Folge 115 Juli 2019

GRV-Nachrichten

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

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

Leitartikel: Erstellung einer Mobilitäts-App für Deutschland | Seite 3

Endlich Kohlendioxid-Grenzwerte für Lkw und Busse | Seite 5

Bundestag berät über Bahn-Politik | Seite 8

Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor | Seite 10

SBB Cargo startet mit automatischer Kupplung | Seite 21

Internationaler Bahn-Reiseverkehr, quo vadis? | Seite 22

Die Weiche als Störstelle im Gleis | Seite 26

Masterplan Binnenschifffahrt vorgestellt | Seite 32

Plasser & Theurer

Innovation for you

Der Einsatz der E³-Hybrid-Antriebstechnologien steigert das potentielle Auftragsvolumen durch neue Einsatzgebiete, wie Tunnel und innerstädtische Bereiche. Elektrisch fahren und arbeiten reduziert Lärm und CO_2-Emissionen. Einsatzerfahrungen belegen eine CO_2 Verminderung von 27 t pro 100 Stunden Arbeit. Das ist ein Wert, der sich nur aus dem Arbeitsbetrieb ergibt – der elektrische Überstellbetrieb bringt noch erheblich höhere Einsparungen. Der facettenreiche Beitrag der E³-Technologie zum Umweltschutz sichert die Vorreiterrolle der Bahn als umweltfreundlicher Verkehrsträger.

E³

Economic Ecologic Ergonomic

www.plasserthaeur.com
„Plasser & Theurer", „Plasser" und „P&T" sind international eingetragene Marken

Inhaltsverzeichnis

Europäische Verkehrspolitik 5

Verkehrspolitik in Deutschland 6

Nachhaltigkeit 10

Informationen der Schweizerischen Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs GdI — AdI .. 13

Eisenbahnen allgemein 17

Eisenbahninfrastruktur 19

Schienengüterverkehr 21

Schienenpersonenverkehr 22

Weiterer Verkehr im Umweltverbund 26

Verkehr in der Schweiz 26

Schifffahrt 32

Straßenverkehr 33

Luftfahrt 34

Postwesen 34

Literatur 35

Veranstaltungen 35

Personalia 41

Supplement zu den GRV-Nachrichten 42

Impressum 42

Leitartikel

Chancen und Herausforderungen bei der Erstellung einer Mobilitäts-App für Deutschland

Von Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Geschäftsführer der Infra Dialog Deutschland GmbH

„Eine Lösung für alle Wege. Eine Registrierung. Eine App. Eine Buchungsplattform. Eine Rechnung", so sieht das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Zukunft von Mobilitätsplattformen. Mobilität aus einer Hand für die gesamte Reisekette. Und das für alle verfügbaren Mobilitätsangebote — regional und deutschlandweit.

Die Chancen und Herausforderungen für Unternehmen, eine solche Meta-Mobilitäts-App einzuführen und unterschiedliche Mobilitäts-Angebote wie Regionale-, Bahn- und Fernbusverbindungen, Car-/ Bike-/ E-Scooter-Sharing und Taxi-Fahrten zu bündeln, sind vielschichtig.

Oliver Wolff; Foto: VDV.

Treiber dabei ist insbesondere die fortgeschrittene Digitalisierung. Von den Kunden, die im öffentlichen Verkehr (ÖV) unterwegs sind, besitzen 4 von 5 ein Smartphone, über die Hälfte davon nutzen Apps des öffentlichen Verkehrs. Der digitale Zugang bietet die Möglichkeit zur Vernetzung mit den Kunden, seinen Wünschen und Gewohnheiten und damit zur Entwicklung des ÖV vom standardisierten Massengeschäft hin zum ÖV als individuellen Service. Es ist möglich, für jeden Kunden (mit seiner Erlaubnis unter Beachtung des Datenschutzes) seinen Namen und Adresse, seine Wege und Ziele, sein Nutzerprofil und seine „Customer Journey" zu kennen, ihm individuelle Angebote zu machen und ihn während seiner Reise automatisch individuell zu betreuen.

Die positiven Auswirkungen liegen auf der Hand. Durch die digital erhobenen Markterkenntnisse können sich Verbesserungen im Bereich der Angebotsplanung ergeben, es entstehen Kostensenkungspotentiale in der Produktion und für den Kunden werden zusätzliche Dienstleistungen und neue Services bereitgestellt. Deshalb werden die Verkehrsunternehmen nun auch selbst schrittweise diese „datengetriebenen" Innovationen nutzen und sich nicht durch Open-Data-Aktivitäten der Politik dem Zwang ausgesetzt sehen, diese Werte an Dritte zur Gewinnerzielung abgeben zu müssen.

Für die Verkehrsunternehmen und -verbünde gilt, dass, wenn diese jetzt die Chancen nicht nutzen, dies Dritte in ihrem Markt tun werden.

Um eine solche App entwickeln und die riesigen Potentiale nutzen zu können, bedarf es, sich einigen Herausforderungen zu stellen.

Die Grundvoraussetzung dabei ist, zunächst die Komplexität des ÖPNV-Ticketing mit den unterschiedlichen Tarifstrukturen und der Ticketerstellung zu verstehen.

In Deutschland bestehen diverse Tarifstrukturen, die beispielsweise auf Ringen, Waben, Verwaltungsgrenzen oder Kilometern basieren. Die Nutzung dieser Tarife basiert meist auf einem erlernten Verhalten im „heimatlichen" Verkehrsverbund. Für den digitalen Nutzer muss dieser Prozess nun so vereinfacht werden, dass künftig kein detailliertes Tarifwissen mehr notwendig ist, um das richtige Ticket zu erwerben. Die technische Herausforderung ist dabei vor allem, die unterschiedlichen Systeme nahtlos in eine App zu integrieren.

Neben unterschiedlichen Tarifstrukturen existieren auch unterschiedliche Ticketkataloge, das heißt Einzelfahrten, Tagesticket inklusive unterschiedlicher Tarifbedingungen sowie diverse Sondertickets je Verbund.

Diese Tickets müssen auch von der Meta-Mobilitäts-App erstellt werden und führen aufgrund der unterschiedlichsten Ticketlayouts und Barcodes zur nächsten Komplexität. Obwohl es einen einheitlichen Standard gibt, existieren weiterhin leicht unterschiedliche Ticketlayouts je Verbund. Beispielsweise sind die zum Ticket gehörenden Informationen je nach Verkehrsverbund unterschiedlich im Umfang. Auch die dynamischen Prüfmerkmale und die Besonderheiten der regionalen Prüf- und Kontrollsysteme inklusive Sperrlisten & Co. sind zusätzlich zu berücksichtigen.

Genau diesen und weiteren Herausforderungen stellt sich aktuell die Vernetzungsinitiative „Mobility *inside*". Ein Vorhaben, das durch den Verband

Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) geführt wird und durch einen Initiatorenkreis von einigen Verkehrsunternehmen und -verbünden einschließlich der DB AG getragen wird.

Die Initiative wurde gestartet, um gemeinschaftlich die Chance zu nutzen, die digitale Transformation des Vertriebs zu realisieren und strategisch für die einzelnen Unternehmen und der Branche die Marktposition zu sichern und weiter auszubauen. Deshalb bündelt die ÖV-Branche darin die Aktivitäten rund um den digitalen Vertrieb. Das Motto lautet: „Aus der Branche für die Branche!“ Mit Mobility *inside* wird jedes lokale Verkehrsunternehmen und jeder Verkehrsverbund der am Markt sichtbare Integrator für multimodale Reiseangebote und vernetzt sich gleichzeitig mit den Angeboten der gesamten Branche. Mobility *inside* soll die deutschlandweite Vernetzung von Mobilitätsdienstleistungen und weiterer Services ermöglichen und Verkehrsunternehmen und -verbünde wettbewerbsfähig für digitale Geschäftsmodelle machen.

Für die Umsetzung von Mobility *inside* gelten folgende Erfolgsfaktoren:

- Kundenzentrierung:
  Services und Usability haben die unterschiedlichen Kunden im Fokus.
- Kundenbindung:
  erweiterte lokale oder White-Label-App mit Markenauftritt des lokalen Verkehrsunternehmens / Verkehrsverbunds
- Durchgängigkeit:
  alle buchbaren Angebote inklusive Schienenpersonenfernverkehr auf einer Plattform mit einer Anmeldung.
- Routingalgorithmus:
  tiefe Integration von Preisen und multi-/intermodalen Angeboten.
- Performance:
  alle Services sind in die App integriert, Spiegelserver mit Lastverteiler.
- Datenqualität:
  Sicherung der Delfi-Datenqualität und Schaffung von Echtzeit-Info für alle Modi
- Standards:
  Nutzung von E-Ticket-Deutschland und weiteren Standards
- Flächendeckung:
  „Plattform as a Service“ für kleinere VU, statt Fokus auf Ballungsräume

Das geplante Produkt von Mobility *inside* ist die digitale Abdeckung aller Teilfunktionen einer Kundenreise: informieren, buchen, registrieren, bezahlen, Reisebegleitung, Nach-Reise-Services und Kundendialog für lokale ÖPNV-Produkte, Tarifgrenzen überschreitende Produkte und Produkte des Fernverkehrs sowie ergänzende Mobilitätsdienstleistungen und Services. Dazu wird ein Hintergrundsystem geschaffen, das zum Beispiel die Datensammlung und Verarbeitung, die Auskunft (Routing und Preisermittlung), die Ticketerstellung und die Abrechnung zu den Kunden sowie zwischen den Verkehrsunternehmen und -verbünden leistet. Die Auskünfte und Services werden gegenüber den Kunden mit verschiedenen, zielgruppenorientierten Apps (und Webseiten) präsentiert. Als „White-Label-Lösung“ können diese Apps individuell an den Markenauftritt der Verkehrsunternehmen und -verbünde angepasst oder Funktionen daraus gegebenenfalls in geeignete lokale Apps integriert werden.

Im Mittelpunkt steht der Kunde. Deshalb geben die Teilnehmer ein gemeinsames Leistungs- und Serviceversprechen für einen durchgängig interoperablen und multimodalen Service für den Kunden ab. Die direkte Buchbarkeit der Mobilitätsprodukte ist dabei die Kernleistung für den Kunden. Ein zentraler Vorteil ist, dass die Kunden sich zur Nutzung aller Services nur einmal bei einem Verkehrsunternehmen ihrer Wahl anmelden müssen. Dieser „Single-sign-on“-Service wird von Mobility *inside* zur Verfügung gestellt.

Mobility *inside* soll eine durch die ÖV-Branche selbst gehaltene Plattform werden, mit der Kunden Mobilität bundesweit aus einer Hand nutzen können. Dabei werden folgende Grundsätze verfolgt.

- diskriminierungsfreier Zugang
- gemeinsame Plattform, das heißt keine Konkurrenzierung untereinander
- Beibehalten des eigenen Auftritts gegenüber dem Kunden
- Verkehrsunternehmen bleiben Kundenvertragspartner
- private wie öffentliche Unternehmen können Systemarchitektur und Komplementärangebote für Kunden auf ihrer Kundenschnittstelle nutzen

Im Rahmen der diesjährigen VDV-Jahrestagung im Juni in Mannheim folgte nun der Startschuss: Vertreter der zehn Initiatoren konnten den Piloten der digitalen Mobilitätsplattform „Mobility *inside*“ präsentieren. „Mit Mobility *inside* werden unsere Kundinnen und Kunden in einer App Fahrkarten von Start bis Ziel kaufen können, egal, ob sie Nahverkehr, ICE oder Bikesharing nutzen“, erläuterte Professot Knut Ringat, welcher sich als RMV-Geschäftsführer und VDV-Vizepräsident für die gemeinsame App stark macht. „Der Prototyp ist ein wesentlicher Schritt, damit wir im Herbst die App mit zehn Partnern und 3000 Fahrgästen aus ganz Deutschland testen können.“

Im kommenden Test zu Information, Buchung und Bezahlung in einer App vernetzt Mobility *inside* bereits die Regionen Rhein-Main, München, Ulm, Stuttgart, Karlsruhe, Mannheim / Ludwigshafen, Bochum / Dortmund und Mitteldeutschland sowie den DB-Fernverkehr. Fahrgäste können so beispielsweise von Oberursel mit der U-Bahn zum Frankfurter Hauptbahnhof fahren, von dort mit dem ICE nach München und weiter mit der Straßenbahn — und alle Fahrkarten in einer App kaufen.

Mobility *inside* hört aber nicht bei Bus und Bahn auf: Neben weiteren ÖPNV-Anbietern umfassen die nächsten Ausweitungen auch Car- und Bike-Sharing und haben auch neu entstehende Mobilitätsformen wie Ride-Sharing im Blick, bei dem die gemeinsame Fahrt mit einem Auto Teil des öffentlichen Mobilitätsangebots wird.

Anfang 2020 wird Bilanz gezogen, wie weit man mit der Vision einer deutschlandweiten Mobilitäts-App gekommen ist. Ansprechpartner für das Projekt Mobility *inside* ist die Infra Dialog Deutschland GmbH und die Mobilligence GmbH.

www.mobilityinside.de.

Europäische Verkehrspolitik

Europäisches Parlament stimmt über Mobilitätspaket ab

Das Europäische Parlament (EP) hat am 04. April 2019 seine Position zu den umstrittenen sozialen Themen des ersten Mobilitätspakets festgelegt. In einer Mammutabstimmung entschieden die Abgeordneten über rund 1100 Änderungsanträge. Die EU-Verkehrsminister hatten ihre Haltung bereits Ende des vergangenen Jahres festgelegt (*siehe Folge 114 der GRV-Nachrichten, Seite 5*). Somit könnten nun die Trilog-Verhandlungen von EU-Kommission, Rat der Verkehrsminister und den Vertretern des Parlaments beginnen, was aber in der zu Ende gegangenen Legislaturperiode nicht mehr der Fall war.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) begrüßte noch am 04. April die Annahme der Stellungahme zum Mobilitätspaket. Besonders positiv bewertete der BGL die vorgesehene Heimkehrpflicht für Lkw-Fahrer zu ihren Familien sowie die Rückkehrpflicht für international eingesetzte Lkw in ihr Zulassungsland nach jeweils spätestens vier Wochen.

Deutschland stimmt im EU-Rat erstmals für schärfere Klimagrenzwerte für Pkw

In der EU soll der Kohlendioxid-Ausstoß und damit auch der Kraftstoff-Verbrauch von neuen Pkw auch nach 2020 weiter sinken. Das gilt ebenfalls für leichte Nutzfahrzeuge wie Lieferwagen und Kleinbusse. Die entsprechende EU-Verordnung wurde am 15. April 2019 im Rat der Mitgliedstaaten beschlossen. Auch Deutschland stimmte der Verordnung zu und unterstützte damit zum ersten Mal einen schärferen Kohlendioxid-Pkw-Grenzwert als von der EU-Kommission vorgeschlagen.

Die EU-Verordnung legt neue Kohlendioxid-Ziele für die Fahrzeugflotten der Autohersteller fest. Demnach muss der Kohlendioxid-Ausstoß von Pkw bis 2030 im Durchschnitt um 37,5 Prozent gegenüber 2021 sinken. Die EU-Kommission hatte ursprünglich eine Senkung um nur 30 Prozent vorgeschlagen. Für Niedrig- und Nullemissions-Fahrzeuge gelten besondere Anreize.

Bereits 2013 war vereinbart worden, dass ab 2021 neu zugelassenen Pkw in der EU im Schnitt nur noch 95 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer ausstoßen dürfen. Dieser Wert entspricht einem Verbrauch von 3,6 Litern Diesel beziehungsweise 4,1 Litern Benzin auf 100 Kilometer. Er bezieht sich aber nicht auf das einzelne Fahrzeug, sondern auf die EU-Fahrzeugflotte eines Herstellers, also auf die gesamte Palette an Neuwagen, die Autohersteller jährlich in der EU verkaufen. Dieser Wert muss nun in zwei Schritten weiter sinken: bis 2025 um 15 Prozent, bis 2030 um 37,5 Prozent. Für leichte Nutzfahrzeuge ist bis 2025 eine Minderung von 15 Prozent vorgesehen, bis 2030 sind es 31 Prozent.

Bundesumweltministerin Svenja Schulze: „Für die Automobilwirtschaft gibt es mit dem heutigen Beschluss verlässliche Rahmenbedingungen bis ins Jahr 2030. Die Hersteller können ihre Produktion rechtzeitig auf neue Antriebe umstellen. Die neuen Flottengrenzwerte wirken bereits jetzt, erste Hersteller setzen bereits stark auf Elektromobilität."

Nachdem das EU-Parlament der Verordnung bereits zugestimmt hatte, ist das Gesetzgebungsverfahren mit diesem Beschluss der EU-Mitgliedstaaten abgeschlossen.

Die GRV begrüßt es, dass Deutschland erstmals in Brüssel für schärfere Grenzwerte gestimmt hat.

17. European Transport Congress in Bratislava

Der 17. European Transport Congress (ETC, 13. und 14. Juni 2019, Bratislava) der EPTS Foundation stand unter dem Motto „New Trends in Transport Systems". Wissenschaftler aus 10 europäischen Ländern diskutierten intensiv und kontrovers über Fragen der künftigen Organisation von Mobilität und Verkehr. Ein wesentliches Ergebnis: Neben technischer Innovation und langfristiger Planung ist vor allem auch ein Kulturwandel im Verkehr erforderlich. Solange die Maxime „billiger, weiter, schneller, größer" Gültigkeit behält, wird der Verkehr keinen Beitrag zur Beschränkung des Klimawandels leisten. Es ist Aufgabe der Wissenschaft, eine solche neue „Transport Culture" — orientiert an humanen und nachhaltigen Prinzipien — zu entwickeln und einzufordern.

Im Bild die Übergabe der EPTS-Flagge an den Vertreter des Gastgebers (DVWG) des 18. ETC im Jahr 2020 in Rostock (14. bis 16. Oktober), von links: Sebastian Belz (Generalsekretär EPTS), Thomas Jerger (DVWG), Professor Andrej Novak (ETC-Präsident 2019), Professor Milos Poliak (Dekan, Universität Zilina, Slowakei; Gastgeber 17. ETC);
Foto: Eva Schmidt / EPTS.

Endlich Kohlendioxid-Grenzwerte für Lkw und Busse

Die EU-Umweltminister einigten sich am 13. Juni 2019 in Brüssel auf erstmalige Grenzwerte zum Kohlendioxid-Ausstoß von Lkw und Bussen. Neue Fahrzeuge müssen bis zum Jahr 2030 ihren Ausstoß um 30 Prozent reduzieren; als Zwischenziel sind für 2025 minus 15 Prozent vorgesehen, jeweils gegenüber 2019. Für Fahrzeuge mit geringen oder ganz ohne Emissionen, wie Elektro-Lkw, gibt es Anreize.

Auf diese schweren Nutzfahrzeuge entfallen rund ein Viertel aller Emissionen des Straßenverkehrs und 5 Prozent aller Treibhausgasemissionen der EU. Die Europäische Kommission hatte am 21. Mai 2014 eine „Strategie zur Verringerung der Kohlendioxid-

Emissionen von Lastkraftwagen und Bussen“ verabschiedet (*siehe Folge 100 der GRV-Nachrichten, Seite 26*).

Das EU-Parlament hatte den nun verbindlichen Grenzwerten bereits am 18. April 2019 zugestimmt. Der verantwortliche EU-Kommissar, Miguel Arias Canete, sagte: „Mit den vereinbarten Zielen werden die Emissionen im Transportbereich bis 2030 um 24 Prozent im Vergleich zu 2005 sinken.“

Die GRV begrüßt es sehr, dass es nun auch für Lkw und Busse Kohlendioxid-Grenzwerte gibt.

EuGH beendet deutsche Pkw-Maut

Der Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) hat am 18. Juni 2019 sein Urteil gesprochen. Demnach verstößt die beabsichtigte deutsche Vignette für die Benutzung von Bundesfernstraßen durch Personenkraftwagen (Pkw-Maut) gegen das Unionsrecht.

Die Pkw-Maut (offiziell: Infrastrukturabgabe) sollte ab Herbst 2020 erhoben werden. Mit ihr wollte Deutschland von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung übergehen. Die Erträge sollten vollständig in die Straßeninfrastruktur fließen.

Für in Deutschland zugelassene Fahrzeuge war eine Jahresvignette (höchstens 130 Euro) beabsichtigt. Für im Ausland zugelassene Fahrzeuge sollte die Abgabe nur bei der Nutzung der Autobahnen entrichtet werden. Dafür waren eine Zehntagesvignette (von 2,50 bis 25 Euro), eine Zweimonatsvignette (von 7 bis 50 Euro) oder eine Jahresvignette (höchstens 130 Euro) vorgesehen. Deutschland hatte vor, den Haltern von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen eine Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer in Höhe ihrer Abgabe zugutekommen zu lassen.

Österreich (unterstützt von den Niederlanden) erhob am 12. Oktober 2017 vor dem Gerichtshof eine Vertragsverletzungsklage gegen Deutschland (unterstützt von Dänemark). (*Anmerkung: Dies war erst die siebte Klage eines Mitgliedstaates gegen einen anderen Mitgliedstaat in der 67-jährigen Geschichte des Gerichtshofs; üblich sind Vertragsverletzungsklagen der Europäischen Kommission gegen Mitgliedsstaaten.*)

In seinem Urteil stellt der Gerichtshof nun fest, dass die Infrastrukturabgabe in Verbindung mit der Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer eine mittelbare **Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit** darstellt und gegen die Grundsätze des freien Warenverkehrs und des freien Dienstleistungsverkehrs verstößt. Die Steuerentlastung zugunsten der Halter von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen bewirkt, dass die von diesen entrichtete Infrastrukturabgabe vollständig kompensiert wird, so dass die wirtschaftliche Last dieser Abgabe tatsächlich allein auf den Haltern und Fahrern von in anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeugen liegt.

Nachdem der Gerichtshof die Vertragsverletzung festgestellt hat, muss Deutschland dem Urteil unverzüglich nachkommen und die bisherigen Pläne zur Pkw-Maut beenden.

Der Text des Urteils findet sich in deutscher Sprache unter: http://curia.europa.eu.

Verkehrspolitik in Deutschland

Zukunftsbündnis Schiene diskutiert Zwischenbericht

Bei einem Schienengipfel am 07. Mai 2019 im Bundesverkehrsministerium (BMVI) wurde ein erster Zwischenbericht des Zukunftsbündnisses Schienenverkehr vorgelegt und diskutiert. Dieses Bündnis startete am 09. Oktober 2018 seine Arbeit und soll das im Koalitionsvertrag formulierte Ziel der Verkehrsverlagerung auf die Schiene unterstützen (*siehe Folge 113 der GRV-Nachrichten, Seite 11*). Die Akteure des Sektors erörtern gemeinsam mit dem BMVI in sechs Arbeitsgruppen Handlungsbedarfe und Lösungsmöglichkeiten. Der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Staatssekretär Enak Ferlemann, leitet den Lenkungskreis.

