparktürme auf dem Bahnhofsvorplatz, die zum sicheren Abstellen des Rades genutzt werden können, sowie zwei Solarbänke vor dem Bahnhofsgebäude, die zum Aufladen des mobilen Endgeräts dienen. Mit einer virtuellen Umwelt-Rallye können Reisende mehr über umweltfreundliche Maßnahmen am Bahnhof erfahren.

Die historische Bahnhofshalle bietet den Reisenden Aufenthaltsqualität. Sie ist hell und freundlich, bietet ausreichende Sitzmöglichkeiten, und es gibt ein gutes Einkaufsangebot. Eine Essensecke mit weiteren Sitzmöglichkeiten und ein gemütliches Literaturcafé im Obergeschoss laden zum Verweilen ein. Wer nur schnell etwas auf die Hand essen will, hat Stehtische zur Auswahl. Hinzu kommen Einkaufsmöglichkeiten für Lebensmittel, ein Drogeriemarkt und eine Apotheke. In den Bahnsteigtunneln findet man Aushänge mit Informationen zu den kulturellen Angeboten der Stadt.

Ein Hingucker ist das knapp 60 Meter lange Wandbild unterhalb des Bahnsteigs eins. Künstler der halleischen Freiraumgalerie haben auf einer Fläche von rund 160 Quadratmetern Themen rund ums Ankommen und Wegfahren umgesetzt. Auch den Bereich der Straßenbahnhaltestelle unterhalb der Gleise 2 bis 7 haben Künstler der Freiraumgalerie neugestaltet. Dort verweisen abstrakt bemalte Säulen auf insgesamt 14 weibliche Persönlichkeiten aus verschiedenen Jahrhunderten, die sich um Halle verdient gemacht haben.

Als innovative Wegeleitung erleichtern lebensgroße Figuren an den Bahnhofswänden die Orientierung. Die Idee für die neue Wegeleitung stammt von der Hallenserin Han Le, Absolventin an der Kunsthochschule Burg Giebichenstein und Gewinnerin des Designwettbewerbs zur besseren Orientierung am Bahnhof. Gemeinsam mit dem Jungunternehmen Veomo hat die DB einen mobilen Mobilitätsmonitor getestet, der den Reisenden unterschiedliche Anschlussmöglichkeiten rund um den Bahnhof in Echtzeit anzeigt.



Ein Hingucker: Den Bereich der Straßenbahnhaltestelle unterhalb der Gleise 2 bis 7 haben Künstler der Freiraumgalerie neugestaltet. Abstrakt bemalte Säulen verweisen auf insgesamt 14 weibliche Persönlichkeiten aus verschiedenen Jahrhunderten, die sich um Halle verdient gemacht haben.;

Foto: Allianz pro Schiene / Bildschön GmbH.

So verwundert es nicht, dass die Jury nur wenige Details zu beanstanden hat. Verbesserungsbedarf sieht sie noch bei der Wegeführung zur Straßenbahn. Die Straßenbahn hat für unterschiedliche Linien verschiedene Abfahrtsstellen, die über un-

terschiedliche Ausgänge zu erreichen sind — aber es sei nicht klar ausgeschildert, welche Straßenbahnlinie von welchem der Ausgänge abfährt. Für Ortsfremde sei dies etwas verwirrend, daher sollte hier noch nachgebessert werden. Für Fahrräder bräuchte es noch weitere Stellplätze. Und außerdem seien weitere Unterstellmöglichkeiten für Fahrgäste auf den Bahnsteigbereichen außerhalb der Bahnsteighallen vonnöten, um sie auch an den äußeren Gleisabschnitten vor Regen zu schützen.

Für Sachsen-Anhalt ist es bereits der dritte Bahnhof des Jahres. Zuvor wurden die Bahnhöfe in Halberstadt (2011, *siehe Folge [92](#) der GRV-Nachrichten, Seite 31f*) und Lutherstadt Wittenberg Hbf (2017, *siehe Folge [122](#) der GRV-Nachrichten, Seite 33f*) ausgezeichnet.