Die Kernthemen des Schienengipfels waren: Die Einführungsstrategie für den Deutschlandtakt sowie die Digitalisierung. Zum **Deutschlandtakt** wurde ein zweiter Gutachterentwurf vorgestellt, in den Rückmeldungen von Aufgabenträgern, Unternehmen und Verbänden eingeflossen sind. Durch optimierte Anschlüsse und weitere Ausbaumaßnahmen konnten die Reisezeiten nochmals verkürzt werden. Damit liegt nun der komplette Zielfahlplan für das Jahr 2030 inklusive Fern-, Nah- und Güterverkehr vor. Um mehr Kapazität im Schienennetz zu schaffen, sollen neben den großen Ausbaumaßnahmen das europäische Zugsicherungssystem ETCS sowie digitale Stellwerkstechnik realisiert werden.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer betonte die Rolle der Schiene zum Erreichen der Klimaziele im Verkehr: „**Bahnfahren ist aktiver Klimaschutz**. Gemeinsam wollen wir bis 2030 die Zahl der Fahrgäste verdoppeln und mehr Güter auf die Schiene bringen. Und das bei gutem Service und hoher Qualität. Wichtiger Baustein: Der Deutschlandtakt. Er soll schnell erfahrbar und etappenweise umgesetzt werden.“

Die DB will bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 einen **Halbstundentakt zwischen Hamburg und Berlin** einführen. Dies kündigte Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der DB, beim Schienengipfel an: „Hamburg – Berlin ist eine unserer Top-Strecken. Mit unserer geplanten Angebotserweiterung können wir künftig 20 Prozent mehr Sitzplatzkapazität zur Verfügung stellen“. Die DB wird dafür eine neue ICE-Linie zwischen Hamburg und Berlin einführen, mit täglich sechs Zugpaaren. Die neue Linie ergänzt dann die aktuell drei Linien, auf der insgesamt 24 Züge täglich pro Richtung verkehren.

Ferlemann thematisierte auch den Personalmangel der Bahnbranche: „Nur ein attraktiver und innovativer Bahnsektor wird die dringend erforderlichen Fachkräfte finden. Daher danke ich den Mitgliedern des Zu-

kunftsbündnisses Schiene herzlich für den Zwischenbericht mit den ersten, für uns sehr wertvollen Empfehlungen. Das Zukunftsbündnis Schiene ist eine einmalige Organisation."

Der 53-seitige Zwischenbericht der Arbeitsgruppen kann heruntergeladen werden: www.bmvi.de.

Welche Investitionsstrategie braucht die Schiene?

Unter diesem Thema haben die **Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag** und das Deutsche Verkehrsforum (DVF) am 15. Mai 2019 zu einem parlamentarischen Abend nach Berlin eingeladen. Der Vorsitzende der Parlamentsgruppe und Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, Cem Özdemir, begrüßte die rund 200 Teilnehmer und wies auf den Koalitionsvertrag hin, der eine Verdopplung der Zahl der Reisenden bis 2030 und die Erhöhung des Marktanteils der Schiene im Güterverkehr vorsieht. Damit die Schiene ihren Beitrag zur Emissionsreduktion im Verkehrssektor leisten kann, braucht sie deutlich höhere Investitionen.

Dr. Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr der Schweiz, hielt den Impulsvortrag „Bahninfrastruktur-Investitionen in der Schweiz" als Basis für die Podiumsdiskussion.

Der Verkehr erhielt 2018 vom Bund 10,4 Milliarden Schweizer Franken, was 14 Prozent des Gesamtbudgets entspräche; nur das Budget für „Soziale Wohlfahrt" ist größer. Füglistaler erläuterte die Finanzierung der Schieneninfrastruktur durch den zweckgebundenen **Bahninfrastrukturfonds (BIF)**. Der BIF wird gespeist aus Anteilen der LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrs-Abgabe, also der Schweizer Lkw-Maut), Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer, allgemeine Bundesmittel und neu einem Beitrag der Kantone sowie den Steuermehreinnahmen, die der Bund durch eine Begrenzung des Fahrkostenabzugs für Pendler bei der Bundessteuer erzielt. Die Merkmale des BIF sind:

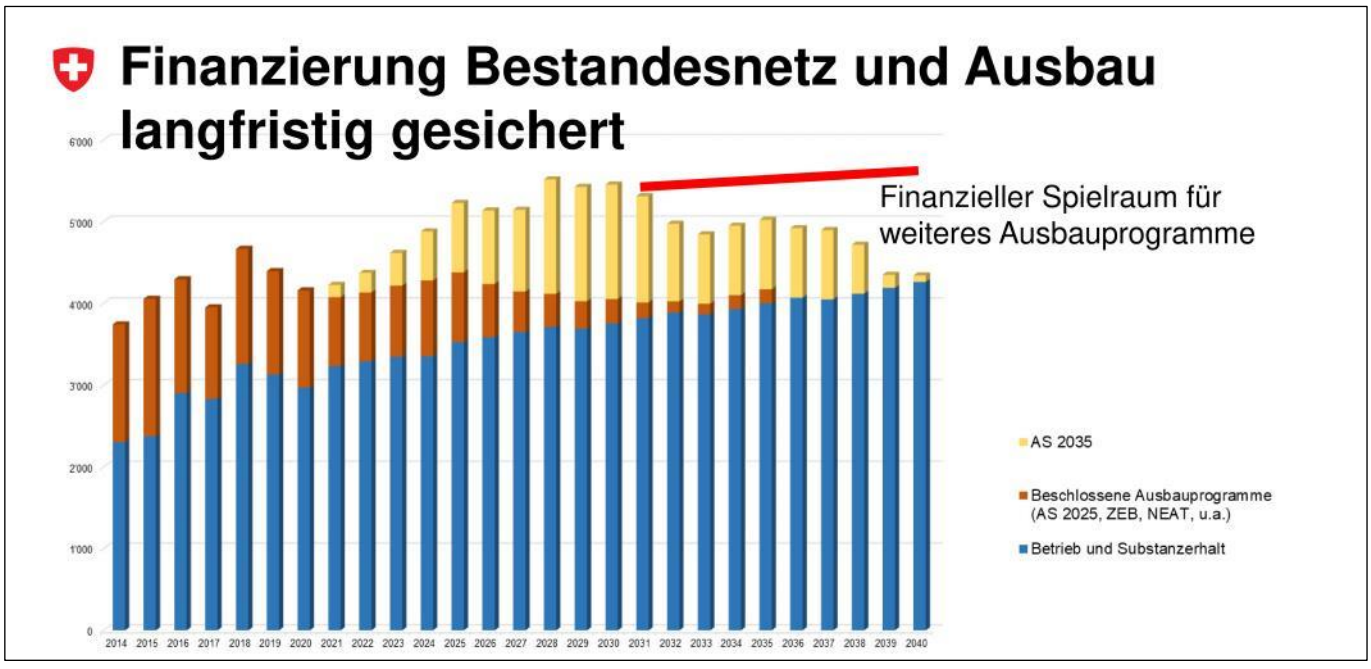
- Fonds mit eigener Rechnung
- gesetzlich gebundene Einlagen
- eine variable Einlage zur finanzpolitischen Steuerung
- (pauschaler) Entscheid über Entnahmen durch Parlament
- definierter Verwendungszweck:
  - Erhalt des Bestandsnetzes hat Priorität
  - Ausbaumaßnahmen im Rahmen der verfügbaren Mittel.

Füglistaler betonte, dass die Finanzierung des Bestandsnetzes und der Ausbau langfristig bis zum Jahr 2040 gesichert sind, mit einem finanziellen Spielraum für weitere Ausbauprogramme ab 2031.

Die hohe Effizienz bei der Planung und Umsetzung von Projekten in der Schweiz wird unterstützt durch:

- Planungsprozess, welcher auf das Machbare ausgerichtet ist
- Gesicherte Finanzierung über die ganze Projektdauer
- Genehmigungsprozess mit Normfristen (4 bis 18 Monate)
- Vermeidung von Einsprachen durch Verhandlungen
- Ausreichende Projektierungsressourcen (das heißt Fachkräfte)
- Erprobte Technologien.

Susanne Landwehr, Deutsche Verkehrs-Zeitung, moderierte sachkundig die anschließende Podiumsdiskussion mit: Berit Börke, Vorstand Vertrieb TX Logistik AG; Bettina Hagedorn MdB, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister der Finanzen; Sabine Leidig MdB, stellvertretende Vorsitzende der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag; Frank Sennhenn, Vorsitzender des Vorstandes DB Netz AG und Füglistaler. Diskutiert wurden Fragen der Finanzierung des allgemein anerkannten Infrastrukturausbaus. Einigkeit bestand darüber, dass die Mittel für die Infrastruktur der Schiene erhöht werden müssen. Lediglich Hagedorn bremste etwas unter Hinweis auf die in den letzten Jahren von der DB nicht abgerufenen Mittel aus dem Budget des Bundes.



Grafik: Bundesamt für Verkehr der Schweiz.

Bundestag berät über Bahn-Politik

Der Deutsche Bundestag hat sich in seiner 107. Sitzung der laufenden (19.) Legislaturperiode am 27. Juni 2019 sehr ausführlich mit der Bahnpolitik befasst und mehrere Entschließungsanträge abschließend behandelt.

Erwartungsgemäß wurde der Antrag der Regierungskoalitionsfraktionen CDU/CSU und SPD mit der Mehrheit des Hohen Hauses angenommen (neben den Koalitionsparteien stimmte auch die Fraktion Bündnis '90 / Die Grünen dafür, Die Linke enthielt sich, AfD und FDP stimmten dagegen). Die Anträge der Opposition wurden abgelehnt (siehe unten).

Der angenommene Antrag der Koalition nennt sich „Der Schiene höchste Priorität einräumen", datiert vom 07. Mai 2019 und steht in der Bundestags-Drucksache 19/9918. Im 3. Abschnitt listet der Antrag 22 Forderungen des Parlaments an die Regierung „im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel" auf, die wir nachstehend abdrucken.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel

1. die Entlastung, die mit der Halbierung der Trassenpreise für die Eisenbahnverkehrsunternehmen erreicht wurde, nach einer positiven Evaluierung weiter zu verstetigen;
2. zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs das Steuer- und Abgabensystem (Stromsteuer, Erneuerbare-Energien-Gesetz-Abgabe, Mehrwertsteuer) zu überprüfen;
3. das Eisenbahnregulierungsrecht zu evaluieren und wenn erforderlich weiterzuentwickeln, dass mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden kann;
4. dafür zu sorgen, das Netz für 740 Meter lange Güterzüge bis 2020 befahrbar zu machen;
5. zeitnah einen Vorschlag zur Finanzierung des 1000-Bahnhöfe-Programms zur Sanierung kleiner Bahnhöfe vorzulegen und dabei den Schwerpunkt auf die Stärkung der Attraktivität der Bahnhöfe und Stationen und des baulichen Umfelds zu setzen. Es ist auf eine finanzielle Beteiligung von Ländern und / oder Kommunen zu achten;
6. baldmöglichst ein Konzept vorzulegen, um den Anteil der elektrifizierten Strecken im deutschen Schienennetz von derzeit knapp 60 auf 70 Prozent bis 2025 anzuheben;
7. den Schienenverkehr, wo möglich, mit Investitionszuschüssen für Batterie- bzw. Batterie-Hybrid-Triebwagen und Brennstoffzellen- bzw. Brennstoffzellen-Hybrid-Triebwagen inklusive Ausstattung / Umrüstung der Depots und Bau und Betrieb von Wasserstofftankstellen sowie Nachladeeinrichtungen zu unterstützen;
8. die Automatisierung des Güterverkehrs und das autonome Fahren auf der Schiene durch Forschung und Förderung zu unterstützen;
9. zu prüfen, welche Voraussetzungen erforderlich sind, um Einzelwagenverkehre wirtschaftlich betreiben zu können;
10. zeitnah mit der DB AG eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) abzuschließen, die das wesentliche Qualitätskriterium Netzverfügbarkeit beinhaltet und einen deutlichen Rückgang des Nachholbedarfs bei der Erhaltung der Bahninfrastruktur bewirkt. Außerdem muss in der LuFV III ein nutzer- und kapazitätsfreundliches Bauen berücksichtigt werden, wobei der Bund nur Kosten mit direktem Infrastrukturbezug finanziert. Ziel der LuFV III muss sein, den Zustand der Infrastruktur transparenter darzustellen sowie eine Verjüngung und geringere Störanfälligkeit der Infrastruktur zu erreichen. Dem Deutschen Bundestag ist fortlaufend über den Stand der Verhandlungen zu berichten;
11. die Digitalisierung der Schiene, auch auf hochbelasteten S-Bahnstrecken (unter anderem Pilotprojekt Knoten Stuttgart), voranzutreiben und die Strecken- und Fahrzeugausrüstung mit dem European Train Control System (ETCS) sowie die Digitalisierung der Stellwerke zu unterstützen;
12. bis zum 01. September 2019 das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr" zur Erprobung innovativer Technologien weiter auszuarbeiten, gegenüber vorhandenen Programmen abzugrenzen und finanziell zu sichern;
13. bei der Umsetzung des Deutschland-Takts die Infrastrukturunternehmen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Fernverkehrs, die Bundesländer mit den Aufgabenträgern des SPNV sowie die Öffentlichkeit inklusive der Fahrgast- und Verbraucherverbände zu beteiligen;
14. den Zielfahrplan für den Deutschlandtakt in einzelne Realisierungsschritte aufzugliedern und mit den erforderlichen Infrastrukturausbauten so umzusetzen, dass auf wichtigen Hauptachsen der Halbstundentakt bereits vor dem Jahr 2030 eingeführt werden kann;
15. ein Instrumentarium zu entwickeln, mit dem Aufgabenträger beschleunigt Schienenverkehrsprojekte von besonderer Bedeutung realisieren können (zum Beispiel Schienenverkehrsknoten in Mischnutzung aus S-Bahn, Schienennah- und Fernverkehr sowie strategische grenzüberschreitende Schienenverbindungen);
16. bis Herbst 2020 den Masterplan Schienenverkehr als Grundlage für den Schienenpakt des Zukunftsbündnisses Schiene vorzulegen;
17. um dem Fachkräftemangel entgegenzutreten, die Bahnbranche bei der Qualifizierung von Personal zu unterstützen und Maßnahmen zu ergreifen, um bei transportbezogenen Ausbildungsberufen sicherzustellen, dass fundierte Kenntnisse über den Schienenverkehr vermittelt werden;
18. im DB-Konzern für effizientere Strukturen zu sorgen sowie die Eigentümerfunktion des Bundes bei der Steuerung und Kontrolle stärker wahrzunehmen. Dazu zählen insbesondere klare, schlanke und weniger Hierarchieebenen,

Links Reisen, rechts Frachten: IC 119 Münster – Innsbruck und ein Güterzug am 03. Juli 2018 am Rossstein-Tunnel im Mittelrheintal; Foto: Joachim Seyferth.

die stärkere Nutzung der im integrierten Konzern vorhandenen Synergieeffekte sowie eine abgestimmte Personalplanung zur Stärkung des operativen Betriebs;

19. auf europäischer Ebene auf eine Vereinheitlichung der Triebfahrzeugführerqualifikationen mit hohen Standards sowie Leit- und Sicherungstechnik zu drängen, um beispielsweise kurzfristige Umleitungsverkehre leichter zu ermöglichen;

20. mit den Ländern gemeinsam daran zu arbeiten, die Differenz zwischen zugewiesenen und verausgabten Regionalisierungsmitteln nachhaltig zu verringern;

21. durch den Ausbau von Bahnhöfen sowie die Vorgabe von stufenlosen Einstiegen bei allen Fahrzeugausschreibungen für Neufahrzeuge bundeseigener Eisenbahnverkehrsunternehmen die Barrierefreiheit im Personenverkehr zu gewährleisten;

22. zügig eine Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) vorzulegen und damit nach der beschlossenen Änderung des Grundgesetzes die einfachgesetzliche Grundlage für die Erhöhung der GVFG-Mittel von 333 Millionen Euro auf 665 Millionen Euro im Jahr 2020 und ab 2021 1 Milliarde Euro jährlich zu schaffen.

Nachstehend die abgelehnten Anträge der Oppositions-Fraktionen (in Klammern ist angegeben, wenn eine andere Oppositionsfraktion den Antrag voll oder durch Enthaltung unterstützt hat):

- Antrag der Fraktion der FDP vom 05. Dezember 2018 — „Digitalisierung der Schiene durch Verkauf von Beteiligungen der Deutschen Bahn AG vorantreiben“ (bei Enthaltung der AfD, der Grünen und der Linken; Bundestags-Drucksache 19/6284)
- Antrag der Fraktion Die Linke vom 15. Januar 2019 — „Drohenden Kollaps verhindern — Deutsche Bahn AG demokratisch umbauen“ (bei Enthaltung der Grünen; Bundestags-Drucksache 19/7024)
- Antrag der Fraktion Bündnis ‘90 / Die Grünen vom 30. Januar 2019 — „Die Eisenbahn zum Rückgrat der Verkehrswende machen“ (bei Enthaltung der Linken; Bundestags-Drucksache 19/7452)
- Antrag der Fraktion der AfD vom 20. Februar 2019 — „Die Eisenbahn nicht gegen andere Verkehrsträger ausspielen — Keine Erhöhung der Energiesteuer und CO_2-Abgabe für Diesel um 30 Cent je Liter — Kein Stopp des Autobahn- und Bundesstraßenbau“ (bei Enthaltung der FDP; Bundestags-Drucksache 19/7941)
- Antrag der Fraktion Die Linke vom 04. April 2019 — „Die Bahn wieder ins ganze Land bringen — Bahnstrecken reaktivieren“ (mit voller Unterstützung der Grünen; Bundestags-Drucksache 19/9076)

Nachhaltigkeit

Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor

Unter dieser Überschrift hat die Arbeitsgruppe 1 (AG 1) „Klimaschutz im Verkehr“ der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) Ende März 2019 einen Zwischenbericht vorgelegt. Das Bundeskabinett hatte am 19. September 2018 die Einsetzung der NPM beschlossen (*siehe Folge 113 der GRV-Nachrichten, Seite 10*), die in sechs Arbeitsgruppen verkehrsträgerübergreifende Lösungen für eine klimafreundliche Mobilität entwickeln soll.

Deutschland ist internationale Verpflichtungen eingegangen: Die gesamten Treibhausgasemissionen sollen bis 2030 um 55 Prozent gegenüber 1990 sinken. Zur Zielerreichung hat die Bundesregierung den Klimaschutzplan 2050 verabschiedet. Der Klimaschutzplan gibt zum Erreichen der Klimaschutzziele inhaltliche Orientierung und weist für die einzelnen Sektoren Treibhausgasminderungsziele aus. Der Verkehr ist für 20 Prozent der Emissionen verantwortlich und der einzige Sektor mit gestiegenen Emissionen und muss sie bis 2030 um 40 bis 42 Prozent reduzieren. Im Referenzjahr 1990 produzierte der Verkehr 164 Millionen Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente, die auf 168 Millionen Tonnen im Jahr 2017 gestiegen sind. Die anderen Sektoren konnten ihre Emissionen zwischen 18 (Landwirtschaft) und 35 Prozent (Industrie) senken.

Im Mittelpunkt des Zwischenberichts der AG 1 stehen sechs Handlungsfelder mit hohem Potenzial, um zur Reduzierung der Kohlendioxidlücke wirksam beizutragen und die klimafreundliche Transformation des Verkehrssystems voranzutreiben:

Handlungsfeld 1 — Antriebswechsel: Pkw und Lkw

Handlungsfeld 2 — Effizienzsteigerung: Pkw und Lkw

Handlungsfeld 3 — Regenerative Kraftstoffe

Handlungsfeld 4 — Stärkung Schienenpersonenverkehr, Bus-, Rad- und Fußverkehr

Handlungsfeld 5 — Stärkung Schienengüterverkehr, Binnenschifffahrt

Handlungsfeld 6 — Digitalisierung.

Nach 10 Sitzungen zwischen 04. Oktober 2018 und 25. März 2019 konstatiert die AG 1 im Vorwort ihres Zwischenberichts: „Die intensive Betrachtung hat gezeigt, dass es nur mit einem Bündel von Maßnahmen und Instrumenten möglich sein wird, das gesteckte Treibhausgasreduktionsziel zu erreichen. Viele Instrumente und Maßnahmen erfordern Investitionsentscheidungen und einige erzeugen auch Lasten. Die Politik ist daher gefordert, möglichst schnell Richtungsentscheidungen mit langem Wirkungshorizont zu treffen und falls erforderlich eine gerechte Lastenverteilung vorzunehmen“.

Mit den Vorschlägen im vorliegenden Zwischenbericht ist es nicht möglich, die geforderte 40- bis 42-prozentige Kohlendioxid-Reduktion im Verkehrssektor zu erreichen. Die AG 1 wird ihre Arbeit an konkreten Vorschlägen zur Zielerreichung fortsetzen, dabei soll auch eine Kohlendioxid-Bepreisung, für die nicht dem europäischen Emissionshandel unterliegenden Sektoren diskutiert werden.

Als Mitglied der AG 1 kommentierte der BGL (Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung) den Zwischenbericht am 28. März: „Das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor verlangt gewaltige Kraftanstrengungen der gesamten Gesellschaft — das hat die Marathonsitzung der AG 1 der NPM mehr als deutlich gezeigt. Allein diese Botschaft ist es wert, den Zwischenbericht, auf den sich die Mitglieder der AG 1 verständigt haben, nicht kleinzureden. Zugleich gibt der Zwischenbericht der Bundesregierung ein ganzes Maßnahmenbündel an die Hand, mit dem die Trendwende im Verkehr sofort eingeleitet werden kann — ein erster Schritt, dem weitere folgen müssen“.

Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene und Mitglied der AG 1, Dirk Flege, sagte am 01. April: „Die Kommission hat mit dem Zwischenbericht eine Grundlage geschaffen, auf der sie jetzt weiterführende Vorschläge etwa für eine Bepreisung der Treibhausgas-Emissionen erarbeiten kann. Die Arbeit ist noch lange nicht getan. Wir brauchen eine Verständigung auf eine grundlegende Neuausrichtung der Verkehrspolitik.“

Der 76-seitige Zwischenbericht der Arbeitsgruppe 1 der NPM kann heruntergeladen werden: www.plattform-zukunft-mobilitaet.de

Signal für gemeinsame Fortschritte beim Klimaschutz

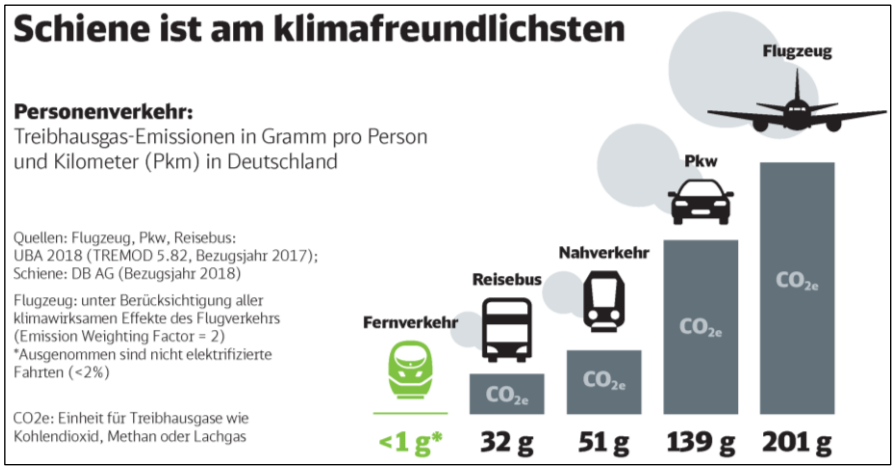
Der **zehnte Petersberger Klimadialog** ist am 14. Mai 2019 mit einem Bekenntnis zu gemeinsamen Fortschritten beim Klimaschutz zu Ende gegangen. Nachdem in den Vorjahren das Verhandeln von Abkommen und Regelwerk im Vordergrund stand, ging es nun vor allem um die Umsetzung. Ziel ist, dass die Staatengemeinschaft beim Klimaschutz gemeinsam immer besser wird, um einen gefährlichen Klimawandel abzuwenden. Die Vertreterinnen und Vertreter aus 35 Staaten äußerten die Erwartung, dass die Staatengemeinschaft bis zum Jahr 2020 überarbeitete Klimaziele sowie Langfriststrategien bei den Vereinten Nationen einreichen.