Nordhorn — Kleine Perle im Norden

Mit dem Bahnhof Nordhorn konnte auch ein Bahnhof im ländlichen Raum in diesem Jahr bei der Jury punkten. Nordhorn liegt an der 2019 für den Personenverkehr reaktivierten Schienenstrecke Neuenhaus – Bad Bentheim. Den grundlegend sa-

nierten Bahnhof der rund 56 000 Einwohner zählenden Kreisstadt hat die Bentheimer Eisenbahn Ende 2022 feierlich eröffnet.

In Nordhorn zeigte sich die Jury beeindruckt, dass es auf der kleinen Fläche ein so umfangreiches Angebot für die Reisenden gibt. Es gibt eine Bäckerei



Zweiter Bahnhof des Jahres 2023 — neben Halle an der Saale Hbf — ist der Bahnhof Nordhorn.

samt Laden für Reisebedarf und regionalen Produkten im Sortiment, einen Fahrkartenschalter, kostenlose Toiletten und Gepäckschließfächer. Der Innenbereich des Bahnhofscafés ist liebevoll einem

alten Zugabteil nachempfunden, Mitarbeitende bieten ortsfremden Reisenden ihre Hilfe an, und auch die Anschlussmobilität sei hier ausgezeichnet mitgedacht.

Der Bahnhof Nordhorn sei ein „kleiner, feiner Bahnhof wie aus dem Bilderbuch“. Er biete vieles, was ein Großstadtbahnhof zu bieten hat — nur auf engerem Raum. Das Herzblut, das die Bentheimer Eisenbahn hier reingesteckt habe, sei für die Reisenden sofort spürbar.

Der Innenbereich des umfassend sanierten historischen Bahnhofsgebäudes präsentiert sich hell und freundlich. Im Vergleich zu anderen Bahnhöfen im ländlichen Raum erwartet die Fahrgäste hier ein beachtliches Serviceangebot: Es gibt einen lokalen Bäcker mit Sitzgelegenheiten drinnen und draußen, wobei der Innenbereich einem alten Zugabteil nachempfunden und sehr liebevoll gestaltet ist. In einem kleinen angeschlossenen Bereich werden Reisebedarf und lokale Produkte verkauft. Fahrkarten muss man nicht am Automaten kaufen, sondern kann sich von einem Mitarbeitenden am

Fahrkartenschalter beraten lassen. Außerdem gibt es Gepäckschließfächer in der Bahnhofshalle — auch keine Selbstverständlichkeit bei einem Bahnhof dieser Größe.

Die Anschlussmobilität sei in Nordhorn muster­gültig mitgedacht worden: Es gibt Fahrradstell­plätze, eine Carsharing-Station, und man kann sich sogar E-Motorroller ausleihen. Die Wege zum benachbarten Busbahnhof sind kurz und barrierefrei. Einziger Kritikpunkt der Jury: Auch hier reiche die Zahl der Fahrradstellplätze nicht aus — aber es soll noch nachgesteuert werden.

Der Bahnhof Nordhorn stehe für ein ausgesprochen gelungenes Comeback: Denn mehr als 40 Jahre lang sind Reisende zwischen Bad Bentheim, Nordhorn und Neuenhaus nur mit Bus oder Auto an ihr Ziel gekommen. Durch die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Strecke 2019 habe man eine echte Renaissance des Schienenverkehrs erreicht, die Fahrgastzahlen hätten alle Erwartungen weit übertroffen.

Der Bahnhof Nordhorn erhält die Auszeichnung zum Bahnhof des Jahres auch stellvertretend für die übrigen Bahnhöfe und Haltepunkte der Bentheimer Eisenbahn an dieser Strecke. Denn sie alle hätten Vorbildcharakter für andere Bahnhöfe im ländlichen Raum.

Mit dem Bau der Strecke der Bentheimer Kreisbahn im Jahre 1895 begann zugleich der Bau des Bahnhofs Nordhorn. Die Fertigstellung erfolgte im Jahr 1896. Von großer Bedeutung in Nordhorn war die zu der Zeit wirtschaftlich stark wachsende Textilindustrie, die den Bahnanschluss sowohl für deren Rohstoffversorgung als auch für die Gewinnung von Arbeitskräften im weiteren Umland dringendst benötigte. Schon in den 20er Jahren, als der Bahnhof Nordhorn mit der Entwicklung der Industrie nicht annähernd schritthalten konnte, musste dieser erste bauliche Veränderungen hinnehmen. Damit einher ging, dass das erste Bahnhofsgebäude schließlich zu Beginn der 30er Jahre durch einen Neubau ersetzt werden musste. In den 1950er-Jahren sind erneut bauliche Maßnahmen vorgenommen worden, um eine reibungslose Ab-

wicklung des Personenverkehrs und der Verkehrssicherheit gewährleisten zu können. Im Rahmen der Baumaßnahmen entstand eine große Güterhalle für den Umschlag von Stück- und Expressgut sowie das erste Container Terminal. 1974 wurde der Personenverkehr auf der Schiene eingestellt und durch Busverkehr ersetzt. Bahnhof und Strecke blieben aber für den Güterverkehr in Betrieb. Durch weitere Umbauten in den Jahren 1988 und 1989 entwickelte sich am Bahnhof Nordhorn ein modernes Dienstleistungszentrum mit Güterabfertigung, Hotellerie und Gastronomie sowie einem Versicherungsbüro und einer Fahrschule.

Im Jahr 2019 ist der Schienenpersonennahverkehr in der Grafschaft Bentheim auf der Strecke der Bentheimer Eisenbahn zwischen Bad Bentheim, Nordhorn und Neuenhaus wieder aufgenommen worden. Ein großer Teil des Reaktivierungsprojektes „Projekt Regiopa“ machte, neben der Streckenreaktivierung, die Revitalisierung der Bahnhöfe an der Bahnstrecke aus. Die Bahnhöfe in Bad Bentheim und Neuenhaus sind im Jahr 2018 wiedereröffnet worden. Der Bahnhof Nordhorn

erstrahlte, nach einer rund zweijährigen Bauzeit, im November 2022 in neuem Glanz. Der Bahnhof Nordhorn ist auf dem Stand modernster Technik und wird durch ein ganzheitliches energetisches und nachhaltiges Energiekonzept betrieben. Neben einer komplett sanierten und wärmegeprägten Gebäudehülle, die zur Minimierung der Heizungs- und Klimakosten beiträgt, dient eine Wärmepumpe mit insgesamt 22 Erdsonden zur optimierten Heizenergieversorgung im Winter sowie zur Kühlung im Sommer. Dieses regenerative Energiekonzept nutzt die oberflächennahe Geothermie und sorgt dafür, dass hier lediglich etwa 25 Prozent des üblichen Energieaufwandes zur Beheizung aufgewendet werden muss. Außerdem dient das Energiekonzept vor allem der CO₂-Senkung und damit dem Klimaschutz. Die Übertragung der Heizwärme oder der Kälteenergie an die Räume erfolgt über eine Heiz-/Kühldecke. Das Bahnhofsgebäude ist außerdem mit mehreren raumlufttechnischen Anlagen ausgestattet, die für eine frische Raumluft sorgen, die Luft filtern und gleichzeitig die aufgewendete Heiz-/Kühlenergie mittels inte-



Die Arends Backbar lädt zum Verweilen ein. In einem frischen, gemütlichen Ambiente können Fahrgäste sich die Wartezeit bei einer Tasse Kaffee oder Tee und einem Stück Kuchen verkürzen;

Alle Fotos: Allianz pro Schiene / Bildschön GmbH.

grierter Wärmerückgewinnung zu etwa 80 Prozent zurückgewinnen.

Dabei bildet das nunmehr behutsam modernisierte Empfangsgebäude das Bindeglied zwischen der bereits im November 2013 in Betrieb genommenen Zentralen Busstation auf dem Bahnhofsvorplatz

sowie dem im Zuge des SPNV-Reaktivierungsprojektes realisierten barrierefreien Mittelbahnsteig mit zwei Gleisen, der auf Zuglänge überdacht ist. Auf dem Bahnsteig finden die Fahrgäste Fahrkartenautomaten, Sitzgelegenheiten, dynamische Fahrgastinformation, W-LAN sowie Informationsvitrinen; eine Videoüberwachung sorgt darüber hinaus für mehr Sicherheit. Kurze Wege ermöglichen zudem auch einen raschen Umstieg zwischen Bus und Bahn, die jeweils zur vollen und halben Stunde einen Anschlussknoten bilden.