Deutschland und Chile haben den zehnten Petersberger Klimadialog als Ko-Gastgeber ausgerichtet. Unter dem Motto „Fulfilling the promise of Paris“ wurde die nächste Weltklimakonferenz (COP 25) in Santiago de Chile vorbereitet. Bei diesem Dialog sprach sich **Bundeskanzlerin Angela Merkel für die Treibhausgasneutralität im Jahr 2050** aus.

Bundesumweltministerin Svenja Schulze: „Kein Land der Welt kann das Klima im Alleingang retten. Aber zum Glück ist auch niemand alleine. Denn auf der ganzen Welt gehen Staaten, Unternehmen, Gesellschaften voran. **Und auf der ganzen Welt erwarten nicht nur junge Menschen von der Politik, dass sie beim Klimaschutz ernst macht**. Unsere Aufgabe ist es, das Versprechen des Pariser Abkommens einzulösen und den gefährlichen Klimawandel abzuwenden.“

Umweltforum der DB im Zeichen des Klimaschutzes

Am 16. Mai 2019 veranstaltete die DB in Berlin ihr nunmehr 23. Umweltforum, das ganz im Zeichen des Klimaschutzes stand. Die Deutsche Bahn setzt ihre Maßnahmen zum Klimaschutz konsequent um und ihr Vorstandsvorsitzender Richard Lutz sagte: „Wir verbessern kontinuierlich die eigenen Prozesse und unterstützen unsere Kunden im Personenverkehr und im Güterverkehr dabei, ihren Kohlendioxid-Fußabdruck weiter zu verringern“.



Grafik: Deutsche Bahn AG.

Auf dem jährlich stattfindenden Umweltforum diskutierte das DB-Management mit Vertretern aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Umweltverbänden unter dem Leitthema „Mobilität in Zeiten des Klimawandels“. Spitzengast war Bundesumweltministerin Svenja Schulze. Professorin Dr. Sabina Jeschke, Vorständin Digitalisierung und Technik, diskutierte mit ihr zur Frage, welchen Beitrag Politik und Wirtschaft zum Klimaschutz leisten müssen. Schulze freute sich über die Einrichtung des Klimakabinetts und setzte sich für eine veränderte Mobilität mit mehr öffentlichem Verkehr und mehr Bahn ein.

Der Präsident des Deutschen Naturschutzrings Professor Kai Niebert lobte das jüngste Bekenntnis von Bundeskanzlerin Angela Merkel zur Klimaneutralität 2050 und bedauerte den Ausstieg der DB aus den Nachtzügen. Lutz entgegnete, dass man sie an die ÖBB abgegeben habe. Dr. Michael Peterson, Vorstand Marketing DB Fernverkehr ergänzte, dass jetzt in den nachts verkehrenden ICE und IC-Zügen mehr Kunden reisen als früher in den DB-Nachtzügen.

Zu den rund 200 Teilnehmern sprachen auch der Vorsitzende des Aufsichtsrates der DB Michael Odenwald, der Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg Peter Tschentscher sowie der Präsident des Städtetages Markus Lewe, der als Oberbürgermeister von Münster besonders auf die Herausforderungen des Radverkehrs einging. Tschentscher nannte als Maßnahmen zur Änderung des modal split insbesondere: 50 Kilometer neue S-Bahn-Strecken bis 2035 und Taktverdichtung sowie längere Züge, Ausbau Bike & Ride und jährlich 30 bis 50 Kilometer neue Radwege sowie Ausbau der E-Mobilität.

Roland Hipp, Geschäftsführer von Greenpeace, forderte: Gesetze zum Kohleausstieg sowie zum Klimaschutz, die Abschaffung klimaschädlicher Subventionen, eine zunächst moderate Einführung einer Kohlendioxidsteuer.

Einen besonders starken Beifall der Teilnehmer erhielt die Klimaaktivistin Luisa Neubauer, das deutsche Gesicht der internationalen „Fridays-for-Future“-Bewegung (*siehe Folge 114 der GRV-Nachrichten, Seite 4*). Mit dem Leiter der DB Umwelt Andreas Gehlhaar unterhielt sie sich über „Klimaschutz heute — Was sind die Ansprüche für morgen?“

Gehlhaar moderierte souverän das Forum und konstatierte am Ende: „Jetzt ist die Zeit, Verantwortung für den Klimaschutz zu übernehmen. Wir als DB werden noch stärker als bisher treibende Kraft neuer Mobilität sein.“ Zur Klimabilanz der DB: Seit 2006 konnte im DB-Schienenverkehr in Deutschland der absolute Kohlendioxid-Ausstoß um die Hälfte reduziert werden — mit neuen Fahrzeugen, 100 Prozent Ökostrom im Fernverkehr und energieeffizienter Fahrweise.

Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land

Unter diesem Thema hatte die Evangelische Akademie Bad Boll am 24. und 25. Mai 2019 in Kooperation mit dem kirchlichen Dienst in der Arbeitswelt (KDA), dem Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV) und dem Netzwerk Renn.Süd des Nachhaltigkeitsbüros der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg zu einer Tagung eingeladen. Um die Attraktivität in Stadt und Land zu erhalten, braucht es konkrete, umweltverträgliche und innovative Mobilitätskonzepte, die während der Tagung diskutiert wurden.

Die rund 40 Teilnehmer konnten sich mit den Fachleuten über nachhaltige Mobilität in ländlichen und urbanen Räumen austauschen. Als Basis für die Tagung präsentierte Frau Dr. Monika Herrmann, Referentin im Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (BW): „Vier Eckpunkte einer Verkehrswende zu klimafreundlicher Mobilität 2030 in Baden-Württemberg“. Zunächst gab sie einen Überblick der Klimaschutzaktivitäten des Landes, das bereits seit 2013 ein Klimaschutzgesetz erlassen hatte. Dieses Gesetz und das Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept werden derzeit fortgeschrieben. Die Grundlage für Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr bildet die Studie „Verkehrsinfrastruktur 2030: Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg“ (*siehe Folge 113 der GRV-Nachrichten, Seite 12f.*). Da im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) die Klimaschutzziele des Verkehrs keine Rolle spielen, hat das Land diese Studie beauftragt. Darin wird mit Szenarios aufgezeigt, wie sich die Klimaschutzziele auch im Verkehr erreichen lassen. Hermann

stellte folgende **vier Eckpunkte einer Verkehrswende zu klimafreundlicher Mobilität 2030** vor:

1. Verdoppelung des Öffentlichen Verkehrs
2. Jedes dritte Auto fährt klimaneutral
3. Ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in den Kommunen
4. Jeder zweite Weg selbstaktiv (Fuß- und Radverkehr)

Herrmann schloss ihr Referat mit dem Fazit:

- Wir brauchen schnell realisierbare strategische Ziele: sektorspezifisch und sektorübergreifend.
- Endlich ins Handeln kommen und alle Optionen nutzen.
- Auch restriktive Maßnahmen mitdenken.

Die Evangelische Akademie Bad Boll bot ein schönes Umfeld für diese Tagung; Foto: Martina Waiblinger.

- Auf Landesebene ist ein ausreichendes Budget notwendig, um die Trendwende für Klimaschutz im Verkehr zu erreichen (Klimafolgekosten!).
- Maßnahmen müssen in die Fläche kommen und breit umgesetzt werden.
- Transformation zu klimafreundlicher Mobilität gelingt nur als Gemeinschaftsprojekt von Gesellschaft, Wirtschaft und Politik.

Dr.-Ing. Martin Sawillion von der landeseigenen Klimaschutz- und Energieagentur BW informierte über „Kommunale Handlungsmöglichkeiten im Verkehrsbereich“. Zunächst erläuterte er sehr anschaulich die Wirkungskette zwischen Treibhauseffekt und Klimawandel und plädierte wegen des langen Bremswegs für ein schnelles und umfassendes Handeln. Die 17 Ziele der UN für eine nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals [SDG]) kommentierte Sawillion mit den Worten: „Hier steht nichts von „uneingeschränkt mobil“, „ohne Tempolimit“, „mit dem SUV in die Innenstadt“ oder „über’s Wochenende nach Mallorca“ …!“.

Für ein systematisches Vorgehen für eine nachhaltige Mobilität müssten die vier (bzw. sechs) „V“ befolgt werden:

- Vermeiden (von Wegen)
- Verlagern (vom Motorisiertem Individualverkehr [MIV] auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes)
- Vermindern (von Energieverbrauch und Emissionen)
- Verträglich gestalten

und übergreifend:

- Vernetzen (von Verkehrsmitteln)
- Vorbild sein.

Als Handlungsmöglichkeiten beim MIV nannte Sawillion insbesondere:

- grundsätzlich: einschränken, verlangsamen, verteuern (mit gewissen Ausnahmen)
- Zufahrtsverbote/-beschränkungen, Fahrbahnverengungen, Pförtnerampeln, …
- Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Zonen und Spielstraßen ausweiten
- Parkraum einschränken (schrittweise) und Parken verteuern (auch Anwohnerparken)
- Carsharing unterstützen (Kommune als Ankerkunde), Park+Ride unterstützen
- Infrastruktur für E-Mobilität aufbauen (Ladestationen).

Die vier Eckpunkte für die Verkehrswende wurden mit Kurzvorträgen zu praktischen Beispielen wie zum Beispiel reaktivierte Bahnstrecken, Bürgerbusse, Carsharing-Angebote, fahrradfreundliche Strukturen vertieft und an Thementischen diskutiert. Dabei ist deutlich geworden, dass nachhaltige Mobilität möglich ist und in Baden-Württemberg bereits gelebt wird.

Die Tagung war hervorragend organisiert und die Räumlichkeiten der Evangelischen Akademie in Bad Boll boten einen idealen Rahmen. Jährlich werden 150 Tagungen veranstaltet, weitere Informationen finden sich unter: www.ev-akademie-boll.de.

Alpenregion soll bis 2050 klimaneutral werden

Zum Abschluss der XV. Alpenkonferenz, die am 03. und 04. April 2019 in Innsbruck stattfand, einigten sich die Ministerinnen und Minister der neun Vertragsparteien[1] der Alpenkonvention auf eine verstärkte Zusammenarbeit beim Klima- und Bodenschutz in den Alpen. Verabschiedet wurde ein „Zielsystem klimaneutrale Alpen 2050“. Das Zielsystem deckt unter anderem die Bereiche Verkehr, Tourismus, Energieerzeugung und Landwirtschaft ab. Zum Bodenschutz wurde eine neue Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich insbesondere mit dem Schutz der Moore befassen wird.

Klimaschutz ist im mehrjährigen Arbeitsprogramm der Alpenkonvention als Priorität verankert. Auf der Basis des neuen Zielsystems Klimaschutz 2050 soll in den kommenden zwei Jahren ein aktualisierter Klimaaktionsplan erarbeitet werden. Im deutschen Alpenraum fördert das Bundesumweltministerium den kommunalen Klimaschutz im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative, zum Beispiel den Ausbau einer klimafreundlichen Radverkehrsinfra-

[1] Die Vertragsparteien der Alpenkonvention sind: Deutschland, Österreich, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Monaco, Schweiz, Slowenien und die Europäische Union.

struktur. Deutschland setzt sich auch für eine intensivere Zusammenarbeit beim Bodenschutz ein und übernimmt den Vorsitz der neuen Arbeitsgruppe.

Die XV. Konferenz fand unter österreichischem Vorsitz statt und wurde geleitet von der österreichischen Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus, Elisabeth Köstinger. Für den Zeitraum bis zur nächsten Alpenkonferenz voraussichtlich im Januar 2021 übernimmt Frankreich den Vorsitz.

Weitere Informationen unter: www.alpconv.org.

Treffen der deutschsprachigen Umweltministerinnen

Die internationale Klimaschutzpolitik und eine verstärkte Zusammenarbeit im Nuklearbereich waren Schwerpunktthemen beim diesjährigen Treffen der deutschsprachigen Umweltministerinnen vom 29. bis 30. April 2019 in Münster. Neben Deutschland nahmen die Umweltministerinnen aus Luxemburg, Liechtenstein, Österreich und Schweiz teil.

Die Ministerinnen haben sich, im Vorfeld der kommenden UN-Klimakonferenz COP 25, über den Stand der Verhandlungen zur Umsetzung des Pariser Klimaabkommens und zu Fortschritten im Klimaschutz ausgetauscht. Die Ministerinnen waren sich einig, dass die EU auf der Basis des Vorschlags der Europäischen Kommission (*siehe Bericht unter Europäische Verkehrspolitik*) bald eine ambitionierte Langfriststrategie zum Klimaschutz entwickeln müsse. In diesem Zusammenhang vertraten die Ministerinnen die Auffassung, dass die Atomkraft in einer treibhausgasneutralen Energieversorgung aufgrund ihrer Risiken und Kosten keine Rolle mehr spielen kann. In Österreich, Luxemburg und Liechtenstein waren nie Atomkraftwerke in Betrieb, während die Schweiz und Deutschland den Atomausstieg beschlossen haben.

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).

Beiträge von GdI-Mitgliedern in den anderen Kapiteln dieser Folge der GRV-Nachrichten:

Internationaler Bahn-Reiseverkehr, quo vadis? 22

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

Mutationen der GdI-Mitglieder

Von Peter Hug, GdI Mutationen

An den Sitzungen des GdI-Zentralvorstandes am 24. Mai 2019 ergaben sich Mutationen der Mitglieder. Ein herzliches Willkommen geht an die 13 neuen GdI-Mitglieder (siehe Tabelle unten).

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

- Reto Danuser, Ortsgruppe Bern, gestorben am 30. Mai 2019
- Zarko Filipovic, Ortsgruppe Zürich, gestorben am 30. Januar 2019
- Peter Lehmann, Ortsgruppe Bern, gestorben am 28. April 2019
- Michel Sandoz, Ortsgruppe Lausanne, gestorben am 21. Mai 2019

Name	Vorname	Ortsgruppe	Arbeitgeber
Baur	Christoph	Zürich	VBZ Verkehrsbetriebe Zürich
Bosshard	Franziska	Zürich	ABB Schweiz
Guldimann	Ekaterina	Zürich	SBB Infrastrukturinstandhaltung
Jans	Nicole	Luzern	SBB Infrastrukturinstandhaltung
Karrer	James	Zürich	VBZ Verkehrsbetriebe Zürich
Luzio	Elena	Bern	SBB Netzentwicklung
Rampa	Manuele	Luzern	SBB TILO SA
Riva	Nicolas	Bern	SBB Netzentwicklung
Sojka	Martin	Zürich	SBB Netzentwicklung
Stohler	Werner	Zürich	Verkehrsingenieur
Thai	Dung	Bern	SBB Netzentwicklung
Thöni	Vincent	Bern	SBB Netzentwicklung
Willms	Lutz	Bern	SBB Netzentwicklung

Tabelle: Neumitglieder der GdI per 24. Mai 2019

Mitgliederversammlung der Ortsgruppe Zürich im Infopavillon der Limmattalbahn

Bettina Wagner, Ortsgruppe Zürich / Ostschweiz

Nach der traditionsgemäss angenehm kurzen Mitgliederversammlung der Ortsgruppe Zürich / Ostschweiz am 09. April 2019 stellte Daniel Issler, Projektleiter der Limmattalbahn, das Projekt im Infopavillon vor. Der anschliessende Baustellenrundgang gab interessante Einblicke: Das Limmattal ist eine Wachstumsregion der Agglomeration Zürich. Ursprünglich vor allem Industriestandort, ist die Region unterdessen auch ein wichtiger Wohnstandort. 2010 gab es im Limmattal etwa 50 000 Arbeitsplätze und 90 000 Einwohner. Die Region wächst schneller als noch 2010 geplant, die aktuellste Prognose geht von einer Zunahme bis 2030 um mindestens 30 Prozent aus, sowohl für Arbeiten als auch für Wohnen.

Die Limmattalbahn ist Teil eines übergeordneten Verkehrskonzepts und wichtig, um die Mobilität im Limmattal zu gewährleisten. Sie soll aber auch die städtebauliche Entwicklung hin zu lebendigen, attraktiven Städten und Gemeinden fördern sowie Impulse für die Volkswirtschaft setzen. Die Stadtbahn verbindet deshalb einerseits die lokalen Zentren, ermöglicht aber auch an vier Orten das Umsteigen auf die S-Bahn, in Dietikon auch auf die Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDWM), mit 200 Metern gemeinsamer Strecke. Dank des hohen Anteils von 92 Prozent Eigentrassee erreicht sie auf der 13,4 Kilometer langen Strecke mit 27 Haltestellen eine Durchschnittsge-

schwindigkeit von 22 Kilometern pro Stunde. Die Möglichkeit einer Verlängerung bis nach Baden ist angedacht. Acht Stadtbahnen des Typs „Tramlink“ der Stadler Rail AG bieten ab 2022 je 260 Personen Platz und sollen im 15-Minuten-Takt verkehren. Schon früh wurde der Grundsatzentscheid gefällt auf Zweirichtungsfahrzeuge zu setzen, um mehr Flexibilität im Betrieb und Unterhalt zu haben. Die einzige Wendeschlaufe wird in Schlieren gebaut, für die Einrichtungsfahrzeuge der VBZ-Tramlinie 2. Da die VBZ mit 600 Volt Spannung und die BDWM mit 1200 Volt betrieben wird, werden die neuen Fahrzeuge auf beide Spannungen ausgelegt.

Das Projekt wird in zwei Etappen gebaut. Die erste Etappe umfasst das mittlere Teilstück vom Farbhof bis Schlieren und ist weitgehend fertig gestellt. In den Sommerferien wird in einer Intensivbaustelle mit Totalsperre der Farbhof umgebaut und die Neubaustrecke mit dem bestehenden Trassee der stadtzürcher Tramlinie 2 zusammengehängt. Ab dem 02. September 2019 wird der Abschnitt Farbhof – Schlieren als Verlängerung der Tramlinie 2 betrieben. Die zweite Etappe beinhaltet ein neues Depot, die Weiterführung von Schlieren zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach, sowie die Strecke Farbhof bis Bahnhof Altstetten und soll Ende 2022 in Betrieb genommen werden. Damit ist die Limmattalbahn dann direkt an den Bahnhof Zürich-Altstetten angebunden.

Aufgrund der Projektgrösse und Komplexität wurde von Anfang an eine Aktiengesellschaft — die Limmattalbahn AG — gegründet. Mit dieser schlanken Projektorganisationsform konnten die Entscheidungswege kurz gehalten und die Kommunikation effizient ausgestaltet werden.

Das Projekt war im Limmattal nicht immer unumstritten: 2015 wurde in der Volksabstimmung das Projekt zwar im Kanton deutlich angenommen, jedoch ausgerechnet das Limmattal — als einziger Bezirk im Kanton Zürich — lehnte den Bau der Limmattalbahn ab. Bei einer zweiten Volksabstimmung, aufgrund einer Initiative gegen den Bau der zweiten Etappe, stand diesmal auch die Bevölkerung im Limmattal hinter dem Projekt. Mit 64 Prozent stimmte die Region sogar sehr deutlich für die Fortsetzung des Baus der Limmattalbahn.

Musterhaltestelle für Rückmeldungen aus der Bevölkerung und Testläufe mit verschiedenen Anspruchsgruppen; Foto: Limmattalbahn.

Daniel Issler gelang es sehr gut, mit konkreten Beispielen zu veranschaulichen, wie die Limmattalbahn AG die Kommunikation zur Bevölkerung gestaltet. So wurde frühzeitig mit allen betroffenen Grundeigentümern das Gespräch gesucht. Auch wurde darauf geachtet, dass die Landentschädigungen fair ausgehandelt wurden. Die Limmattalbahn erhält ein identitäts- und charakterstiftendes Design, das sich am deutlichsten bei der einheitlichen Gestaltung der Haltestellen zeigt. Eine der Haltestellen wurde als Musterhaltestelle bereits ein Jahr früher gebaut. Gemeindevertreter, Bahnbetreiber, Planer und verschiedene Bevölkerungsgruppen wurden eingeladen, um die Haltestelle zu beurteilen. Die Erkenntnisse flossen in die Serienproduktion ein. Das aufsehenerregendste Beispiel fand im Rahmen der Neuorganisation des Zentrums Schlieren statt, als ein grosser Baum gefällt werden sollte. Im Gespräch konnte eine Lösung gefunden werden: Die knapp 100 Tonnen schwere Rotbuche wurde am 05. Februar 2018 verpflanzt.

Die Kosten und Termine für die erste Etappe bewegen sich im vorgesehenen Rahmen von 195 Millionen Franken, 66.7 Millionen Franken kommen vom Bund und 128.3 Millionen Franken vom Kanton Zürich. Die Kosten für die zweite Etappe werden auf 560 Millionen Franken geschätzt.

Bericht des GdI-Zentralvorstandes zum vergangenen Vereinsjahr 2018/2019 anlässlich der Generalversammlung am 25. Mai 2019

Hannes Maichle, GdI-Zentralsekretär

Der Zentralvorstand setzte sich wie folgt zusammen:

- Co-Präsidenten: Hans Meiner, Andreas Willich
- Sekretär: Hannes Maichle
- Mutationen: Peter Hug
- Kassier: Seppi Zihlmann
- Archiv: Jean-Luc Gesseney
- Bulletin: Steffen Schranil
- Delegierte OG Lausanne: Jacques Nicolier, Jean-Jacques Dubuis
- Delegierte OG Bern: Josep Aniceto, Julius Bosch
- Delegierte OG Luzern: Oliver Buss, Erich Schmied

- Delegierte OG Zürich:
  Daniel Scherrer, René Dätwyler, Bettina Wagner, Hans Jörg Käppeli, Urs Bachmann

Der Zentralvorstand hat sich in der Berichtsperiode zu vier Sitzungen zusammengefunden. Neben den laufenden Verbandsgeschäften wurden die traditionellen Anlässe wie Fachtagung, Generalversammlung und Auslandexkursion vorbereitet. Insgesamt konnte unseren Mitgliedern der Besuch von rund 20 nationalen und regionalen Veranstaltungen angeboten werden. Auch 2018 wurden unter dem Titel „GdI know(s)how" drei Fachveranstaltungen zu den Themen „Fahrleitungen — Einfälle, Ausfälle, Zufälle", „Seilbahnsysteme als städtisches Nahverkehrsmittel" und „Wie kommt das Geld zur Eisenbahn?" organisiert. Zusätzlich zu den nationalen Anlässen haben die Ortsgruppen (OG) 15 regionale Anlässe organisiert, zu welchen die Mitglieder aller Ortsgruppen willkommen sind.

Weiter werden unsere Mitglieder auf interessante Veranstaltungen unserer Partnerorganisationen aufmerksam gemacht wie zum Bespiel VDEI, UEEIV oder EPTS, bei welcher die GdI seit 2018 Mitglied ist. Auf der neugestalteten GdI Internet-Plattform sind die Einladungen zu allen Veranstaltungen zugänglich. Peter Hug, Urs Wili, Michel Bermane, Steffen Schranil, Sylvain Meillasson und Jean-Luc Gesseney bilden das Redaktionsteam, Hannes Maichle vertritt die Anliegen des Zentralvorstandes.