Die helle, lichtdurchflutete und großzügige Wartehalle ist mit Sitzgelegenheiten, Schließfächern sowie einer öffentlichen Toilettenanlage ausgestattet und verfügt ebenfalls über W-LAN, dynamische Fahrgastinformation und eine Videoüberwachung. Von der Wartehalle aus haben Besucher und Fahrgäste einen direkten Zugang in das moderne Café und die Mobilitätszentrale „BE-Reisezentrum der Verkehrsgemeinschaft Grafschaft Bentheim (VGB)“. Dort können auch Fahrkarten der DB und Ameropa-Reisen gebucht werden.

Vorbildliche Mobilität auf Gästekarte: Nationalpark Sächsische Schweiz gewinnt Fahrtziel-Natur-Award 2023

Der Fahrtziel-Natur-Award 2023 ging an den Nationalpark Sächsische Schweiz. Das Schutzgebiet erhielt den Preis für die „Gästekarte mobil“ sowie für den weiteren Ausbau des attraktiven Mobilitätsangebotes, das jetzt mit der Gästekarte kostenlos nutzbar ist. Ebenfalls ausgezeichnet wurde das Naturschutzgebiet Allgäuer Hochalpen für die Einführung der Mobilität auf Gästekarte in Oberstdorf und das On-Demand-Angebot „Emmi mobil“ in Bad Hindelang. Mit dem Schweizerischen Nationalpark erhielt erstmals ein Fahrtziel-Natur-Gebiet außerhalb Deutschlands einen Sonderpreis: Hier werden die Mobilität auf Gästekarte und das beispielhafte Engagement für die Förderung der Anreise per Bahn gewürdigt.

Fahrtziel Natur verlieh den Award 2023 zum achten Mal. Erstmals fand die Preisverleihung im Rahmen des Forums Nachhaltigkeit der Deutschen Bahn statt. Träger der Kooperation Fahrtziel Natur

sind die großen Umweltverbände Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU) und der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) sowie die Deutsche Bahn AG. Gemeinsam mit 24 Fahrtziel-Natur-Gebieten setzen sie sich für die Verbindung von nachhaltigem Tourismus und umweltfreundlicher Mobilität ein. Gebiete, die sich hierin besonders auszeichnen, erhalten für Projekte mit Vorbildcharakter den Fahrtziel-Natur-Award. Auf den Gewinner wartet ein aus Medialleistungen der vier Träger bestehendes Kommunikationspaket im Wert von 25 000 Euro.

Motive des Verkehrswesens auf neuen Briefmarken

Am 4. Januar 2024 wurde die Serie „U-Bahnhöfe“ mit der Münchner Station Westfriedhof fortgesetzt. Nach der ersten Briefmarke dieser Serie vom April 2020 mit dem Münchner Umsteigebahnhof „Marienplatz“ kommt auf der nunmehr achten Marke der Serie erneut eine U-Bahn-Station der

bayerischen Landeshauptstadt zum Zuge. Die zwischen Neuhausen-Nymphenburg und Moosach gelegene Haltestelle „Westfriedhof“ ist einer der gestalterisch reizvollsten U-Bahnhöfe Münchens. Elf sehr große, halbkugelförmige Leuchten, die blaues, rotes und gelbes Licht auf den Bahnsteig abstrahlen, sowie gedämpftes bläuliches Licht, das nach oben zur Decke und zu den Seiten hin auf die Wände fällt, prägen das Erscheinungsbild der vor über fünfundzwanzig Jahren eröffneten Haltestelle. Durch das außergewöhnliche Lichtkonzept und die felsartigen Tunnelwände erinnert das unterirdische Bauwerk, das ein häufig genutztes Fotomotiv ist, an eine Höhle oder Grotte. So manchen Touristinnen und Touristen und auch vielen Einheimischen gilt die Station als die schönste des gesamten Münchner U-Bahn-Netzes. Die Briefmarke mit einem Frankaturwert von 160 Cent (Porto für Großbrief bis 500 Gramm) wurde von Jennifer Dengler und Bettina Walter aus Bonn gestaltet und kann auf dieser Internetseite betrachtet werden: www.bundesfinanzministerium.de.