Bulletin und GRV-Heft

In der Berichtsperiode sind drei Ausgaben der GRV-Nachrichten mit Beiträgen der GdI erschienen. Die Ausgaben erscheinen jeweils elektronisch als PDF und als Printausgabe. Die GdI-Mitglieder erhalten die GRV-Nachrichten per E-Mail und in Druckform an ihre Privatadresse. Im aktuellen Berichtsjahr ist bereits eine Ausgabe erschienen, weitere sind im Juli 2019 (Folge 115) und November 2019 (Folge 116) geplant. Die Koordination der GdI-Beiträge stellt unser Redaktor Steffen Schranil sicher.

Fachtagung und Generalversammlung 2018

Die Fachtagung vom 15. Juni 2018 stand ganz im Zeichen des Schienengüterverkehrs. Hierzu konnte die GdI unter dem Lead der Ortsgruppe Mittelland nach Langenthal einladen und eine hochkarätige Branchenvertretung begrüssen. Die Fachtagung mit den Referenten Michail Stahlhut (CEO SBB Cargo International, jetzt Hupac), Dirk Stahl (CEO BLS Cargo), Daniel Bürgy (Leiter Vertrieb SBB Cargo), Michel Bermane (Swiss Rail Traffic), Philipp Wegmüller (Leiter RailCare) und Ewald Falke (Produktentwicklung Stadler Rail) wurde von Steffen Schranil geleitet. Philipp Buhl moderierte anschliessend das nachmittägliche Podiumsgespräch. Eine Besichtigung von Depot und Rollbockanlage der Aare Seeland mobil (ASm) nebst Apéro in technischer Umgebung rundete den Tag ab. An der Generalversammlung vom 16. Juni 2018 informierten Peter Bobak und Michael Stähli in einem Fachreferat über die Bahnhofsplanungen der BLS Netz AG. Durch die statutarischen Geschäfte der GV führten die beiden Co-Präsidenten Hans Meiner und Andreas Willlich. Es folgte eine Exkursionsfahrt auf der Emmentalbahn mit dem historischen Elektrotriebwagen BDe 2/4 Nummer 240 und dem Personenwagen ABDi Nummer 722. Vielen Dank an die Organisatoren Anne und Steffen Schranil von der Ortsgruppe Mittelland / Jura.

Auslandsexkursion 2018

Die Auslandexkursion 2018 führte 72 GdI-Mitglieder vom 06. bis 09. September 2018 nach Graz in die Steiermark. Die Anreise war sowohl mit dem Tages- als auch mit dem Nachtzug möglich. Das Zusatzprogramm am 05. September 2018 wurde von 42 Teilnehmern gewählt und ermöglichte in Zeltweg die Besichtigung der Weichenproduktion bei Voest-Alpine, wo unser GdI-Mitglied Jochen Holzfeind Geschäftsführer ist. Der Donnerstag, 06. September 2018, stand im Zeichen des Semmerings und des neuen Basistunnels. Am Freitag wurde die Ölmühle Hartlieb in Heimschuh besucht. Technisch war das südlich von Graz gelegene Cargo-Center Graz das Highlight. Am Samstag reiste die Gesellschaft nach Weiz zur Freistriztalbahn und besichtigte den Klosterbezirk in Vorau respektive die Gondelbahn auf den Grazer Hausberg Schöckel. Den Schlusspunkt bildete das Galadinner im Hotel Weitzer in Graz. Besten Dank nochmals an die OG Zürich für die Organisation.

Pensioniertenausflug 2018

Der Pensioniertenausflug fand traditionsgemäss am letzten Mittwoch im Oktober statt, konkret am 31. Oktober 2018. Das diesjährige Reiseziel war Sankt Gallen und dort die Altstadt mit dem Unesco-Weltkulturerbe Klosterbezirk und Stiftsbibliothek. Die 45 Teilnehmer begaben sich auf eine Führung durch den spätbarocken Bibliothekssaal, der in der Zeit von 1758 bis 1767 entstanden ist und heute 180 000 Bücher, darunter 2100 Handschriften in seinem Bestand hat. Nach einem Besuch der barocken Kathedrale und einem Spaziergang durch den Stiftsbezirk begaben sich die Teilnehmer zu den Gaststuben des Schlössli, wo ein weiterer reger Austausch gepflegt werden konnte. Organisiert wurde der Anlass dankenswerterweise durch Jost Wichser.

Aktivitäten der Ortsgruppe Suisse occidentale / Valais (Lausanne)

Es haben die folgenden regionalen Anlässe stattgefunden: Am 22. Juni 2018 erfolgt eine Besichtigung in Martigny unter dem Titel «hydrologie et bogies dans les halles de l'ex usine Acifer». Am 26. Juli 2018 konnte im Rahmen der siebenwöchigen Sperre Lausanne – Puidoux eine sehr interessante Baustellenbesichtigung mit 32 Teilnehmenden durchgeführt werden. Die Besichtigung der Gravière des Délices in Apples (Bière-Apples-Morges-Bahn) hat am 12. Oktober 2018 stattgefunden. Und im Rahmen der OG-Jahresversammlung am 21. Februar 2019 hat Nicolas Ronga den Ausbauschritt 2035 präsentiert. Im Vorstand waren Jacques Nicolier, Claude Chevalley und Jean-Jacques Dubuis tätig.

Aktivitäten der Ortsgruppe Mittelland / Jura (Bern)

Die Ortsgruppe war stark mit der Organisation der Fachtagung und den GdI know(s)how-Anlässen beschäftigt, hat aber auch regionale Anlässe organisiert: Am 24. Januar 2019 fand so die traditionelle Fonduetram-Fahrt statt. Ein Vortrag zum Thema „Eco 2.0“ für Mitglieder der OG Bern fand im Rahmen der Jahresversammlung am 24. April 2019 statt. Im OG-Vorstand amtete Josep Aniceto als Präsident. Julius Bosch, Martin Aeberhard, Christian Witt und Steffen Schranil waren im Vorstand, zudem Philipp Buhl als Beisitzer tätig. Anlässlich der Jahresversammlung vom 24. April 2019 sind Christian Witt und Martin Aeberhard aus dem Vorstand zurückgetreten und Felix Dschung neu in den Vorstand eingetreten.

Aktivitäten der Ortsgruppe Nordwest- / Zentralschweiz / Ticino (Luzern)

Es konnten die folgenden regionalen Anlässe durchgeführt werden: Am 29. Juni 2018 erfolgte eine Ausfahrt mit dem Feierabendschiff auf dem Vierwaldstättersee. Am 28. September zudem ein Besuch in Brugg bei SBB Historic. Am 28. November 2018 fand dann der traditionelle Bocciaanlass statt. Im Rahmen der OG-Versammlung vom 10. Mai 2019 in Stansstad wurde bei der Zentralbahn das Thema Gleisvermessung von Gunthard Orglmeister präsentiert. Im Vorstand waren Erich Schmied, David Emmenegger und Oliver Buss tätig. Oliver Buss amtete als Präsident. Die Neubesetzung des Vorstandes läuft.

Aktivitäten der Ortsgruppe Zürich / Ostschweiz

Die Ortsgruppe war stark mit der Organisation der Auslandsexkursion beschäftigt. Trotzdem konnten auch regionale Anlässe angeboten werden. Anlässlich der Mitgliederversammlung vom 07. Juni 2018 fand ein Vortrag zum Thema „Finanzierung Regionalverkehr“ mit Daniel Reinhart vom ZVV als Referent statt. Am 20. November 2018 wurde die SBB-Betriebszentrale Ost in Zürich Flughafen besichtigt, am 09. April 2019 dann die Baustelle der Limmattalbahn mit einem Referat von Daniel Issler besucht. Im Vorstand waren Hans Jörg Käppeli, René Dätwyler, Andràs Besse, Helga Labermeier, Urs Bachmann und Daniel Scherrer als Präsident tätig. Anlässlich der Jahresversammlung vom 09. April 2019 erfolgten die Rücktritte von Helga Labermeier und Andràs Besse und der Eintritt in den Vorstand von Bettina Wagner.

Mitglieder

Der Mitgliederstand per 25. Mai 2019 (GV) präsentiert sich wie folgt:

15.06.2018	***25.06.2019***	***Delta***
Suisse romande		
134	*126*	*– 8*
Mittelland / Jura		
401	*407*	*+ 6*
NW / Zentral / Ticino		
178	*174*	*– 4*
Zürich / Ostschweiz		
221	*224*	*+ 3*
Total		
934	***931***	***– 3***

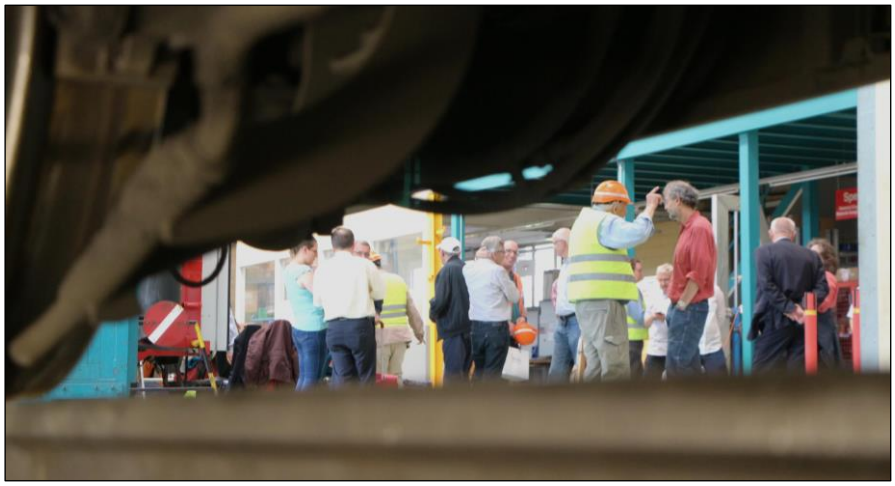
Fachtagung in Samstagern und Generalversammlung in Luzern und Stansstad

Hannes Maichle, GdI-Zentralsekretär

Die Fachtagung am 24. Mai 2019 stand ganz im Zeichen der Schweizerischen Südostbahn (SOB) und der sich wandelnden Mobilität. Wie ein roter Faden zog sich das Thema durch die Veranstaltung. Die SOB begrüsste dazu in der Halle ihrer Fahrzeuginstandhaltung in Samstagern, die eigens dazu in Bankettbestuhlung umgewandelt wurde.

Die neuen Traverso-Triebzüge von Stadler stehen kurz vor der Einführung und werden älteres SOB-Rollmaterial ablösen. Martin Burkhard, Leiter Flottenmanagement, zeigte die Anforderungen an das moderne Rollmaterial auf und gab einen Überblick über aktuelle und künftige Technologien und Anforderungen sowie deren Auswirkungen. Der Traverso-Zug, basierend auf der Flirt-Familie wurde für den Fernverkehr bewusst in einer edlen Innenausstattung und Fahrzeuglackierung konzipiert. Es blieb jedoch nicht beim Besichtigen: Die erste kommerziell einsetzbare Einheit, welche erst wenige Tage zuvor die Zulassung erhielt, wurde das Verkehrsmittel der Tagungsteilnehmer für eine Sonderfahrt von Samstagern über den Sattel nach Luzern.

Mit dem neuen Rollmaterial werden ganz neue Angebots- und Produktionskonzepte möglich und die SOB wird ihr Marktgebiet ganz erheblich ausweiten. Michael Sutter, Leiter Markt und Angebot, zeigte dazu die „Mobilitätsdienstleistungen der SOB: was war, was bleibt, was kommt“. Zunächst wird die SOB ab Dezember 2019 den Voralpen-Express auf die neue Rollmaterialgeneration umrüsten. Dann folgt bereits im Dezember 2020 gemäss Kooperation mit den SBB die Linie über die Gotthard-Panoramastrecke. Die SOB fährt und vermarktet die Strecke im Auftrag der SBB, die Fernverkehrskonzession verbleibt bei den SBB. Die Kunden



Fachlicher Austausch in der Instandhaltungsanlage der Zentralbahn in Stansstad; Foto: Steffen Schranil.

profitieren nicht nur von einer Komfortsteigerung beim Rollmaterial, sondern auch von grossen Angebotsverbesserungen, da die Verbindung von Basel respektive Zürich über die Panoramastrecke bis nach Locarno und ohne Umsteigen in Erstfeld (wieder) möglich wird. Später kommt dann die IR-/RE-Strecke Bern – Zürich – Chur hinzu.

Der Mobilitätsmarkt verändert sich mit dem Aufkommen neuer Technologien und Mobilitätsangebote tiefgreifend. Selbstfahrende Fahrzeuge im Individual- und Kollektivverkehr sowie bei der Bahn werden kommen und in naher Zukunft Markt und Mobilitätsverhalten prägen. Markus Barth, Leiter Infrastruktur und Mitglied der Geschäftsleitung, gab dazu ein engagiertes Votum ab. Er ist auch überzeugt, dass selbstfahrende Züge für spezifische Anwendungen kommen müssen, da es kaum mehr möglich sein wird, genügend Lokführer für jeden Bedarf zu rekrutieren.

Neue Herausforderungen kommen auch auf die Infrastruktur im Bereich der verschiedenen Anlagenkomponenten zu. Christoph Kölble, Leiter Anlagenmanagement, zeigte dazu „Pflicht und Kür — Tagesgeschäft und Innovation“ auf und präsentierte entsprechende Lösungen für neue Konzepte im Anlagenmanagement.

Im Referat am Folgetag 25. Mai 2019 anlässlich der Generalversammlung präsentierte Thomas Küchler, Vorsitzender der SOB-Geschäftsleitung, zunächst den Ausbauschritt 2035, welcher noch auf konventioneller Angebots- und Infrastrukturplanung basiert. Bereits im nächsten Teil war er mit dem Thema „Smartrail 4.0 — Wirkungen und Nebenwirkungen“ bei der Mobilität der ferneren Zukunft angelangt. Er ist überzeugt, dass der konventionelle Infrastrukturausbau zwingende Grundlage ist und umgesetzt werden muss. Erst auf dessen Basis kann die Digitalisierung ihre volle Wirkung entfalten. Die Bahn als Massenverkehrsmittel muss verstärkt auf ihre Stärken im Bereich der dichtbesiedelten Zentren, Vorstädte und Agglomeration fokussieren. Dort ist die Bahn auch im Zeitalter selbstfahrender Autos viel effizienter und kann eine aus raumplanerischer Sicht sinnvolle weitere Verdichtung ermöglichen. Neue Mobilitätslösungen können in dünnbesiedelten Gebieten für die Feinerschliessung neue Nutzerpotentiale erschliessen. Attraktive Umsteigebeziehungen zwischen neuen Mobilitätsträgern und der Bahn können die Stellung der Bahn in der Reisekette weiter verbessern.

Im Anschluss fand eine Besichtigung der neuen Instandhaltungshalle der Zentralbahn AG in Stansstad mit Apéro im technischen Ambiente statt.

Der europäischer Dachverband UEEIV nutzte die Möglichkeit, gleichzeitig die Vorstandssitzung abzuhalten und ihre Ausbildungsmöglichkeiten zum ‚Systemingenieur‘ zu präsentieren.

Veranstaltungsankündigung

- Mittwoch, 11.09.2019, bis Sonntag, 15.09.2019, Auslandsexkursion nach Korsika, OG Suisse occidentale / Valais (Lausanne)

Eisenbahnen allgemein

DB erzielt 2018 einen neuen Fahrgastrekord und steigert den Umsatz

Die Zahl der Reisenden im Fernverkehr der Deutschen Bahn (DB) ist 2018 zum vierten Mal in Folge deutlich gestiegen. Rund 148 Millionen Fahrgäste nutzten die Fernverkehrszüge der DB. Das sind 5,7 Millionen oder vier Prozent mehr als 2017 — ein neuer Spitzenwert.

Grafik: Deutsche Bahn AG.

Auch infolgedessen stieg der bereinigte **Umsatz des DB-Konzerns 2018** um 3,1 Prozent auf 44,02 Milliarden Euro.

Bei der **Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr** legte die DB 2018 gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 1,9 Prozent auf 97,7 Milliarden Personenkilometer zu. Während DB Regio stabil blieb, erhöhte der Fernverkehr seine Verkehrsleistung um 5,6 Prozent auf 42,8 Milliarden Personenkilometer. Die DB rechnet damit, dass sich der Trend zur umweltfreundlichen Schiene weiter fortsetzt: „2019 werden wir im Fernverkehr erstmals über 150 Millionen Reisende begrüßen dürfen. Bahnfahren ist aktiver Klimaschutz, denn die Schiene ist der einzige echte grüne Verkehrsträger“, sagte Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der DB, bei der Vorstellung der Bilanz für das Jahr 2018 am 28. März 2019 in Berlin.

Die Zahl der **Trassenkilometer** ist gegenüber dem Vorjahr um 1,2 Prozent auf rund 1,09 Milliarden gestiegen. Die Wettbewerber der DB haben ihren Anteil auf 32,2 Prozent gesteigert (2017: 30,9 Prozent).

Lutz wies auch auf die **Nebenwirkungen des Wachstums** hin und nannte die „nicht zufriedenstellende Pünktlichkeit“ von 74,9 Prozent im Fernverkehr im Jahr 2018. Zwar machten die Engpässe nur 5 Prozent des Netzes aus, die aber 72 Prozent der Personenkilometer beträfen. Mit der „Agenda für eine bessere Bahn“ würden nun Engpässe bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal beseitigt. „Mehr Kapazität ist der Schlüssel für eine pünktlichere und attraktivere Bahn“, so Lutz. 2018 hat die DB in Deutschland über 24 000 neue Mitarbeiter eingestellt und dabei 5500 neue Arbeitsplätze geschaffen.

DB-Finanzvorstand Alexander Doll erläuterte: „Wir nehmen sehr viel Geld in die Hand für eine bessere Bahn. Unsere **Brutto-Investitionen** haben wir daher 2018 zusammen mit dem Bund auf hohem Niveau nochmals deutlich um mehr als 7 Prozent auf über 11 Milliarden Euro ausgebaut.“ Der Großteil floss 2018 in die Verbesserung des Schienennetzes (62 Prozent), gefolgt von Fahrzeuginvestitionen, unter anderem in den ICE 4. Die Netto-Finanzschulden der DB haben sich zum 31.Dezember 2018 gegenüber dem Vorjahr um 926 Millionen auf rund 19,5 Milliarden Euro

Geschäftsentwicklung der DB AG in den einzelnen Segmenten	Umsatzerlöse in Mio. € [a b]			Operatives Ergebnis nach Zinsen in Mio. € [c]			Kapital-Verzinsung [d]	
Geschäftsfeld	**2018**	**2017**	**± %**	**2018**	**2017**	**± %**	**2018**	**2017**
DB Fernverkehr	4.682	4.347	7,7	416	385	8,1	15,0	18,8
DB Regio	8.968	8.734	2,7	441	460	– 4,1	9,4	9,6
DB Cargo (europaweit)	4.460	4.528	– 1,5	– 237	– 141	68,1	– 9,3	– 4,6
Summe Transport in Deutschland [e]				**620**	**704**	**11,9**	**7,1**	**8,6**
DB Netze Fahrweg	5.511	5.364	2,7	634	442	43,4	4,6	3,8
DB Netze Personenbahnhöfe	1.314	1.265	3,9	189	199	– 5,0	8,0	8,4
DB Netze Energie	2.850	2.794	2,0	4	56	–92,9	2,0	6,7
Summe Infrastruktur in Deutschland				**827**	**697**	**18,7**	**4,9**	**4,6**
Summe Eisenbahn in Deutschland [e]				**1.447**	**1.401**	**3,3**	**5,6**	**5,8**
DB Arriva	5.441	5.345	1,8	265	262	1,1	9,3	8,7
DB Schenker	17.050	16.430	3,8	465	439	5,9	20,2	18,4
Summe Logistik und Auslandsaktivitäten [f]				**730**	**701**	**4,1**	**14,1**	**12,9**
Summe alle genannten Geschäftsfelder				**2.177**	**2.102**	**3,6**	**6,9**	**6,9**

[a] Quelle: Integrierter Bericht der Deutschen Bahn AG 2018, Tabelle Segmentberichterstattung auf Seite 186f., Zeile 3.
[b] Die Summenbildung ist bei den Umsätzen nicht sinnvoll, da auch konzerninterne Umsätze enthalten sind
[c] Quelle: a.a.o., Zeile 16
[d] Quelle: a.a.o., berechnet aus Zeile 14 geteilt durch Zeile 33 („Return on Capital employed“)
[e] inklusive Schienengüterverkehr außerhalb Deutschlands
[f] ohne Schienengüterverkehr

erhöht. Doll betonte aber, an den Kapitalmärkten bleibe die DB ein verlässlicher und stabiler Partner.

Das **internationale Geschäft des DB-Konzerns mit DB Schenker und DB Arriva** ist weiter auf Erfolgskurs. DB Schenker machte 2018 erstmals mehr als 17 Milliarden Euro Umsatz (plus 3,8 Prozent), DB Arriva erzielte 5,4 Milliarden Euro Umsatz (plus 1,8 Prozent).

Bei **DB Cargo** ging die Verkehrsleistung um 4,8 Prozent zurück. Die DB will die unbefriedigende Situation verbessern und investiert in Fahrzeuge und Personal, um wieder nachhaltig wachsen zu können.

Der Aufsichtsrat der DB hat am 27. März 2019 den Vorstand beauftragt, verschiedene **Optionen eines Arriva-Verkaufes** voranzutreiben. Das in Großbritannien ansässige Personenverkehrsunternehmen ist eine hundertprozentige Tochter der DB und wurde im Jahr 2010 vollständig erworben. Dem Beschluss des Aufsichtsrates zufolge soll das Management nun den Verkauf von bis zu 100 Prozent an einen oder mehrere Investoren sowie einen Börsengang prüfen. Die DB sieht in den verschiedenen Optionen eines Arriva-Verkaufes einen Beitrag zur Begrenzung der Verschuldung und um finanzielle Spielräume fürs Wachstum von Arriva zu generieren.

Zentrum für Schienenverkehrsforschung in Dresden gegründet

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat am 23. Mai 2019 das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung in Dresden gegründet. Das erstmalige Bundesforschungsprogramm Schiene bildet die Arbeitsgrundlage des neuen Forschungszentrums. Damit sollen wesentliche Maßnahmen aus dem Koalitionsvertrag umgesetzt werden.

Das neue Zentrum soll Forschungsaktivitäten vernetzen, Forschungsaufträge vergeben und selbst Forschung betreiben. Es hat in den Räumen des Eisenbahn-Bundesamts in Dresden seine Arbeit aufgenommen und soll in den kommenden Jahren weiter ausgebaut werden.

Das Bundesforschungsprogramm Schiene legt die Themenfelder für die Forschungsarbeit fest. Dazu gehören unter anderem Fragen der Umwelt und der nachhaltigen Mobilität, der Automatisierung und Digitalisierung, der Wirtschaftlichkeit oder der Sicherheit im Schienenverkehr.

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

Neue Unternehmensstrategie der Deutschen Bahn AG vorgestellt

Der Vorstand der Deutschen Bahn AG hat dem Aufsichtsrat in einer Sondersitzung am 18. Juni 2019 seine **neue Strategie „Starke Schiene“ vorgestellt**. Künftig will sich das Unternehmen auf einen konsequenten Ausbau seines Kerngeschäftes konzentrieren. DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz erklärte: „Deutschland wird seine Klimaziele nur erreichen, wenn es im kommenden Jahrzehnt gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Deutschland braucht eine starke Schiene: für das Klima, für die Menschen, für die Wirtschaft und nicht zuletzt für Europa. Wir bekennen uns zu unserer Verantwortung in der Gesellschaft und werden alles, was wir tun, auf eine starke Schiene ausrichten.“

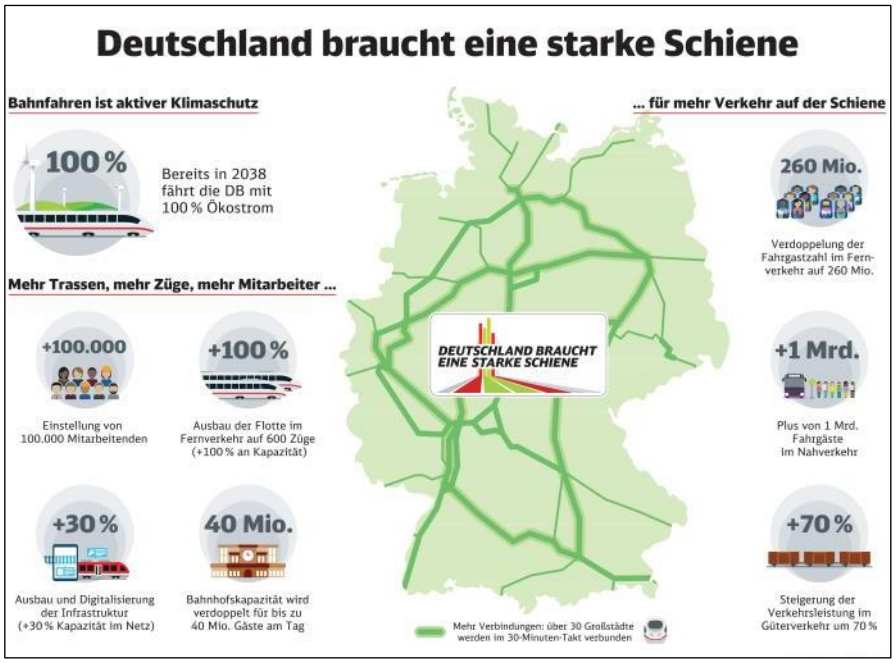
Mit der neuen Dachstrategie „Starke Schiene“ soll deutlich gemacht werden, wofür der DB-Konzern steht und welche Richtung zukünftig verfolgt wird. Die neue Strategie berücksichtigt auch zentrale verkehrs- und klimapolitische Ziele der Bundesregierung. Zur Realisierung der ambitionierten Maßnahmen fordert die DB einen gemeinsamen Kraftakt mit der gesamten Branche und der Politik. Zur Realisierung der Vorhaben stehen in den kommenden Monaten wichtige Weichen-

stellungen bevor, unter anderem die Vereinbarung über die ab 2020 geltende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III), als Fortsetzung der LuFV II (*siehe Folge 101 der GRV-Nachrichten, Seite 18*). Dabei kommt der schrittweisen Digitalisierung des Eisenbahnnetzes ebenso eine zentrale Rolle zu wie dem langfristigen Neu- und Ausbau.

Die zehn zentralen Aussagen der neuen Strategie sind:

1. Nur mit einer starken Schiene sind Deutschlands Klimaziele zu erreichen.
2. Die starke Schiene konzentriert sich auf das Kerngeschäft.
3. Der Fernverkehr wird die Zahl seiner Fahrgäste verdoppeln.
4. Die DB wird im ÖPNV zusätzlich eine Milliarde Kunden gewinnen [*Anmerkung der Redaktion: Es ist hier der ÖPNV allgemein genannt und nicht nur der von der DB Regio AG betriebene Schienenpersonennahverkehr; das Ziel wird mithin auch mit dem Bahnbus oder neuartigen Mobilitätsangeboten erreicht, oder wenn die Apps der DB AG — in diesem Feld ist das Unternehmen äußerst „stark“ — eine entsprechende Anzahl von Fahrgästen in die öffentlichen Verkehrsmittel locken!*].
5. DB Cargo wird 70 Prozent mehr auf deutschen Schienen transportieren.
6. Im Schulterschluss mit dem Bund will die DB 30 Prozent mehr Kapazität in der Schieneninfrastruktur schaffen.
7. Mit der Digitalen Schiene Deutschland in ein neues Zeitalter.
8. Die Bahnhöfe werden zu Drehscheiben moderner Mobilität.
9. Die DB stellt 100 000 Mitarbeiter in den nächsten Jahren ein. [*Anmerkung der Redaktion: Hier ist nicht genannt, auf wie viele Jahre sich diese Einstellungen strecken; nimmt man die für die Mittelfristplanungen von Unternehmen üblichen fünf Jahre an, dann wären es pro Jahr 20 000; dies ist ohne Zweifel ein großer Kraftakt für die Abteilungen, die diese Leute einstellen. Allerdings hat die DB AG bereits vergangenes Jahr über 24 000 Personen in Deutschland neu eingestellt.*]
10. Es wird mehr Züge und mehr Anbindungen als je zuvor geben.

Diese neue Strategie „Starke Schiene“ folgt auf die Strategie DB 2020 (*siehe Folge 94 der GRV-Nachrichten, Leitartikel von Dr. Rüdiger Grube*). Weitere Details auf der Internetseite www.deutschebahn.com.



Grafik: Deutsche Bahn AG.

Nicht nur das Vorstellungsvermögen von Ihnen, liebe Leserin und lieber Leser, sondern auch unseres wird doch schon sehr stark strapaziert, wenn man den Zielzahlen insbesondere im Schienenpersonenfern- und im -güterverkehr Glauben schenken soll. Diese Werte entsprechen allerdings den Zielen der Politik (Koalitionsvertrag), und werden im Grundsatz auch von der Nationalen Plattform Mobilität (siehe den Bericht auf Seite 10) als Potenzial[2] für die Schiene ausgewiesen. Da bleibt uns nur, der neuen DB-Strategie uneingeschränkt Erfolg zu wünschen!

Eisenbahninfrastruktur

VDV verlangt Förderung von ETCS in Fahrzeugen

Die Bundesregierung sieht bislang im Haushaltsentwurf für das Jahr 2020 keine Finanzierung der Fahrzeugausstattung mit dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS vor. Sie stellt sich auf den Standpunkt, der Bund sei lediglich für die Ausstattung der Infrastruktur mit ETCS-Technik zuständig, nicht für die Fahrzeugtechnik. Dies sieht der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) kritisch: „Wir verweisen darauf, dass mit der Einführung von ETCS wesentliche Funktionen von der Infrastruktur in die Fahrzeuge verlagert werden. Dadurch überträgt der Bund erhebliche Kosten aus seinem Verantwortungsbereich auf die Fahrzeugbetreiber. Wenn die Regierung die Eisenbahnunternehmen mit diesen hohen finanziellen Belastungen alleine lässt, stellt sie die Akzeptanz des Gesamtsystems ETCS in der gesamten Branche infrage und gefährdet die erfolgreiche Digitalisierung der Eisenbahnen“, so VDV-Präsident Ingo Wortmann am 02. April 2019.

[2] Nationale Plattform Zukunft der Mobilität, Arbeitsgruppe 1 Klimaschutz im Verkehr: Zwischenbericht 03/2019, Seite 37 (Schienenpersonenverkehr), bzw. Seite 42 (Schienengütervekehr). www.plattform-zukunft-mobilitaet.de.

Die Kosten für die ETCS-Ausrüstung belaufen sich nach Schätzungen des VDV mit Zulassungsaufwand auf bis zu 700 000 Euro pro Fahrzeug. Damit stellen sie einen massiven zusätzlichen Kostenblock für die Branche dar, vor allem für die zahlreichen klein- und mittelständigen Bahnen, die diese Extrakosten nicht schultern können.

Die Einführung von ETCS führt zu mehr Kapazitäten und höherer Verlässlichkeit im Netz, womit die Eisenbahn gerade im Güteverkehr attraktiver und wettbewerbsfähiger wird. Im Sinne einer Verkehrsverlagerung zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor kann ETCS entscheidend beitragen. Die Bundesregierung hatte sich deshalb bislang ausdrücklich auch für die Förderung der Nachrüstungsinvestitionen bei den Eisenbahnunternehmen ausgesprochen, so unter anderem im Masterplan Schienengüterverkehr.

Der VDV erwartet von der Regierung, sich an dieser Aussage messen zu lassen. Ein Verweis auf eine eventuelle Förderung auf EU-Ebene führe nicht weiter, da es vollkommen unklar sei, ob diese Förderung je komme. Bleibe es dabei, dass der Kostenblock für die ETCS-Umrüstung der Fahrzeuge bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen hängen bleibe, bestehe die Gefahr, dass die Digitalisierung der Eisenbahn als Voraussetzung der politisch gewollten Verkehrswende schon im Ansatz scheitere.

Infrastrukturprogramm für mehr Verkehr auf der Schiene präsentiert

In einer gemeinsamen Presseerklärung informierten das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) und der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) am 06. Mai 2019 über die zentralen Ergebnisse einer Studie. Im Auftrag der beiden Verbände hat die KCW GmbH das „Klima-Plus-Programm für mehr Güter auf der Schiene“ erstellt.

Die Studie nennt Projekte zur Beseitigung von Flaschenhälsen im Schienennetz und kommt zum Ergebnis, dass mit überschaubarem finanziellem Mehraufwand sich das deutsche Schienennetz bis 2035 für doppelt so viel Güterverkehr wie heute ertüchtigen lässt. Der Bund müsste dafür in den kommenden 15 Jahren zusammen 4,2 Milliarden Euro mehr als vorgesehen investieren.

Die Studie geht vom aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 aus und davon, dass zumindest die in der Studie priorisierten 17 Vorhaben auch umgesetzt werden. Darüber hinaus werden von den Autoren 48 zusätzliche „Netzprojekte“ sowie vier „Europa-Projekte“ beschrieben, mit denen gezielt Engpässe im Schienennetz beseitigt werden könnten.

Die Schwerpunkte des Ausbaukonzepts der Studie liegen auf der Elektrifizierung bestehender Strecken, zusätzlichen Gleisen an bestehenden Strecken, kürzeren Signalabständen sowie Überhol- und Kreuzungsbahnhöfen. Im Fokus der Studie liegen die Ost-West-Verbindungen in Süddeutschland, um damit vor allem grenzüberschreitende Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Die Studie kann heruntergeladen werden: www.vpihamburg.de.

Anmerkung von W. D. Mann:

Die Studie hat einige Schwachpunkte. Zunächst baut sie auf einer früheren Studie desselben Hauses im Auftrag des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2010. Diese Studie war bei Fachleuten und in der Presse auf Unverständnis gestoßen, unter anderem sah sie vor, anstelle der Ausbaustrecke Emmerich – Oberhausen die Güterzüge über die „gut erhaltene“ „Rheinbrücke“ Griethausen — übrigens die älteste erhaltene Eisenbahnbrücke Mitteleuropas — und weiter linksrheinisch ins Rhein-Ruhr-Gebiet zu führen. Die Brücke Griethausen führt allerdings lediglich über den Altrhein, einen toten Seitenarm des Rheins. Der Hauptstrom des Rheins wurde von 1865 bis 1912 im Zuge dieser Strecke mit einem Trajekt zwischen Welle und Spyck überquert.

Ungeachtet dieses Fauxpasses arbeitet die Tageszeitung Die Welt vom 25. August 2010 die umweltpolitische Problematik der linksrheinischen Führung gut heraus www.welt.de.

Die aktuelle Studie hat den Mangel, dass sie als Kapazitätsbedarf einfach linear von einer Verdoppelung der heutigen Güterzugzahlen auf den einzelnen Streckenabschnitten ausgeht. Das ist nicht sachgerecht. Damit wird ignoriert, dass viele Güter deswegen auf der Straße transportiert werden, weil es in der betreffenden Relation an güterzugfreundlicher Infrastruktur mangelt. Umgekehrt gibt es einige Güter-Relationen, in denen die Eisenbahn den Markt bereits heute gut ausschöpft; hier sind keine weiteren Verkehrsverlagerungen mehr möglich. Auszubauende Streckenabschnitte ohne eine fundierte Verkehrsstromanalyse zu identifizieren ist deswegen den zweiten Schritt vor dem ersten gemacht. Alles in allem ist die Studie wohl eine Fleißarbeit, als Gebrauchsanweisung für den Infrastrukturausbau allerdings ungeeignet.

Geboten wäre es meines Erachtens daher, dass die Bundesregierung (und die sie tragenden Bundestagsfraktionen), bei kompetenter Stelle ein Gutachten in Auftrag gibt, welches die Verkehrsströme identifiziert, die im Sinne eines volkwirtschaftlich maximal sinnvoll möglichen Anteils des Schienengüterverkehrs verlagerbar wären, und die dafür notwendige Infrastrukturausbauten aufzeigt.

Kurzmeldungen Bahnprojekt Stuttgart – Ulm

Am 16. April 2019 wurde die dritte Kelchstütze für den neuen Stuttgarter Bahnhof betoniert. Diese Stütze befindet sich im Bauabschnitt 16 der Bahnhofsbaustelle und bildet mit einem sogenannten Randkelch und einem Restkelch die **erste vollständige Kelchreihe** quer zur späteren Gleislage. Betoniert wurde der rund sechs Meter hohe, obere Teil der Kelchstütze. Der Blütenkranz, die sogenannte Hutze für die Einfassung der Lichtaugen, wird planmäßig erst später betoniert. Der genauso hohe Kelchfuß, auf den das nun betonierte Bauteil aufsitzt, war im Vorjahr gefertigt worden.

Am 03. Mai 2019 fand im Stuttgarter Rathaus die 22. Lenkungskreissitzung der Partner des Bahnprojekts Stutt-

gart– Ulm statt. Dabei haben das Land Baden-Württemberg und die DB den **Realisierungs- und Finanzierungsvertrag für das zweite Gleis der Wendlinger Kurve** unterzeichnet. Es laufen Abstimmungen mit dem Verband Region Stuttgart sowie den Landkreisen Reutlingen, Tübingen und Zollern-Alb zu einer finanziellen Beteiligung. Die Kostenschätzung für das Projekt liegt bei 100 Millionen Euro. Mit der „Großen Wendlinger Kurve" wird die Neckartalbahn in Richtung Tübingen nunmehr zweigleisig an die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm angeschlossen.

Am 15. Mai 2019 informierte die DB Projekt Stuttgart– Ulm GmbH über den Stand der Arbeiten an der Neckarbrücke in Bad Cannstatt. Nachdem im Sommer 2018 der Taktvorschub der 345 Meter langen Brücke abgeschlossen wurde, wird derzeit die Fahrbahnplatte betoniert, was bis zum Ende des Jahres 2019 abgeschlossen sein soll. Parallel dazu soll der untergehängte Steg an der Brücke montiert werden, damit er in der ersten Jahreshälfte 2020 Fußgängern und Fahrradfahrern zur Verfügung steht.

Schienengüterverkehr

Konsequente Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr gefordert

Die Verkehrsminister der Länder haben am 05. April 2019 die bisher umgesetzten Maßnahmen und Schritte beim Masterplan Schienengüterverkehr (*siehe Folge 109 der GRV-Nachrichten, Seite 5f.*) begrüßt und eine weiterhin konsequente Umsetzung gefordert. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unterstützt diesen Beschluss der Länder ausdrücklich.

„Beim Masterplan Schienengüterverkehr sind wir bereits einige wichtige Schritte vorangekommen, zum Beispiel bei der Trassenpreishalbierung. Dennoch dürfen Politik und Branche gemeinsam nicht nachlassen, die Maßnahmen und Projekte aus dem Masterplan weiter konsequent umzusetzen. Nur so schaffen wir in Deutschland die notwendige Verlagerung von mehr Gütern auf die Schiene, um die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen", so VDV-Vizepräsident Joachim Berends.

Der VDV, in dem über 185 Güterbahnen organisiert sind, bewertet neben der Trassenpreissenkung auch die ersten Schritte beim so wichtigen Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr (*siehe Folge 113 der GRV-Nachrichten, Seite 23*) positiv.

SBB Cargo startet mit automatischer Kupplung

Seit Mai 2019 verkehren Züge von SBB Cargo mit automatischen Kupplungen. Rund 100 Güterwagen und 25 Loks für den kombinierten Binnenverkehr sind umgerüstet worden. Dies ist ein erster Schritt in Richtung Teilautomatisierung auf der letzten Meile. SBB Cargo ist damit Pionierin in Europa.

Mit automatischer Kupplung verbundene Güterwagen am 14. Mai 2019 im Rangierbahnhof Zürich Limmattal; Foto: Hans Rothen, Bäriswil.

Automatische Kupplungen sind ein erstes, wichtiges Element, um den Schienengüterverkehr effizienter und damit konkurrenzfähiger zu machen. Dank der neuen Kupplungen wird der Rangiervorgang beschleunigt und sicherer. Die Wagen untereinander und Lokomotiven werden automatisch zusammengehängt, auch die Bremsprobe soll automatisch erfolgen, zum Trennen der Wagen ist zunächst aber noch ein Handgriff nötig.

Die Kosten der Umrüstung betrugen rund 15 Millionen Schweizer Franken, der Bund steuert davon rund 9 Millionen Franken bei. Peter Füglistaler, Direktor des Schweizer Bundesamts für Verkehr (BAV), lobte bei der Medienkonferenz am 14. Mai 2019 den Pioniergeist von SBB Cargo. Er wies aber auch darauf hin, dass der Innovationsschub nur dann seine volle Wirkung entfalten kann, wenn andere Akteure, wie die privaten Wagenhalter mitziehen. Nur so könnten die technischen Neuerungen flächendeckend umgesetzt werden.

Nicolas Perrin, Vorstandsvorsitzender von SBB Cargo, hob hervor, dass man keinen Schweizer Alleingang, sondern Lösungen für europäische Standards anstrebe. Bei der Entwicklung der automatischen Kupplung und der automatischen Bremsprobe, arbeitet SBB Cargo mit europäischen Partnern zusammen. (*siehe Bericht zur Messe Transport Logistic im Kapitel Veranstaltungen*).

Beim Rangierpersonal stehen umfangreiche Pensionierungen an, welche den Fachkräftemangel in den nächsten Jahren erheblich verschärfen. Die automatische Kupplung ist ein erster Schritt in Richtung Teilautomatisierung des Bahnbetriebs. Dazu gehören aber auch die automatische Bremsprobe sowie ein Kollisionswarnsystem. Zusammen ermöglichen diese drei Elemente dann den Ein-Personen-Betrieb beim Rangieren.

In Folge 111 der GRV- Nachrichten findet sich auf Seite 25 ein Bericht von Peter Molle zu den damaligen Aktivitäten der DB, die erst jetzt nach über 25 Jahren fortgesetzt werden.

Die GRV begrüßt den Schweizer Alleingang ausdrücklich, mittel- bis langfristig ist jedoch eine europäische Lösung notwendig.

Spendenaufruf

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

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

Verwendungszweck: „steuerbegünstigte Spende für verkehrswiss. Arbeiten".

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

Schienen-personenverkehr

Internationaler Bahn-Reiseverkehr, quo vadis?

Werner Stohler, Zug

Eine Fassung des Beitrags mit Fokus auf der Schweiz erschien in der Schweizer Eisenbahn-Revue, Ausgabe 4/2019.

Ein kurzer Blick zurück

Internationale Erreichbarkeit ist für jedes Land mit einer arbeitsteiligen Wirtschaft und/oder für Tourismus-Regionen von zentraler Bedeutung. Vor dem stürmischen Wachstum der Luftfahrt, insbesondere der Billigfliegerei, waren es häufig die Verkehrswege im angrenzenden Ausland, also Straßen, Autobahnen und Eisenbahn-Verbindungen, welche die Qualität der Erreichbarkeit bestimmten. Heute bilden die Flughäfen die Eingangstore eines Landes. Internationale Verbindungen der Eisenbahn sind aus Rentabilitätsgründen vielerorts abgebaut worden oder ganz verschwunden.

Der nach 1980 einsetzende Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken hat eine Trendwende eingeleitet, vor allem im Bereich von 2 bis 4 Stunden Reisezeit zwischen großen Zentren. Für touristische Reisen werden auch heute noch längere Bahnreisen vom Markt akzeptiert, wenn die Qualität, also Rollmaterial, Komfort unterwegs, Fahrplanlage und die Preise stimmen.

Wo steht der internationale Bahnverkehr heute und was sind seine kurz- und mittelfristigen Perspektiven?

Das politisch-gesellschaftliche Umfeld

Der Bericht der Weltklima-Konferenz von Katowice hat aufgezeigt, welch dramatische Folgen der schon jetzt zu beobachtende Klimawandel zeitigen wird. Daran hat der vom Erdöl und seiner Verbrennung abhängige Verkehr auf der Straße und in der Luft einen großen Anteil. Allein im deutschen Binnenverkehr besteht ein riesiges Umlagerungs-Potential von der Luftfahrt auf die umweltfreundlichere Eisenbahn: 24 Millionen Fluggäste* nutzen heute 325 000 Inlandflüge*. Zum Vergleich: Die DB weist im Fernverkehr 140 Millionen Fahrgäste* mit einer mittleren Reiseweite von 285 Kilometer* aus. Dabei liegt die mittlere Reiseweite der Fluggäste höher als bei DB Fernverkehr. Im internationalen Verkehr in die Nachbarländer Deutschlands dürfte der Flugverkehr die Bahn bei weitem überflügeln (* alle Zahlen gerundet).

Geradezu gigantisch wäre das Umlagerungs-Potential von der Autobahn in den Fernverkehr. Doch dazu wären die heutigen Infrastrukturen bei weitem nicht vorbereitet.

Erste öffentliche Institutionen in der Schweiz, insbesondere im akademischen Bereich, haben aus umweltpolitischen Überlegungen bereits verfügt, dass für Dienstreisen bei Reiseweiten bis zu 1000 Kilometern in Europa die Bahn zu benützen sei. Das ist ein Umkreis, in dem von der Schweiz oder von deutschen Großstädten aus die Destinationen London, Amsterdam, Bruxelles, Kopenhagen, Stockholm, Warschau, Prag, Wien, Rom, Barcelona und ganz Frankreich bis zur Atlantikküste enthalten sind.

Der TGV Duplex 8530 am 25.Mai 2019 in Hendaye (Abfahrt 07.19 Uhr) nach Paris Montparnasse (Ankunft 12.13 Uhr); Foto: Werner Stohler.

Das gesellschaftliche Umfeld erinnert an die Waldsterben-Debatte der 1980er-Jahre in der Schweiz. Damals erkannten die Bahnen und die übrigen Transport-Unternehmen ihre Chancen und lancierten Infrastruktur- und verkaufsfördernde Programme, die heute nicht mehr wegzudenken sind: S-Bahn Zürich, Bahn 2000, preiswertes Halbtax-Abo, das Generalabonnement (Netzkarte) für alle Transportmittel des Landes, also für Bahn, Tram, Bus und zahlreiche Seilbahnen.

Heute ist der Moment gekommen für eine ähnliche Initiative wie vor 30 Jahren, dieses Mal zur Förderung des Internationalen Eisenbahnverkehrs. Dafür sind Initiative und eine effiziente internationale Zusammenarbeit gefragt.

Verbindungen nach Westen

Von **Straßburg** ausgehend gibt es nicht nur stündliche TGV-Züge nach Paris, sondern auch täglich mehrere TGV-Verbindungen, welche Richtung Süden nach Lyon und ans Mittelmeer führen. Diese verkehren über die HGV-Linie Rhin-Rhône Richtung Lyon. Andere TGV nutzen die Umfahrungslinien in Paris und verbinden Straßburg umsteigefrei mit **Lille** (Anschluss nach **London**[3]), **Brüssel**, mit der **Bretagne** und mit **Bordeaux**. Zahlreiche dieser Verbindungen könnte man nach Deutschland rückverlängern und damit ein zusätzliches Kundenpotential erschließen.