Eine Dampflok der Brockenbahn zielt die am 1. März 2024 erschienene Briefmarke „Brocken“ aus der Serie „Sehenswürdigkeiten in Deutschland“. Mit einer Höhe von 1141 Metern ist der in Sachsen-Anhalt gelegene Brocken der höchste Berg des Harzes. Das weithin sichtbare Wahrzeichen des norddeutschen Gebirges gehört zu einem 250 Quadratkilometer großen Waldnationalpark, der sich über zehn Prozent der Gesamtfläche des Harzes erstreckt. Der Gipfel des Brockens ist an rund 300 Tagen im Jahr von Nebel umhüllt. Dies verleiht ihm seit jeher eine geheimnisvolle Atmosphäre, von der sich auch berühmte Dichter inspirieren ließen: Johann Wolfgang von Goethe verarbeitete seine Besuche des Brockens in der „Walpurgisnacht“-Szene des ersten Teils seiner „Faust“-Dichtung (1808), und Heinrich Heine verewigte seine bei einer Fußwanderung gesammelten Eindrücke in „Die Harzreise“ (1826): Wer den Brocken erklimmen möchte, kann dies auf verschiedenen Wanderwegen oder auch mit am Fuße des Berges startenden Pferdefuhrwerken tun. Während der deutschen Teilung verlief die Grenze nahe dem Brocken.

Heute schlängelt sich hier das Grüne Band entlang. Auf dem Blocksberg, wie der vorwiegend aus Granit bestehende Berg auch genannt wird, herrschen raue klimatische Verhältnisse mit starken Winden und kalten Temperaturen. Eine besondere Attraktion ist die schmalspurige Brockenbahn mit ihren von historischen Dampfloks gezogenen Zügen. Die Briefmarke mit einem Frankaturwert von 70 Cent (Postkarten-Porto) wurde von Sandra Mulhi aus Wiesbaden gestaltet und kann auf der Internetseite www.bundesfinanzministerium.de betrachtet werden.

Personalia

† Am 23. Juli 2023 ist Professor Dipl.-Ing. **Theophil Rahn**, früherer Präsident des Bundesbahn-Zentralamtes München, im Alter von 90 Jahren verstorben. Als Leiter der Zentrale für Technik und Beschaffung der Bundesbahn war er bei der Entwicklung der Magnetschwebetechnik Transrapid und des Hochgeschwindigkeits-Zugsystems ICE maßgeblich beteiligt.

Die Mitgliederversammlung des Bundesverbands Schienennahverkehr (BSN, vormalis „Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV, kurz: BAG SPNV) hat am 7. September 2023 **Robert Dorn** als zweiten Geschäftsführer bestellt. Dorn war seit fast drei Jahren als stellvertretender Geschäftsführer des BSN tätig.

† Am 2. Oktober 2023 ist **Frank Klingenhöfer**, Vorstand Straße der DB Regio AG, im Alter von 54 Jahren verstorben. Er war seit dem 1. April 2020 Vorstandsmitglied der DB Regio AG, seit dem 1. Januar 2023 verantwortete er das Ressort Regio

Straße. Seit 2013 war der Diplom-Kaufmann bei DB Regio Schiene zunächst Vorsitzender der Region Südost, bevor er 2017 die Leitung der Region Mitte übernahm.

† Der frühere DB-Vorstandsvorsitzende **Heinz Dürr** ist am 27. November 2023 im Alter von 90 Jahren verstorben. Dürr war seit 1991 Erster Präsident der Deutschen Bundesbahn, ab September 1991 bis Dezember 1993 in Personalunion Vorstandsvorsitzender der DB und der Deutschen Reichsbahn. Im Rahmen der Bahnreform 1994 führte er die beiden Unternehmen in der Deutschen Bahn AG zusammen, der er bis Juli 1997 vorstand. Danach wechselte Dürr in den Aufsichtsrat, den er bis 1999 leitete.