In Analogie zu Karlsruhe / Straßburg ließe sich auch von **Köln und dem Ruhrgebiet** aus ein ganzer Fächer von

[3] Das Umsteigen in Lille (nur in Richtung Großbritannien) hängt zusammen mit den strengen Sicherheitsanforderungen für Fahrten durch den Ärmelkanal-Tunnel. Dazu sind Räumlichkeiten für die Sicherheitskontrollen und separate Bahnsteige erforderlich, die nur an wenigen Bahnhöfen vorhanden sind. Das Fehlen der für den direkten London-Verkehr notwendigen baulichen Maßnahmen in Deutschland hat bisher solche Direktverbindungen verhindert.

Direktverbindungen an die Atlantik-Küste und nach Süden aufbauen, die ebenfalls (je nach Destination) einen oder mehrere der peripheren Pariser Stadtbahnhöfe **Roissy-Charles-de-Gaulle, Marne-la-Vallée und Massy** bedienen könnten.

Verbindungen mit der Schweiz und Italien

Das deutsche und das schweizerische Hauptnetz sind in Basel, Schaffhausen und (mit einer Korridor-Strecke durch Vorarlberg) in Lindau / Sankt Margrethen miteinander verbunden. In beiden Ländern gilt seit langem ein Taktfahrplan, auch für grenzüberschreitende Verkehre.

Basel ist das wichtigste Einfallstor zur Schweiz, nicht nur im Güterverkehr, sondern vor allem auch im Reiseverkehr. Innerhalb von zwei Stunden verkehren drei deutsche ICE-Züge von / nach **Hamburg, Köln / Dortmund und Berlin** und sind fast stündlich durchgebunden nach Zielen in der Schweiz (Zürich, Chur und Interlaken). Sie zeigen, wie internationaler Reiseverkehr erfolgreich betrieben werden kann. Sie profitieren in Deutschland von den bestehenden Neubaustrecken, vor allem nördlich des Rhein-Main-Raumes. Seit 1980 ist auch der vierspurige Ausbau der Strecke Karlsruhe – Basel im vordringlichen (!) Bedarf des deutschen Bundesverkehrswegeplans enthalten, was die Fahrzeit um eine weitere halbe Stunde verkürzen würde. Doch dieser Ausbau schleppt sich unendlich langsam dahin. Zwar wird jetzt ein Abschluss der Bauarbeiten bis zum Jahre 2042 angekündigt. Die Zukunft wird weisen, ob das Ziel auch erreicht wird. Auf absehbare Zeit sind also keine großen Veränderungen im Angebot und bei der Fahrzeit zu erwarten.

Bis zu diesem Zeitpunkt passen die Taktfahrpläne in Deutschland und die Italien-Verbindungen ab Basel oder Zürich nicht zusammen. Weil sowohl die Züge via Lötschberg wie auch via Gotthard zur halben Stunde abfahren, entsteht für deutsche Fahrgäste aus dem Oberrhein eine Wartezeit von ca. 40 Minuten. Für sie hat sich also die Reisezeit nach Milano trotz der Milliarden-Investitionen für die Alpen-Basistunnel nicht verkürzt!

Zwischen **Stuttgart und Zürich** verkehrt zurzeit alle zwei Stunden ein direkter Zug, in naher Zukunft sogar stündlich. Die grenzüberschreitende Nachfrage ist allerdings bescheiden, so dass die Bahnen alles Interesse zeigen, das Defizit dieser Linie möglichst klein zu halten. Immerhin hat Deutschland seinen Streckenabschnitt mit viel Aufwand für Neigezüge ertüchtigt. Während einiger Jahre (Angaben aus dem Fahrplan 2007) verkehrten deutsche ICE-Triebzüge im Wechsel mit Cisalpino-Zügen, die eine direkte Verbindung Stuttgart – Milano (mit italienischem Speisewagen) herstellten. Die Fahrzeit Stuttgart – Zürich betrug 2 Stunden 40 Minuten, bis Mailand 6 Stunden 40 Minuten. An beiden Endpunkten gab es gute Anschlüsse. Bekanntlich ist das unternehmerische Experiment Cisalpino missglückt. Die DB hat wegen Fahrzeugmangel im restlichen Netz ihre ICE-T-Züge ebenfalls abgezogen. Die Fahrzeit Stuttgart – Zürich beträgt heute wieder 3 Stunden 7 Minuten. Daran wird sich in näherer Zukunft nur wenig ändern.

Wer (wie früher mit dem Cisalpino) nach Mailand weiterreisen möchte, hat heute eine Aufenthaltszeit von eineinhalb Stunden in Zürich. Das wird sich Ende 2020 nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und mit dem neuen Fahrplan ändern. Die gesamte Reisezeit Stuttgart – Milano (mit Umsteigen in Zürich) beträgt dann noch rund 6 Stunden.

Nach einer langen Vorbereitungszeit ist jetzt der Streckenausbau und die Elektrifizierung zwischen **München** und Lindau in Gange, so dass nach deren Abschluss die Reisezeit München – Zürich auf etwas über dreieinhalb Stunden sinken wird. Damit wird sie einigermaßen konkurrenzfähig im Vergleich zur Luftfahrt mit dem weit vom Zentrum entfernten Flughafen in München.

Ähnlich wie die Gäubahn von Stuttgart leidet die Strecke von München in die Schweiz an ihrer historischen Linienführung: Sie ist im Vergleich zur Luftlinie 1,6-mal länger! Sie kann aber in näherer Zukunft dank der Neubaustrecken zwischen Berlin und München an Bedeutung gewinnen. Die heutige Fahrzeit Berlin – Basel – Zürich beträgt achteinhalb bis achtdreiviertel Stunden. Via die ausgebaute Strecke München – Zürich und die Neubaustrecke Berlin – München gewinnt man (gute Anschlüsse in München vorausgesetzt) mehr als eine Stunde gegenüber der Fahrt via Basel – Frankfurt.

Verbindungen mit Österreich

Täglich verbinden Railjet-Züge im Zweistundentakt und mit einer Fahrzeit von 4 Stunden München mit Wien, in Einzelfällen verlängert bis Budapest oder Bratislava. Vergleichbare Angebote nach Wien gibt es von Frankfurt respektive Berlin via Nürnberg und Regensburg sowie von Berlin via Prag.

Skandinavien-Verkehr

Ende 2019 wird der Fährverkehr zwischen Puttgarden und Rødby eingestellt. Bis zur Eröffnung des Femern-Tunnels machen die Züge den Umweg über Flensburg und die Storebælt-Verbindung, was jedoch wenig an der Fahrzeit ändert.

Entwicklungs-Perspektiven

Beide Länder, also die Schweiz und Deutschland, haben ein eminentes Interesse an guten Verkehrsverbindungen mit dem europäischen Umland, sei es auf der Straße, mit der Bahn oder (für größere Distanzen) im Luftverkehr. Beim Luftverkehr liegt die Hoheit über die Infrastruktur, nämlich die Flughäfen, in nationaler Hand. Sie bestimmt im Rahmen ihrer politischen Prozesse, wie viel Kapazität sie zur Verfügung stellen will. In der Angebotsgestaltung sind die Fluggesellschaften völlig frei, sofern sie die entsprechenden Start- und Landeslots bekommen.

Beim terrestrischen Verkehr ist es ganz ähnlich. Auch dort gilt das Territorial-Prinzip und jedes Land entscheidet nach seinen eigenen politischen, finanziellen und raumplanerischen Kriterien, wie es seine Straßen und Eisenbahn-Linien baut und betreibt. Selbstredend braucht es für grenzüberschreitende Anlagen entsprechende Vereinbarungen. Im Straßenverkehr sind Lage und Ausgestaltung der Grenzübergänge weitgehend gelöst.

Auch bei der Eisenbahn liegen die Grenzübergänge seit beinahe historischen Zeiten fest.

Im Gegensatz zur Straße erfordert der Eisenbahn-Verkehr jedoch zusätzliche Absprachen über Angebot, Fahrplan, Rollmaterial, Betrieb und Finanzierung grenzüberschreitender Züge. Auch hier herrscht in Europa, trotz zahlreichen Bemühungen der EU, noch immer das Territorialprinzip. Die Entscheidungszentren befinden sich in den Hauptstädten, meistens weit entfernt von der Grenze. Der Fokus liegt bei den großen und einnahmenträchtigen Hauptlinien des jeweiligen Landes.

Theoretisch existiert seit der Bahnreform der EU der freie Netzzugang und damit die Möglichkeit des Wettbewerbs auch im Reiseverkehr. Doch davon ist — abgesehen von wenigen Ausnahmen — nicht viel zu sehen. Zu hoch sind die Hindernisse in technischer und finanzieller Hinsicht, als dass sich jemand in dieses Feld wagen will.

Soll der internationale Verkehr in Europa aus umweltpolitischen Gründen gefördert werden, dann bedarf es einer spezifischen Strategie, welche hemmende Elemente des Territorial-Prinzips zu mindern vermag. Drei Dinge sind dabei von zentraler Bedeutung: **Fahrzeuge, Fahrpläne** und danach unweigerlich die **finanziellen und tariflichen Aspekte**.

Fahrzeuge

Man könnte meinen, fast 30 Jahre nach Beginn der durch die europäische Bahnreform angestoßenen Bemühungen sollten alle Neufahrzeuge auf allen europäischen Strecken, also auch im Hochgeschwindigkeits-Bereich, freizügig verkehren dürfen. Dem ist bei weitem und wohl noch für längere Zeit nicht so. Die SBB bemühen sich in ihren Rollmaterial-Beschaffungen darum, dass neue Fahrzeuge auslandtauglich gebaut und dort auch zugelassen werden. Das wird mit dem neuen FV-Dosto von Bombardier bis zu einer Maximalgeschwindigkeit von 200 Kilometer pro Stunde und beim neuen Giruno von Stadler-Rail bis 250 Kilometer pro Stunde der Fall sein. Das genügt weitgehend für den Einsatz nach Deutschland und nach Österreich, sofern sie auch mit den länderspezifischen Signal- und Sicherheits-Systemen ausgerüstet sind. Für die Rennstrecken in Frankreich und Italien sind sie jedoch zu langsam. Frankreich besitzt eine kleine Flotte von Euro-Duplex-TGV, die mit ihrer Vierstromausrüstung auch nach Deutschland und in die Schweiz verkehren können. Das deutsche Gegenstück dazu sind die Velaro-Züge ICE-M, die jetzt in Umlauf kommen. Um also zusätzliche Direktverbindungen in Ziele dieser Länder aufzubauen, gibt es nur eine Strategie: Fahrzeuge kaufen, die diese Anforderungen erfüllen oder — ähnlich wie bei TGV Lyria und TGV Aleo — weitere Gemeinschaftsunternehmen gründen.

Finanzierung

Will man jedoch den internationalen Bahnreise-Verkehr signifikant fördern und entwickeln, dann sind strategische Überlegungen angesagt: Welche Direktverbindungen, mit welcher Art von Fahrzeugen und vor allem, wie findet man eine (Anschub-) Finanzierung für Verbindungen, die gemäß heutigen Regeln in einem Nachbarland zu Kostenunterdeckungen führen? Mit welchen umweltpolitischen und juristischen Begründungen umschifft man die starre, dogmatische europäische Regel, wonach Fernverkehr kostendeckend betrieben werden muss? Aus welchen Finanztöpfen will man eine solche umweltpolitisch begründete Initiative finanzieren?

Die Lösung für den alpenquerenden Güterverkehr in der Schweiz hat einen pragmatischen Lösungsansatz gezeigt: Der umweltschädlichere Verkehr (Straße) hilft dem teureren, jedoch umweltfreundlicheren Bahnverkehr, die ungedeckten Kosten zu tragen. Beim Personenverkehr wäre es eine Abgabe auf das bislang steuerfreie Flugbenzin, was gleichzeitig als Steuerungsmaßnahme das Fliegen ein wenig verteuern würde.

Nachtreise-Verkehr

Ähnliche Überlegungen sind auch zum Nachtverkehr notwendig. Die österreichischen Bahnen haben diese Chance erkannt und die wichtigsten von den anderen Bahnen aufgegebenen Verbindungen wiederbelebt. Sie sind jetzt in der Lage, große Investitionen in neues Wagenmaterial zu tätigen. Davon profitieren Deutschland und die Schweiz gleichermaßen. Doch dieses Kernnetz ließe sich nach Westen und nach Süden noch stark erweitern.

Zusammenfassung

Es ist heute unbestritten, dass die Menschheit alles daransetzen muss, den Kohlendioxid-Ausstoß zu reduzieren und langfristig ganz zu unterbinden. Zu den größten „Kohlendioxid-Sündern“ gehören heute die Luftfahrt und der Straßenverkehr, die für mehr als ein Viertel des weltweiten Ausstoßes verantwortlich sind. Jede Maßnahme, und sei sie noch so klein, die diese Entwicklung zu bremsen vermag, ist deshalb willkommen. Dazu gehört auch eine Revision unseres Verhältnisses zur Mobilität, anders formuliert unsere Einstellung zu Raum und Zeit.

Die Mobilität gehört zu den größten Errungenschaften der Menschheit. Sie soll in keiner Weise in Frage gestellt werden. Doch warum wird sie immer nur nach dem Grundsatz „Time is Money“ betrieben und weiterentwickelt? In den gängigen Verkehrsmodellen erscheint die Reisezeit immer als Negativum. Das war in der Zeit der Postkutschen durchaus berechtigt. Aber heute, mit dem Komfort unserer Hochgeschwindigkeits-Züge? Ist die Reisezeit dermaßen wertlos, wie unsere Verkehrsmodelle es uns unterstellen. Das will natürlich nicht heißen, dass Reisezeit-Verkürzungen um eine Stunde oder mehr wertlos seien. Es lohnt sich ja auch für die Betreiber, die Rollmaterial und Personal damit effizienter einsetzen können.

Das aufkommende Klima- und Umweltbewusstsein in der heranwachsenden Jugend ist ein Fanal, dass sich die Gesellschaft langsam in eine Richtung entwickeln könnte, die unsere ökonomischen Modelle noch nicht berücksichtigen. Es zeichnet sich ein historisches Fenster ab, in dem sich die Eisenbahn ein Wirkungsfeld zurück erobern kann, das sie lange Zeit stiefmütterlich behandelt oder gar ganz vernachlässigt hat.

Eisenbahner mit Herz 2019 gekürt

Am 03. April 2019 veröffentlichte die Allianz pro Schiene die diesjährigen Sieger ihres Wettbewerbs. Die Hamburger Zugchefin Mareen Harder hat bei „Eisenbahner mit Herz“ den ersten Preis gewonnen. Die Mitarbeiterin der DB überzeugte die Jury mit ihrem mutigen, entschlossenen Einsatz für eine junge Reisende, die als kleines Kind ihre Mutter beim Zugunglück von Eschede verloren hat. Harder organisierte am 02. Juni 2018 kurzfristig einen Sonderhalt eines verspäteten ICE in Eschede, um ihrem Fahrgast Charlotte die Teilnahme am Gottesdienst zum Gedenken an die Opfer des Zugunglücks vor 20 Jahren zu ermöglichen. Die damals zweijährige Charlotte war mit ihrer Mutter an Bord des verunglückten Zuges. Ihre Mutter hat den Unfall am 03. Juni 1998 nicht überlebt.

Silber erhält ein DB-Zugbegleiter, der jede Bahnfahrt zu einem Erlebnis macht. „Alexander Pojonie ist ein wahrer Alltagsheld, der mit seiner Herzlichkeit und Menschlichkeit eine rekordverdächtige Fanschar um sich gesammelt hat“, urteilt die Jury. Ein begeisterter Kunde betont: „Noch nie habe ich einen so aufmerksamen, lustigen, humorvollen Bahnmitarbeiter wie Pojonie kennengelernt.“

Silber für Alexander Pojonie; Foto: Allianz pro Schiene / Michael Bause.

Bronze hat sich Ronald Kwapinski durch seine selbstlose Unterstützung für den zehnjährigen Dominik verdient. Als der Junge ohne Geld und Monatskarte im Zug auf ihn zukommt, kauft ihm der Nord-West-Bahn-Zugbegleiter der Regio-S-Bahn auf eigene Kosten ein Ticket. „Es ist auch in einem solchen Fall mit einem Kind alles andere als selbstverständlich, dass jemand sein eigenes Geld einsetzt, um helfen zu können“, befindet die Jury.

Bronze für Ronald Kwapinski; Foto: Allianz pro Schiene / Focke Strangmann.

Gold für Mareen Harder; Foto: Allianz pro Schiene / Thomas Panzau.

Neben den drei Bundessiegern kürte die Jury elf Landessieger und die Online-Gemeinde bestimmte zum zweiten Mal einen Social-Media-Hero und entschied sich erneut für DB Regio-Kundenbetreuer Peter Hohmann.

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

Weiterer Verkehr im Umweltverbund

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

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

Elektrokleinstfahrzeuge (E-Roller) kommen

Auf europäischer Ebene gilt seit Januar 2016 die neue Typgenehmigungsverordnung (EU 168/2013) für zwei- oder dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge. Diese schließt selbstbalancierende Fahrzeuge und Fahrzeuge ohne Sitz aber ausdrücklich aus. Aufgrund der steigenden Nachfrage nach E-Rollern (oder auch E-Scooter) wird die durch die EU-Verordnung entstandene Lücke nun national geschlossen.

Nach Abschluss der Notifizierung auf europäischer Ebene hat das Bundeskabinett am 03. April 2019 den Entwurf der „Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr“ beschlossen. Mehrere Bundesländer sprachen sich insbesondere gegen die Zulassung von E-Rollern auf Gehwegen aus. In seiner Sitzung am 17. Mai 2019 hat der Bundesrat der Verordnung zugestimmt — allerdings mit Änderungen. E-Roller dürfen nicht auf Gehwegen fahren, sondern grundsätzlich auf Radwegen oder Straßen. Unter Berücksichtigung der vom Bundesrat beschlossenen Änderungen sollen diese Fahrzeuge ähnlich wie Fahrräder behandelt werden. Am 22. Mai hat das Bundeskabinett die Verordnung beschlossen, die am 15. Juni in Kraft getreten ist.

Die GRV begrüßt die von der Länderkammer verlangten Änderungen. Auf manchen Radwegen könnte es aber zukünftig eng werden. Diese sollten verbreitert werden und bei Neubauten ist der Platzbedarf für E-Roller direkt zu berücksichtigen.

Verkehr in der Schweiz

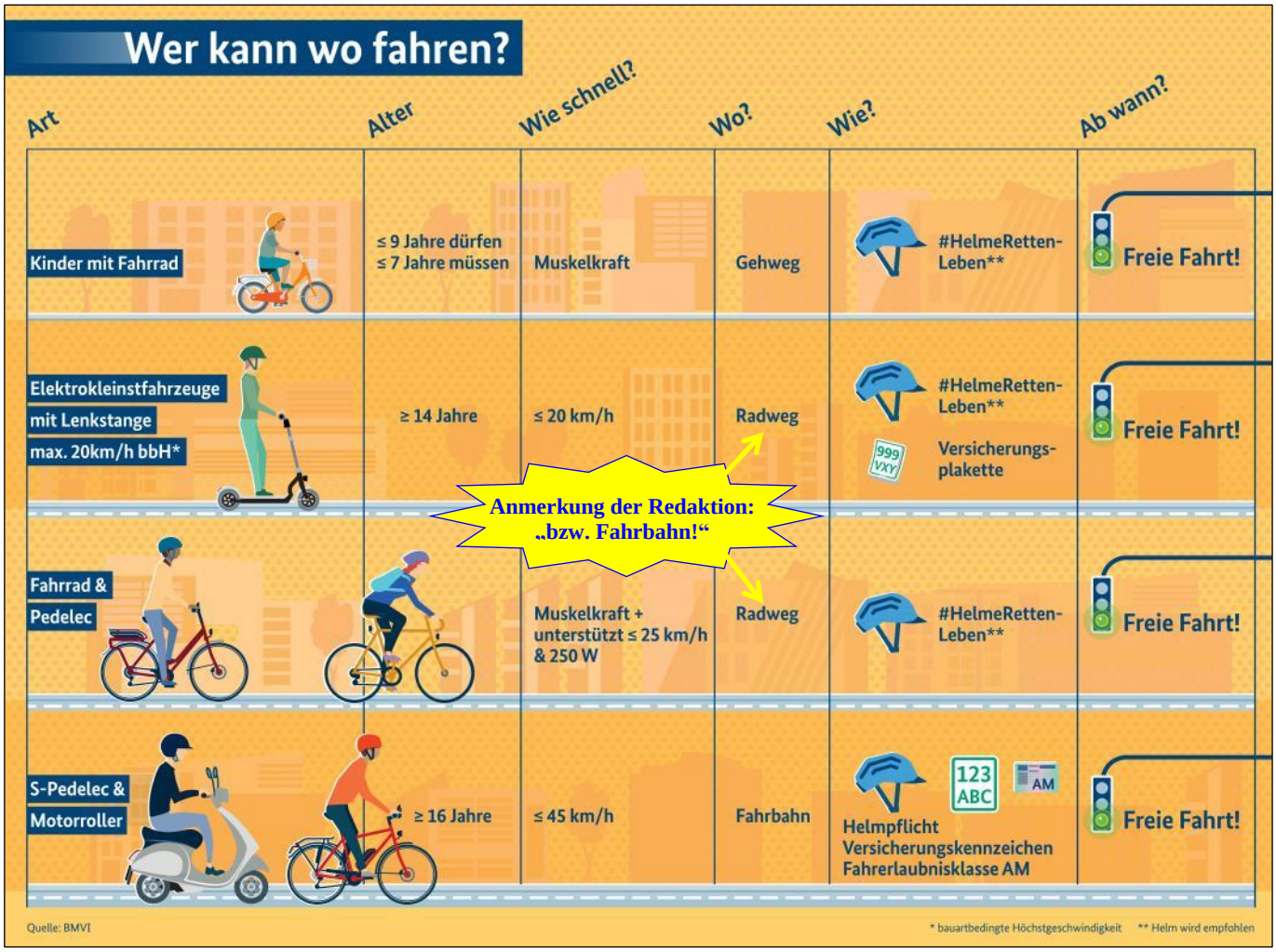
Die Weiche als Störstelle im Gleis

Jürg D. Lüthard, Zürich

Eine ausführlichere Version des Beitrags ist in der Schweizer Eisenbahn-Revue, Ausgabe 6/2019 erschienen.

Das Kompetenzzentrum Fahrbahn (KPZ), eine gemeinsame Tochtergesellschaft der BLS und der SOB, veranstaltete am 22. November 2018 in Olten ein Seminar unter dem provokativen Titel „Die Weiche als Störstelle im Gleis“. Peter Güldenapfel vom KPZ erklärte die Diskontinuitäten der abrupten Krümmungsänderung mit ihren dynamischen Auswirkungen und Komforteinbußen.

Gegenwärtig gibt es bei der **SBB 161 normierte Weichentypen**! Davon entfallen 71 auf einfache Weichen, 4



auf symmetrische Weichen, 22 auf Doppelweichen, 20 auf Kreuzungsweichen und 44 auf Gleisdurchschneidungen und Mittelstücke. Bei den Meterspurbahnen sind es 41 einfache Weichen sowie eine Doppelweiche.

Über das geplante neue **LCC[4]-optimierte Weichensortiment 2022** informierte Martin Brunner von SBB Infrastruktur. Ziel der Zusammenarbeit von SBB, BLS, SOB und KPZ ist die Straffung des Weichensortimentes. Entstehen soll eine neu konzipierte modulare TSI kompatible Weiche mit Profil IV auf Beton- und Stahlschwellen mit höherer Elastizität. Bei der Betonweiche ist die SBB federführend und bei der Stahlweiche die SOB.

Neu heißen die Weichen mit 54 Kilogramm pro Meter EW 54 und nicht mehr EW IV. Als erstes sind vier neue Weichentypen vorgesehen: EW 54-185-1:8/1:9-Be besohlt, EW 54-300-1:12-Be besohlt, EW 54-500-1:14-Be besohlt und EW 54-900-1:19-Be besohlt. Wobei damit der Kurvenradius und Weichenneigung im Herzstück sowie die Schwellenart festgelegt ist.

Die Entwicklung ist soweit abgeschlossen, dass nun vier Prototypen vom Typ EW 54E2-300-1:12 Be besohlt zum Einbau gelangen. Bereits 2018 erfolgte der Ersatz einer Weiche in Sirnach. Im April 2019 folgten drei Weichen in Herrliberg-Feldmeilen sowie in Uster. In der zweiten Hälfte 2019 sollen je zwei Weichen mit den Radien 185, 500 und 900 Meter zur Erprobung kommen, eine erste Kreuzungsweiche soll Ende 2019 folgen.

Stephan Hunn, Südostbahn (SOB), referierte zur **Optimierung der Stahlweiche**. Auf Streckenabschnitten mit besonders engen Radien sollen bei der SOB weiterhin Stahlschwellen zum Einsatz kommen. Die bestehenden Stahlweichen haben mehrere Nachteile. Darunter: Gleitstuhlplatten statt Rollensysteme, und es gibt sie nur für das leichte Schienenprofil mit 46 Kilogramm pro Meter.

Nun entwickelte die SOB zusammen mit dem KPZ sowie den Lieferanten Tensol Rail und Schwihag die neue Stahlweiche 54E2 mit dem Schienenprofil IV (54 Kilogramm pro Meter) und Spurweite 1437 Millimeter. Das Konzept lehnt sich stark an Betonschwellen an. Es lässt Spurerweiterungen bis zu 1440 Millimetern ohne Veränderung der Schwellen zu. Die Weiche wird für die Ablenkungsradien von 185 und 300 Metern konzipiert. Als Einsatzgebiete sind vorgesehen, der Ersatz von Holzschwellen in Neben- und Abstellgleisen sowie in schwach- bis mittelbelasteten Hauptgleisen, um durchgehende Stahlgleise zu ermöglichen.

Yves Pittet, Leiter Infrastrukturprojekte bei der Montreux Berner Oberland Bahn (MOB), zeigte die Situation bei seiner **Meterspurbahn** auf. Auf der MOB und den Adhäsionsstrecken der mitbetriebenen Gesellschaft Montreux Vevev Riviera (MVR) sind auf 83,7 Streckenkilometer insgesamt 179 Weichen verlegt. Von den Gleisen liegen 11 Kilometer auf Stahl-, 44 Kilometer auf Beton- und 29 Kilometer auf Holzschwellen. Bei den Weichen entfallen 27 auf Stahl-, 31 auf Beton- und 121 auf Holzschwellen.

Ziel ist es nun, die Kosten zur Erhaltung des Fahrweges zu reduzieren und gleichzeitig die Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit zu erhöhen. Um Synergien bei Bahnhofserneuerungen zu erreichen, ist eine höhere Lebenserwartung der Weichen die Voraussetzung. Seit 2008 verbaut die MOB Betonweichen. Nun kommt seit September 2018 erstmals in der neuen Kreuzungsstation Gilamont bei Vevey ein neuer Weichentyp zum Einsatz. Die Betonweiche vom Typ BS IV-500-1:14 ist besohlt und mit dem Standard-Schienenbefestigungssystem W14 versehen. Die Verschlusssysteme sind in die Schwellen integriert.

Lorenz Riesen, Fachbereichsleiter Fahrbahn und Lichtraumprofil vom **Bundesamt für Verkehr** (BAV) erläuterte den Einfluss auf die Typenzulassungen und das Plangenehmigungsverfahren bei der Weiterentwicklung von Weichen. Die **Typenzulassung** ist eine Zulassung für den mehrfachen Einsatz von Fahrbahnkomponenten, die unter definierten Einsatzbedingungen netzweit zum Einsatz kommen. Hier sind erstens Nachweise aus Berechnungen und Laborversuchen sowie zweitens eine Beurteilung der Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit im Betrieb erforderlich. Die Typenzulassung überprüft nur den Zulassungsgegenstand und nie den Einbauort. Typenzulassungen sind immer auf zehn Jahre befristet.

Die **Plangenehmigung** ist die Voraussetzung, um Bahnanlagen überhaupt erstellen oder ändern zu können. Der Zweck ist die Baubewilligung für ein konkretes Objekt an einem konkreten Ort. Dabei werden auch die Rechte Dritter überprüft. Den Antrag dazu kann nur die Bahnunternehmung selbst stellen. Um eine Betriebserprobung von neuen Komponenten durchführen zu können, braucht es keine Typenzulassung, aber eine Plangenehmigung. Dazu braucht es für nicht zugelassene Teile einen Lieferantennachweis zur Einsatztauglichkeit sowie ein Mess- und Überwachungskonzept.

Die Optimierungspotenziale an der Weiche aus Lieferantensicht erörterte Erich Wipfler von **Voestalpine**. Hat die Standardschiene vom Typ R260 eine Härte von 260 HB (Härte Brinel) so erreichen neuere kopfgehärtete Schienentypen wie die 350HT HSH und insbesondere die 400UHC HSH eine um das drei- respektive sechsfache verlängerte Lebensdauer. Mit

Manganstahlherzstück; Foto: Voestaloine.

letzterem Schienentyp sind erste Testweichen bei der ÖBB in der Anwendung. Eine weitere Verbesserung der Liegedauer bringen, gegenüber geschraubten Herzstücken, gegossene Manganstahlherzstücke.

Ein Schwerpunkt der Entwicklung bildet eine höhere Elastizität, um eine

[4] Life-Cycle-Costing (LCC), auf Deutsch Lebenszykluskostenrechnung.

geringere Schotterpressung und Belastung der Schwellen zu erreichen. Damit bleibt die Lage der Schwellen im Schotter stabiler. Erreicht wird dies mittels Schienenzwischenlagen (zwischen Schiene und Platten), Plattenunterlagen (zwischen Platten und Schwellen) und Schwellenbesohlungen (Matte unterhalb der Schwelle). Auch bei Weichen werden die Holz- gänzlich durch Betonschwellen ersetzt.

Daniel Ziegler von der Firma Scheuchzer referierte zum Thema **Weichenschleifen**. Ab 1985 erfolge die vollständige Reprofilierung des Schienenkopfs und das erste Tangentialschleifen im Weichenbereich. Ab 2000 wurde das Schleifen immer mehr zur präventiven Maßnahme. Mit dem Weichenschleifen sind namhafte Einsparungen erzielbar.

Markantes Beispiel ist die Verzweigungsweiche bei Mâcon an der Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Lyon. Hier verkehren täglich 193 Züge mit insgesamt 78 000 Tonnen und 220 Kilometern pro Stunde. In den Jahren 2000, 2003, 2006 war der Ersatz der beweglichen Herzstücke notwendig. Mit dem ab 2006 erfolgten Einsatz des zyklischen Schleifens der Weiche steigerte sich die Liegezeit des Herzstückes von drei auf acht Jahre. Die SNCF studiert nun die Möglichkeit, das Weichenschleifens auf ihrem ganzen Netz einzuführen.

SBB erzielte im Jahr 2018 ein gutes Ergebnis

Am 19. März 2019 informierten in Bern Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar, Vorstandsvorsitzender Andreas Meyer und Finanzvorstand Christoph Hammer über das SBB Jahresergebnis 2018. Zwar ist das nun selbständige Unternehmen SBB Cargo wieder in den schwarzen Zahlen, aber „der Markt ist und bleibt schwierig", so Ribar. Mit Blick auf den Wettbewerb im Personenverkehr wies Ribar auf die Risiken und Nebenwirkungen des Wettbewerbs hin und lobte den Öffentlichen Personenverkehr der Schweiz als „Vorzeigemodell für Europa".

Meyer und Hammer präsentierten im Wechsel zentrale Daten des Jahres 2018. Das **Konzernergebnis** stieg um 169 Millionen Schweizer Franken auf den Rekordwert von 568 Millionen Franken. Davon stammen 102 Millionen Franken aus den Bereichen Regionalverkehr und Infrastruktur und 467 Millionen aus den eigenwirtschaftlichen Bereichen, letztere werden vollständig ins Bahnsystem reinvestiert. Das gute Konzernergebnis wurde auch durch das Effizienzprogramm „Railfit 20/30" ermöglicht, das gut auf Kurs ist. Im Vergleich zum Vorjahresergebnis sind Sondereffekte weggefallen, dagegen sind die Gewinne aus Immobilienverkäufen 2018 zurückgegangen. Die bestellten Leistungen von Bund und Kantonen für Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur, den Regionalverkehr sowie Ausbauten stiegen um 2,8 Prozent auf 3466 Millionen Franken.

Das Ergebnis des **Personenverkehrs** stieg auf 241 Millionen Franken (Vorjahr: 186 Millionen Franken). Die Verkehrserträge des Personenverkehrs haben um 2,2 Prozent auf 3483 Millionen Franken zugenommen. Gründe sind das Wachstum bei den Abonnementen und die Verbesserung im internationalen Personenverkehr, besonders auf der Nord-Süd-Achse. 2018 hat die SBB 107 Millionen Billette verkauft. Dazu haben die digitalen Verkaufskanäle mit 37 Prozent Wachstum beigetragen. Der Absatz an Schaltern und an Automaten ist gesunken. Die Selbstbedienungsquote erreichte einen Höchstwert von rund 87,9 Prozent. Die SBB hat mehr Stammkunden als je zuvor: 490 000 Kunden haben ein Generalabonnement (plus 2,1 Prozent) und 2,6 Millionen ein Halbtaxabo (plus 2,6 Prozent). Die SBB beförderte 2018 täglich 1,25 Millionen Passagiere (plus 0,8 Prozent). Rückläufig war die Kundenpünktlichkeit: 90,1 Prozent der Fahrgäste (minus 0,1 Prozent) kamen pünktlich an; die Anschlüsse erreichten 97,0 Prozent (- 0,1 Prozent). Unbefriedigend war die Pünktlichkeit in der Romandie und im Tessin sowie im vierten Quartal auf stark ausgelasteten Strecken wie Bern – Zürich.

Auch 2019 will die SBB das Preis-Leistungsverhältnis steigern und die Servicequalität verbessern. Nach einer Einigung mit dem Preisüberwacher sind nun Sparbillette für mehr als 100 Millionen Franken vorgesehen, jeder Besitzer eines Halbtax-Abos erhält 15 Franken, daneben gibt es weitere Leistungen für Abo-Kunden. Es soll auch Verbesserungen im Catering, bei Kundeninformation und der Reinigung geben. Insgesamt will die SBB dafür 230 Millionen Franken aufwenden.

Die **Immobilien** in der Europaallee Zürich sowie in Altstetten (Westlink) wurden im Verlauf 2017 in Betrieb genommen und generierten 2018 erstmals Mieterträge. Die Mieterträge von Dritten sind daher auf 502 Millionen Franken gestiegen (plus 4,6 Prozent). Die Drittumsätze in den 32 Großbahnhöfen entwickelten sich positiv (plus 61 Millionen Franken, plus 3,7 Prozent), insbesondere aufgrund der Umsätze in den Bahnhöfen Zürich Hauptbahnhof, Sankt Gallen und Genève Cornavin. Der Erfolg aus Immobilienverkäufen ist von 207 Millionen Franken auf 107 Millionen zurückgegangen. In den nächsten Jahren werden sich Gewinne aus Immobilienverkäufen bei rund 60 Millionen einpendeln. Insgesamt erzielte SBB Immobilien mit 339 Millionen Franken ein tieferes Ergebnis vor Ausgleichszahlungen (2017: 435 Millionen Franken).

SBB Cargo ist mit einem Ergebnis von 12,9 Millionen Franken wieder in den schwarzen Zahlen. Die Sanierungsmaßnahmen zeigten Wirkung. Allerdings sind 2018 Einmaleffekte aufgetreten, wie tiefere Abschreibungen aufgrund der Wertberichtigung 2017 oder Verkäufe von Rollmaterial. Ab 2019 erhält SBB Cargo keine direkte Unterstützung mehr durch den Bund (zuletzt 8 Millionen Franken). Der für die Versorgung der Schweiz bedeutende System-Wagenladungsverkehr hat sich positiv entwickelt (plus 1,7 Prozent Umsatz). Der kleinteilige Einzelwagenladungsverkehr nahm erneut um 2,4 Prozent ab und steht immer stärker unter Druck. Deshalb überprüft SBB Cargo mit ihren Kunden bis Ende 2019 Alternativen zu einer fixen täglichen Bedienung, etwa gebündelte Lieferungen. Seit Januar ist SBB Cargo eine eigenständige Konzerngesellschaft, um

eine Drittbeteiligung zu realisieren. Die Offerten von Interessenten werden derzeit geprüft und verhandelt.

SBB Infrastruktur hat noch nie so viele Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten ausgeführt wie 2018. Das Infrastrukturergebnis beläuft sich auf 78,2 Millionen Franken (Vorjahr: 99,6 Millionen Franken). Die Mittel aus der Leistungsvereinbarung (LV) wurden nicht vollständig ausgeschöpft, einerseits wegen der erhöhten Produktivität, andererseits fehlten bei steigendem Bauvolumen für zusätzliche Arbeiten die Ressourcen für Planung und Realisierung. Die SBB wird daher den LV-Zahlungsrahmen 2017 bis 2020 voraussichtlich nicht ausschöpfen und zwar im Umfang von geschätzt 250 Millionen Franken oder 3 Prozent.

Auch künftig sollen Arbeiten wo sinnvoll zeitlich konzentriert durchgeführt werden, wie 2018 mit der Totalsperre zwischen Lausanne und Puidoux-Chexbres. Dabei werden Auswirkungen auf Kunden und auf die Pünktlichkeit sorgfältig abgewogen, die Arbeiten auf Zeiten mit möglichst wenig Kunden gelegt sowie Bahnersatzlösungen angeboten. Zeitlich konzentrierte Arbeiten sind nur möglich, wenn Planungs- und Bauspezialisten sowie Baukapazitäten zur Verfügung stehen. Es geht um eine Abwägung im Spannungsfeld von Pünktlichkeit, Verfügbarkeit der Infrastruktur und langfristiger Qualität.

Erstfahrt von Alfred Escher durch „seinen“ Gotthardtunnel

Seit dem 01. Juni 2019 ermöglichen der Gotthard Panorama Express und „Woodvetia“ dem berühmten Schweizer Alfred Escher (1819 bis 1882) die Reise durch den Gotthardtunnel zwischen Göschenen und Airolo. An der Erstfahrt am 01. Juni 2019 wurde Alfred Escher vom Erschaffer seiner Holzfigur Inigo Gheyselinck sowie dem Bahnhistoriker Peter Pfeiffer und einer Gruppe Medienschaffender begleitet.

Besonders die letzten 130 Jahre haben dem Gotthard viel Bedeutung, ja sogar einen Mythos verliehen. Dank

Alfred Escher mit dem Künstler Inigo Gheyselinck am 01. Juni 2019 im Fotowagen des Gotthard Panorama Express; Foto: Gunther Ellwanger.

Alfred Escher, Zürcher Politiker und Wirtschaftsführer, wurde 1869 beschlossen, die Gotthardbahn zu bauen. Als Ingenieur für den Gotthardtunnel erhielt Louis Favre 1872 den Auftrag, er verpflichtete sich den 15 Kilometer langen Eisenbahntunnel in nur acht Jahren zu bauen.

Parallel zum Tunnel wurden die Zufahrtstrecken gebaut. Zwische Flüelen und Göschenen mussten 700 und zwischen Bellinzona und Airolo 900 Höhenmeter überwunden werden. Möglich machte dies eine sogenannte künstliche Längenentwicklung mit Kehrtunnels und vielen weiteren Kunstbauten. Heute noch können so die Gäste des Gotthard-Panorama-Express dreimal die Kirche von Wassen betrachten und fotografieren. Dazu lassen sich im Fotowagen die Scheiben öffnen und der Zug fährt an den besten Aussichtsorten bewusst langsam.

Im Februar 1880 konnte der Durchstich gefeiert werden und das mit nur 33 Zentimetern horizontaler und 5 Zentimetern vertikaler Abweichung. Zwei Jahre später war dann die ganze Strecke ausgebaut und die Gotthardbahn nahm am 01. Juni 1882, nur 10 Jahre nach dem Baubeginn, ihren fahrplanmäßigen Verkehr auf. Eine Meisterleistung der Ingenieure, Mineure und Bauarbeiter. Das Jahrhundertbauwerk forderte allerdings 199 Opfer, darunter auch Favre, der 1879 im Tunnel verstorben ist. Seit 1932 würdigt ein Denkmal beim Bahnhof Airolo die Opfer.

Mehr Verbindungen und modernere Züge im Fahrplan 2020

Am 07. Mai 2019 informierte die SBB in Olten über die wesentlichen Neuerungen im Fahrplan 2020, der am 15. Dezember 2019 in Kraft tritt. Im Verkehr mit Deutschland ersetzt die DB in Kooperation mit der SBB den ICE 1 auf den Verbindungen via Basel nach Zürich und Chur und nach Bern und Interlaken durch neue ICE 4 Züge. Zwischen Zürich und Stuttgart bleibt es vorerst beim aktuellen Angebot einer stündlichen Verbindung mit täglich sieben Direktverbindungen und sieben Umsteigeverbindungen in Singen (Hohentwiel).

TGV Lyria, Tochterunternehmen der SBB mit der französischen Staatsbahn SNCF, strukturiert zum Fahrplanwechsel 2020 das Angebot neu. Ab Zürich, Basel, Genf und Lausanne gibt es mehr Verbindungen in die französische Hauptstadt mit mehr Sitzplätzen (507, bisher 355) in den neuen TGV-Euroduplex-Zügen. Aus fahrplantechnischen Gründen kann die Direktverbindung Bern – Paris nicht mehr angeboten werden, doch wird die Anbindung der SBB Züge Bern – Basel an sechs tägliche Paris-Verbindungen ab Basel in beide Richtungen gewährleistet, die Reisezeit verlängert sich um eine halbe Stunde.

Die **Giruno-Triebzüge** von Stadler kommen im Laufe des Jahres 2019 auf ihren künftigen Haupteinsatzstrecken ins Tessin durch den Gotthard-Basistunnel ab Basel bzw. Zürich zum Einsatz. 2020 sollen sie dann sukzessive auf den internationalen Verbindungen als Eurocity durch den Gotthard-Basistunnel nach Mailand eingesetzt werden. Die Reisenden profitieren von modernen Zügen mit Niederflureinstieg, großen Gepäckablagen und mehr Komfort.

Die **kommerzielle Erstfahrt des Giruno** fand am 08. Mai 2019 als Interregio von Zürich nach Erstfeld statt. Ziel ist es, bis zum Fahrplanwechsel möglichst viel Erfahrung zu sammeln, damit die technische Reife sowie die betrieblichen Abläufe optimiert werden können. Im April hatte das Bundesamt für Verkehr dem Giruno eine befristete Betriebsbewilligung für das Schweizer Netz erteilt. Die Betriebsbewilligungen für Italien, Deutschland und Österreich sowie für Doppeltraktion und Geschwindigkeitserhöhung auf 250 Kilometer pro Stunde stehen noch aus.

Giruno am 08. Mai 2019 im Zürcher Hauptbahnhof vor der Erstfahrt nach Erstfeld;
Foto: Gunther Ellwanger.

Bis Mai 2019 hat die SBB **zwölf Fernverkehrs-Doppelstockzüge** (FV-Dosto) von Bombardier in Betrieb genommen und setzt diese auf den Interregio-Strecken Chur – Sankt Gallen – Zürich und Basel – Zürich – Sankt Gallen ein. Mit dem Fahrplanwechsel sollen schrittweise weitere FV-Dosto auf diesen Strecken und auch als IC-Züge auf der Strecke Basel – Zürich – Chur eingesetzt werden. Die 62 bestellten Züge sollten seit 2014 im Einsatz sein, was sich wegen zahlreicher Probleme jedoch verzögert hat. Das Auftragsvolumen betrug 1,9 Milliarden Schweizer Franken. Die FV-Dosto bilden künftig die größte Flotte der SBB und sollen mit bis zu 1300 Sitzplätzen (Doppeltraktion, 400 Meter Länge) für mehr Kapazität auf der stark befahrenen West-Ost-Achse sorgen.

Am 01. Mai 2019 informierten SBB und Bombardier während einer Fahrt von Zürich nach Basel über die **aktuelle Situation der FV-Dosto**. Seit Dezember 2018 haben sie über 700 000 Kilometer zurückgelegt. Der Hersteller hat verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsstabilität umgesetzt. So wurden die Türsoftware auf den neusten Stand gebracht und Mängel behoben. Bombardier wird in den kommenden Monaten die Fahrzeugsoftware weiter optimieren. Auch bei der Laufruhe konnten Fortschritte erzielt werden.

Auch im Fahrplanjahr 2020 baut die SBB das Bahnnetz weiter aus, um der weiter steigenden Nachfrage zu entsprechen, was auch mit Einschränkungen verbunden ist: So ist für den Doppelspurausbau seit dem 09. Juni 2019 bis zum 12. Dezember 2020 die Strecke zwischen Zug Oberwil und Arth-Goldau komplett gesperrt. Die Fahrzeiten im Fernverkehr zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin verlängern sich um 8 bis 15 Minuten.

Kurzmeldungen Schweiz

Der Bund unterstützt den Ausbau von **Schnellladestationen für Elektroautos entlang der Nationalstraßen**. Interessierte Betreiber konnten sich bis Dezember 2018 für die Realisierung von E-Tankstellen auf 100 Rastplätzen bewerben. Anfang März 2019 hat das Bundesamt für Straßen (ASTRA) vier schweizerischen und einem niederländischen Anbieter einen Zuschlag erteilt. Nach der Festlegung der Reihenfolge muss jeder Anbieter innerhalb eines Jahres mindestens fünf Rastplätze ausrüsten.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat am 14. März 2019 den **Bericht zum alpenquerenden Güterverkehr 2018** veröffentlicht. Danach sinkt die Zahl der Lastwagenfahrten durch die Schweizer Alpen weiter: Im Jahr 2018 waren es noch 941 000 Fahrten. Die Bahn konnte ihren Marktanteil auf 70,5 Prozent erhöhen. Das gesetzliche Ziel von 650 000 Lastwagenfahrten konnte jedoch noch nicht erreicht werden. Der Bundesrat wird im Rahmen des Verlagerungsberichts 2019 darlegen, wie die Verlagerungspolitik weiter gestärkt werden kann.

Nach einer Meldung von ASTRA am 28. März 2019 wurden 2018 in der Schweiz insgesamt **90 459 Lastwagen, Sattelschlepper, etc. kontrolliert**. Dabei wurden rund 20 000 Fahrzeuge beanstandet und 5190 Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen. Den Ausschlag dafür gaben am häufigsten unerlaubte Abmessungen und Gewichte, technische Mängel sowie Verstöße gegen die Arbeits- und Ruhezeit. Die Kontrollen erhöhen die Verkehrssicherheit und unterstützen die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.