Seit 1. Dezember 2023 ist **Katrin Habenschaden** neue Leiterin Nachhaltigkeit und Umwelt der Deutschen Bahn AG. Die 46-jährige Betriebswirtin folgte **Andreas Gehlhaar**, der das Unternehmen Ende Oktober 2023 verlassen hatte, um eine neue berufliche Aufgabe außerhalb des DB-Konzerns zu übernehmen. Habenschaden war zuvor Zweite

Bürgermeisterin der bayerischen Landeshauptstadt München und verantwortete die Bereiche Klima, Umwelt und Mobilität.

Die Schweizer Regierung (Bundesrat) hat auf der Sitzung am 24. Januar 2024 **Christa Hostettler** zur neuen Direktorin des Bundesamts für Verkehr (BAV) ernannt. Die 49-jährige ist seit vier Jahren Leiterin Markt und Kunden bei der Postauto AG und Mitglied der Geschäftsleitung. Hostettler wird ihre neue Funktion am 1. August 2024 antreten und **Peter Füglistaler** ersetzen, der in den Ruhestand tritt. Füglistaler hat das BAV 14 Jahre lang geleitet.

Impressum

Die gedruckten Folgen der GRV-Nachrichten werden über Beiträge der GRV-Mitglieder, Spenden und Anzeigen finanziert. **Es würde uns sehr freuen, wenn auch Sie uns mit einer Spende unterstützen würden.** Die GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V. ist nach dem Freistellungsbescheid des Finanzamtes Bochum-Süd (Steuernummer 350 / 5705 / 4958) vom 03.01.2023 für den letzten Veranlagungszeitraum 2019 bis 2021 nach § 5 Abs. 1 Nr. 9 des Körperschaftsteuergesetzes als gemeinnützig anerkannt und von der Körperschaftsteuer und nach § 3 Nr. 6 des Gewerbesteuerergesetzes 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 = DUSSEDDXXX

Verwendungszweck: „steuerbegünstigte Spende für verkehrswissenschaftliche Arbeiten“.

Für Bankgeschäfte mit dem Smartphone können Sie nebenstehenden QR-Code verwenden:



Die GRV-Nachrichten mit überwiegend von den beiden Redakteuren sowie von externen Autorinnen und Autoren verfassten Beiträgen erscheinen 2-mal jährlich in gedruckter Form und werden im Rahmen der verfügbaren Auflage an interessierte Einzelpersonen unentgeltlich abgegeben. Die letzte Folge finden Sie unter www.grv-ev.de/grvn/ma/grvn128b.pdf. Dazwischen erscheinen — zunächst 2-mal jährlich — Zusatzfolgen im Internet, die sich hauptsächlich auf Medienmitteilungen von Behörden, Unternehmen und

Verbänden stützen. Alle früheren Folgen der GRV-Nachrichten finden Sie auf www.grv-nachrichten.de. Wenn Sie über alle Neuererscheinungen der GRV-Nachrichten (inklusive Zusatzfolgen und Supplemente) per Mail informiert werden möchten, können Sie sich in einen E-Mail-Verteiler eintragen lassen; senden Sie hierzu eine formlose Mail an avis@grv-nachrichten.de. Abbestellungen der Information auf dem selbem Weg).

Redaktion für die Kapitel Europäische Verkehrspolitik, Nachhaltigkeit, Verkehrswissenschaften, Infrastrukturprojekte, Innovationen, sowie Korrespondent für Veranstaltungen in der Schweiz: Dr.-Ing. Gunther Ellwanger (ge), Vorsitzender der GRV, 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, [wolfgangdietrich.mann@grv-ev.de](http://www.wolfgangdietrich.mann@grv-ev.de).

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 Fabian Jeker, c/o SBB AG, fabian.jeker@sbb.ch.

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe war am 16. Februar 2024. Später eingegangene Informationen konnten nur noch teilweise berücksichtigt werden. Die nächste gedruckte Folge der GRV-Nachrichten (Folge 129) erscheint voraussichtlich im Juni 2024, die Zusatzfolge 129.1 voraussichtlich im August 2024 im Internet. Da die GRV-Nachrichten in ehrenamtlicher Tätigkeit erstellt werden, sind alle angegebenen Termine nur grobe Richtwerte.