Die SBB hat am 29. März 2019 in Olten ihre modernste **Instandhaltungshalle für Züge** eröffnet und einen neuen Fernverkehrs-Doppelstockzug auf den Namen „Olten“ getauft. Auf dem Areal des SBB Werks Olten sind drei 150 Meter lange Revisionsgleise entstanden, mit welchen die 375 Fahrzeuge des Regionalverkehrs künftig effizient unterhalten werden. Herzstück ist die neue Unterflurhebeanlage, mit der ein 150 Meter langer, 300 Tonnen schwerer

Zug für Revisionsarbeiten bis zwei Meter gehoben werden kann.

Der Bundesrat (Schweizer Regierung) hat am 03. April 2019 die Vernehmlassung (Anhörung) zu einem **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport** eröffnet (*siehe Folge 113 der GRV-Nachrichten, Seite 35*). Es soll die rechtlichen Grundlagen für die Errichtung und den Betrieb solcher Anlagen schaffen. Die Vernehmlassung soll auch zeigen, ob „**Cargo sous terrain“** seitens der politischen und wirtschaftlichen Akteure die nötige Unterstützung hat. Aufgrund der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung wird der Bundesrat entscheiden, ob er das privatwirtschaftliche Projekt und die Schaffung einer Gesetzesgrundlage weiter unterstützt. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) äußerte sich am 11. Juni kritisch zu diesem Projekt: „Die Investitionskosten sind unverhältnismäßig hoch, die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes und damit die Realisierung von CST ist für den VöV fraglich.“

Die **Stadler Rail AG**, Hersteller von Schienenfahrzeugen mit Hauptsitz in Bussnang, gab am 16. April 2019 den erfolgreichen **Börsengang** bekannt. Das Angebot war mehrfach überzeichnet worden. Der Emissionspreis betrug 38 Franken je Aktie.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat am 16. April 2019 den **Standbericht zu den Eisenbahn-Ausbauprogrammen** veröffentlicht. Dieser zeigt auf, wie die Umsetzung bei der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT), den Hochgeschwindigkeitsanschlüssen, der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), beim 4-Meter-Korridor und beim Ausbauschritt 2025 läuft. Der Bericht gibt zudem Aufschluss über den Stand der Arbeiten bezüglich der Lärmsanierung, der Einführung des Zugbeeinflussungssystems ETCS sowie der Großprojekte CEVA Genf und Albulatunnel II. Alle Programme kommen gut voran. Der Bericht kann heruntergeladen werden: www.bav.admin.ch.

Bund und Kantone bestellen den öffentlichen Regionalverkehr bei den Transportunternehmen. Das Verfahren ist aufgrund der vielen Schnittstellen sehr aufwändig. Mit einer **Reform des regionalen Personenverkehrs** schlägt der Bundesrat vor, das Verfahren zu vereinfachen und effizienter zu gestalten. An seiner Sitzung vom 17. April 2019 hat er beschlossen, zwei Varianten in die Vernehmlassung zu schicken. Bei der Variante „Optimierung“ würden Bund und Kantone Bus- und Bahnangebote weiterhin gemeinsam bestellen und finanzieren. Mit der Variante „Teilentflechtung“, die der Bundesrat favorisiert, würde das Busangebot neu alleine durch die Kantone bestellt. Der Bund würde sich mit einer finanziellen Pauschale aber weiterhin daran beteiligen.

Am 03. Mai 2019 informierten die Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH), dass sie den öffentlichen **Busverkehr komplett auf Elektrobusse umstellen** werden und dass das spanische Unternehmen Irizar den Zuschlag für die Lieferung des Elektrobussystems erhalten hat. Der Geschäftsführer der VBSH Bruno Schwager freute sich über die Anwesenheit des Lieferanten Irizar e-mobility mit dem Vorstandsvorsitzenden Hector Olabegogeaskoetxea sowie eines „ie tram“ genannten Elektrobusses, einer Premiere für die Schweiz. Die Umstellung soll in drei Stufen erfolgen:

- Umrüstung der Trolleybusse der Linie 1 auf IMC-Technologie (Einbau Batterie)
- Ersatz von 15 Dieselbussen durch E-Busse mit Schnellladesystem
- sukzessive Ablösung aller anderen Busse durch E-Busse mit Schnellladesystem.

Nachgeladen werden die Busse unterwegs an den Haltestellen am Bahnhof und nachts im Depot und zwar mit emissionsfreiem örtlichen Wasserstrom.

Die Schweizer Post trennt sich von ihrem Busgeschäft in Frankreich. Am 27. Mai 2019 teilte das Unternehmen mit, dass sie am 16. Mai von Keolis, einem Tochterunternehmen der französischen Staatsbahn SNCF, ein unwiderrufliches Kaufangebot erhalten und eine entsprechende Exklusivitätsvereinbarung für den Verkauf von Car Postal France unterzeichnet habe.

Der Mobilfunkempfang in Schweizer Zügen ist im internationalen Vergleich sehr gut. Auf Basis dieser

Der Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Schaffhausen Bruno Schwager informierte am 3. Mai 2019 über die Umstellung auf Elektrobusse;
Foto: Gunther Ellwanger.

guten Mobilfunkversorgung startete die SBB am 28. Mai 2019 in Biel einen mehrmonatigen Technologietest „SBB Freesurf“. Dieser soll den Kunden eine schnellere Internetverbindung bieten als dies mit einer WLAN-Verbindung im Zug möglich wäre. Der **Test für Gratis-Internet** erfolgt in den 44 Intercity-Neigezügen, die zwischen Zürich – Genf, Sankt Gallen – Lausanne sowie Basel – Biel / Bienne verkehren. Mitmachen können Kundinnen und Kunden mit einem Smartphone mit einer Schweizer SIM-Karte von Salt oder Sunrise. Nach Abschluss des Tests soll das Gratis-Internet auf den gesamten Fernverkehr der SBB und später auch auf den Regionalverkehr ausgeweitet werden. Ab Ende 2019 will die SBB ihre internationalen Züge mit WLAN ausrüsten.

Am 03. Juni 2019 hat die SBB mit den Arbeiten für das 380-Millionen-Franken-Projektpaket **Vierspurausbau und Wendegleis Liestal** begonnen. In den nächsten sieben Jahren baut sie nun im und um den Bahnhof die komplette Gleis- und Bahnsteiganlage aus. Ziel ist ein leistungsstarker, kundenfreundlicher Bahnknoten.

Die Delegierten der Schweiz und der Europäischen Union erörterten am 07. Juni 2019 anlässlich des 35. **Treffens des Gemischten Landverkehrsausschusses** in Brüssel aktuelle Themen im Straßen- und im Schienenverkehr. Zur Berücksichtigung des technischen Fortschritts verabschiedeten sie eine erneute Änderung des Anhangs 1 des Landverkehrsabkommens Der Bundesrat hatte der Revision am 29. Mai 2019 zugestimmt. Die Anpassungen bewirken, dass elektrische Fahrzeuge aus Sicherheitsgründen akustisch besser wahrnehmbar und Lastwagen mit dem neuen intelligenten Fahrtschreiber ausgerüstet werden müssen.

Die Wettbewerbskommission erhob am 13. Juni 2019 keine Einwände gegen das Zusammenschlussvorhaben von SBB, Hupac und Rethmann zur **Realisierung des Gateway Basel Nord**: „Das Großterminal Gateway Basel Nord (GBN) kann zwar den wirksamen Wettbewerb teilweise beseitigen, verbessert andererseits aber die Wettbewerbsverhältnisse im Gütertransport auf der Schiene.“

Schifffahrt

Masterplan Binnenschifffahrt vorgestellt

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat am 14. Mai 2019 den Masterplan Binnenschifffahrt vorgestellt, der die Binnenschifffahrt zukunftsfähig machen soll. Die Arbeiten am Masterplan haben vor einem Jahr begonnen und es wurden alle relevanten Akteure der Branche beteiligt: Vertreter verschiedener Verbände, von Unternehmen aus dem Binnenschifffahrtsgewerbe, der Häfen, der Bauindustrie, der Verlader, der Werftindustrie, der Motorenhersteller sowie von Forschungseinrichtungen.

Im Hinblick auf die notwendige Verkehrsverlagerung für den Klimaschutz wies Scheuer auf die Rolle der Binnenschifffahrt hin: „Motorgüterschiffe können mit einer Tragfähigkeit von 3000 Tonnen bis zu 150 Lkw ersetzen. Das ist ein enormes Potenzial, das wir noch besser nutzen wollen“.

Der Masterplan Binnenschifffahrt umfasst **fünf Schwerpunkte**:

1. Bereitstellung einer bedarfsgerechten Infrastruktur (insbesondere Realisierung der Maßnahmen des BVWP 2030).
2. Maßnahmen für eine umweltfreundlichere und wettbewerbsfähige Flotte
3. Maßnahmen zur Bewältigung der digitalen Herausforderungen
4. Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt in der multimodalen Transportkette
5. Maßnahmen zur Sicherung des Fachkräftebedarfs in der Binnenschifffahrt

Der Anteil der Binnenschifffahrt an der Verkehrsleistung des Güterverkehrs in Deutschland sinkt: 2013 waren es 9,3 Prozent, im Jahr 2018 lag er bei nur noch rund 7,8 Prozent. Dieser niedrige Wert 2018 ist auch auf die Niedrigwasserstände von Binnenwasserstraßen im zweiten Halbjahr zurückzuführen. Verkehrspolitisches Ziel ist es nun, den Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split bis 2030 auf 12 Prozent zu erhöhen.

Der 32-seitige Masterplan Binnenschifffahrt kann heruntergeladen werden: www.bmvi.de.

Sperrung der Schleuse Henrichenburg

Bereits seit 15. Juni und noch bis 31. Juli 2019 ist die 1989 eröffnete Schleuse Henrichenburg wegen Instandsetzungsarbeiten gesperrt. Danach bis voraussichtlich Ende November folgt ein Notbetrieb von werktags rund siebeneinhalb Stunden abends und nachts; tagsüber gehen die Instandsetzungsarbeiten weiter. Bereits letztes Jahr war die Schleuse vom 03. bis 28. September 2018 gesperrt, nächstes Jahr ist eine weitere Sperrung geplant (voraussichtlich 15. August bis 28. September 2020).

Für den Dortmunder Hafen ist dies ein herber Schlag. Der mit 11 Kilometern Kai-Länge größte Kanalhafen Europas liegt am südlichen Ende des Dortmund-Ems-Kanals und ist nur über die Kanalstufe Henrichenburg erreichbar. Das 1962 eröffnete Schiffshebewerk neben der Schleuse wurde im Jahr 2005 wegen technischer Probleme außer Betrieb genommen. Der Vorstand des Dortmunder Hafens, Uwe Büscher, fordert daher den Bau einer zweiten Schleusenkammer. Volker Schlüter, Leiter des zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Duisburg-Meiderich, beziffert die Kosten hierfür auf 50 bis 80 Millionen Euro.

2018 fiel der Güterumschlag von und zum Schiff im Dortmunder Hafen wegen der Schleusen-Sperrung, und zusätzlich wegen der Einschränkung der Binnenschifffahrt auf vielen Flüssen (witterungsbedingte Trockenheit und damit verbunden Niedrigwasser), auf nur noch 2,2 Millionen Tonnen. Zum Vergleich: 1976 betrug der Güterumschlag im Dortmunder Hafen noch 6,3 Millionen Tonnen. Damals wurde in Dortmund aber auch noch auf drei Zechen (Hansa, Gneisenau und Minister Stein) Steinkohle gefördert, und in mehreren Werken Stahl erzeugt und gewalzt.

Betriebsferien macht der Hafen wegen den Sperrungen aber nicht: Der Hafen ist „trimodal“, das heißt er hat auch eine sehr gute Schienen- und Straßenanbindung; der Umschlag zwischen diesen beiden Verkehrsträgern beträgt mittlerweile auch schon rund 2 Millionen Tonnen pro Jahr.

Soeben hat ein Schiff die Schleusenkammer der Schleuse Henrichenburg ins Unterwasser verlassen und die Schleusentore schließen sich wieder;
Foto: Wolfgang Dietrich Mann.

Innerhalb von knapp 100 Jahren wurden bei Henrichenburg — nach heutiger Gebietsgliederung liegt die Kanalstufe im Waltroper Ortsteil Oberwiese, und grenzt auch direkt an Datteln — vier Abstiegsbauwerke für die Schifffahrt errichtet. Zusammen mit der Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals und des Dortmunder Hafens am 11. August 1899 durch Kaiser Wilhelm II wurde auch das erste Schiffshebewerk an dieser Stelle eingeweiht. Anno 1914 wurde es durch eine Schachtschleuse ergänzt. 1962 wurde abermals ein Schiffshebewerk erbaut, 1989 folgte die neue Schleuse, die nun repariert werden muss.

Einen detaillierteren Bericht mit einer genaueren Beschreibung der vier genannten Abstiegsbauwerke, und einer Darstellung der Unterschiede zwischen Schleusen und Schiffshebewerken, konnten wir in dieser Folge der GRV-Nachrichten leider aus Platzgründen nicht unterbringen. Wir werden diesen Bericht dann aber in der nächsten oder übernächsten Folge der GRV-Nachrichten nachholen.

Straßenverkehr

50 Jahre Björn-Steiger-Stiftung

Am 03. Mai 1969, genau eine Woche vor seinem neunten Geburtstag, wird in Winnenden (bei Stuttgart) Björn Steiger auf dem Heimweg vom Schwimmbad von einem Auto erfasst. Passanten alarmieren sofort Polizei und Rotes Kreuz. Trotzdem dauert es fast eine Stunde, bis der Krankenwagen eintrifft. Björn verstirbt während des Transports im Krankenwagen, aber nicht an seinen Verletzungen, sondern an einem Schock.

Am 03. Mai 2019, dem Jahrestag des Unfalls, wurde an der Unfallstelle in Winnenden ein Gedenkstein enthüllt. Den Stein gestaltete der Künstler und Architekt Jürgen Mayer H. und wurde von Klaus-Martin Pfleiderer, Geschäftsführer der Projektbau Pfleiderer GmbH & Co. KG, gesponsert.

Mangels Bereitschaft in der Politik ein flächendeckendes Rettungswesen zu schaffen, gründeten die Eltern Ute und Siegfried Steiger mit sieben Freunden der Familie am 07. Juli 1969 die Björn-Steiger-Stiftung als gemeinnützige Organisation mit dem Ziel die deutsche Notfallhilfe zu verbessern. Von Anfang an erhielten sie dabei Unterstützung von der Gattin des damaligen Bundespräsidenten, Hilda Heinemann.

Meilensteine dieses Engagements sind zum Beispiel die Einführung der bundesweit einheitlichen und kostenfreien Notruf-Telefonnummern 110 und 112, der Aufbau der Notruftelefonnetze an deutschen Straßen, die Einführung des Sprechfunks im Krankenwagen und der Aufbau der Luftrettung. Aktuelle Initiativen widmen sich insbesondere dem Kampf gegen den Herztod, der Breitenausbildung in Wiederbelebung, der Sensibilisierung von Kindern und Jugendlichen für den Notfall, dem Frühgeborenentransport und der Alarmierung von Ersthelfern per App.

Die GRV gratuliert der Björn-Steiger-Stiftung zu ihrem 50. Geburtstag!

Stiftungsgründer Siegfried Steiger (links) und sein Sohn Pierre-Enric, Präsident der Björn-Steiger-Stiftung und Bruder des damals verunglückten Buben, bei der Einweihung;
Foto: © Björn-Steiger-Stiftung.

Fortschritte bei der Einführung von Abbiegeassistenten

Abbiegeassistenten sollen Lkw-Fahrer warnen, wenn sie — insbesondere beim Rechtsabbiegen — Fußgänger oder Radfahrer gefährden würden. Über ein schnell aufgebrauchtes Förderprogramm des Bundesverkehrsministeriums wurde in Folge 114 der GRV-Nachrichten (Seite 31) berichtet.

Am 21. März 2019 hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer die erste Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) für ein Lkw-Abbiegeassistenzsystem übergeben. Sie wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) an die Hamburger Firma Luis Technology GmbH erteilt. Weitere Hersteller haben bereits einen Antrag auf Erteilung einer ABE beim KBA eingereicht. Das Kamera/Monitor-System mit aktiver Warnung von Luis ist für die Nachrüstung bestimmt. Bis Mitte April 2019 sollten bereits die ersten 1500 Systeme ausgeliefert sein.

Luftfahrt

Empfehlungen für effektiveres Luftverkehrsmanagement in Europa

Am 15. April 2019 erhielt die Europäische Kommission von hochrangigen Luftfahrtexperten Empfehlungen zur Zukunft des Luftverkehrsmanagements in Europa. Diese sogenannte „wise persons group“ war von der Kommission eingesetzt worden, um die aktuelle Entwicklung der Europäischen Luftfahrt zu beleuchten und Vorschläge für die zukünftige Ausrichtung des Luftverkehrsmanagements (englisch Air Traffic Management [ATM]) zu machen und den angestrebten einheitlichen Europäischen Luftraum (Single European Sky [SES]) zu verwirklichen.

Im Jahr 2018 gab es in Europa über 11 Millionen Flüge, und die Verspätungen haben sich gegenüber 2017 verdoppelt. Nach Prognosen können im Jahr 2040 1,5 Millionen Flüge wegen Kapazitätsproblemen nicht durchgeführt werden, was 160 Millionen Passagieren entspricht. Für die Verspätungen werden auch unzureichende Investitionen in einigen Kontrollbezirken verantwortlich gemacht, mit Auswirkungen auf das gesamte Netz.

Der vorgelegte Bericht enthält Empfehlungen, wie das Europäische ATM effizienter, flexibler und nachhaltiger gemacht werden kann. Als kurzfristige Maßnahmen in den nächsten zwei Jahren wird vorgeschlagen:

- die Restrukturierung des Luftraums fortsetzen, um die internationale Zusammenarbeit zu verbessern und digitale Daten, Automatisierung und Kommunikation besser zu nutzen
- den Einsatz vorhandener Technologien zu beschleunigen.

Zu den langfristigen Lösungen gehören:

- stärkere Rolle des Netzmanagers, um sicherzustellen, dass alle Flugverkehrsleiter im gemeinsamen Europäischen Interesse arbeiten
- die Rolle der Fluglotsen stärken durch bessere technische Unterstützung und verbesserter Synergien mit den militärischen Luftverkehrsmanagern
- Errichtung eines Europäischen oberen Luftverkehrsraums mit einem gemeinsamen Streckengebührensystem, um die Benutzung der kürzesten Routen zu stimulieren und so auch die Umwelt zu schonen.

Verkehrskommissarin Violeta Bulc forderte die Mitgliedsstaaten, das Europäische Parlament und die Luftverkehrsbranche auf, die Empfehlungen dieses Berichts zu berücksichtigen; „Wir wissen was zu tun ist, jetzt brauchen wir gemeinsame und koordinierte Anstrengungen, um das Europäische Luftverkehrsmanagementsystem zukünftig effizienter, flexibler und nachhaltig zu machen.“

Die Kommission will das Thema vom Rat der Verkehrsminister im Juni 2019 behandeln lassen und am 12. September 2019 mit der finnischen Präsidentschaft eine hochrangige Konferenz zum zukünftigen Europäischen ATM organisieren.

Der 36-seitige Bericht „On the Future of the Single European Sky“ kann heruntergeladen werden: https://ec.europa.eu.

Postwesen

Motive des Verkehrswesens auf neuen Briefmarken

Am Bodensee wird ein doppeltes Jubiläum gefeiert: 150 Jahre Seelinie und der Trajekt über den See, also den Transport von Eisenbahnwagen per Schiff. 1869 startete der Verlad mit Verbindungen von Romanshorn über die Landesgrenzen hinweg nach Friedrichshafen und Lindau. Später existierte zeitweilig auch noch eine Verbindung von Romanshorn nach Bregenz sowie einige Verbindungen zwischen Bregenz, Lindau, Friedrichshafen und Konstanz. Nach dem zweiten Weltkrieg bestand nur noch der Trajektverkehr nach Friedrichshafen, der 1976 eingestellt wurde. Seither werden nur noch Kraftfahrzeuge verladen. Mit ihm eng verknüpft ist der erste Teil der Bahnlinie von Romanshorn nach Rorschach, die ebenfalls 1869 eröffnet wird. Die Seelinie besteht nach wie vor und ist die Lebensader einer ganzen Region. Das Nebeneinander von Schiff und Bahn über 150 Jahre hinweg illustrieren zwei Sondermarken — mit je einem Motiv von damals und heute.

Bildnachweis:© Post CH AG.

In Deutschland wurde die Briefmarkenserie „Leuchttürme“ mit dem Leuchtturm Campen an der Ems fortgesetzt. Waren seit 2004 jedes Jahr zwei Motive von Johannes Graf gestaltet, insgesamt also 30 Briefmarken, stammt die neue Marke nun von Susanne Wustmann und Professor Dieter Ziegenfeuter aus Dortmund. Das Motiv kann auf der Internetseite des Bundesfinanzministeriums betrachtet werden: www.bundesfinanzministerium.de.

Literatur

Der Gleislage auf der Spur

Einen umfassenden Überblick über alle Aspekte der Gleislagekorrektur für Deutschland, Österreich und die Schweiz (DACH-Staaten) gibt das neu erschienene Fachbuch „Der Gleislage auf der Spur“. Zunächst beschreiben die Autoren Fabian Hansmann und Wolfgang Nemetz praxisnah die Grundlagen des Fahrwegs sowie die Zusammenhänge zwischen den Gleiskomponenten und deren Beanspruchungen. Ausgehend von der Trassierung werden im Anschluss Ermittlung und Methoden zur Vermessung und Berichtigung von Gleislagefehlern sowie die Qualitätskontrolle vorgestellt. Der gesamte Stopfprozess inklusive aller notwendigen Begleitarbeiten wird verständlich erklärt. Berücksichtigt werden dabei die einschlägigen Regelwerke der DACH-Staaten. Das Buch gibt Interessierten aus allen Bereichen des Eisenbahnwesens einen tiefen Einblick in die Planung, Durchführung und Abnahme von Stopfarbeiten.

Das Buch enthält ein E-Book im Pdf-Format und ist bei PMC Media House in Hamburg erschienen.
Es hat 208 Seiten und kostet 59,00 Euro.
ISBN: 978-3-96245-164-6.

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

Veranstaltungen

Real Corp 2019: „Is this the Real World? Perfect Smart Cities vs. Real Emotional Cities“

Unter dieser Überschrift fand vom 02. bis 04. April 2019 am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) die 24. internationale Konferenz zu Stadtplanung und Regionalentwicklung in der Informationsgesellschaft statt.

Seit tausenden von Jahren baut die Menschheit Städte — nicht nur als Lebensraum, sondern auch um ihre Fertigkeiten und Aktivitäten im Rahmen einer arbeitsteiligen Gesellschaft voranzutreiben. Obwohl es weiterhin einen großen Bedarf an physischen Strukturen gibt, konzentriert sich ein Großteil der Diskussion um die Zukunft unserer Städte auf digitale Technologie. Der Begriff „Smart City“ wird intensiv genutzt und birgt sowohl Hoffnung als auch Versprechen, dass Städte lebenswerter werden.

Bei Real Corp 2019 standen insbesondere folgende Themen im Mittelpunkt:

- Echte Smart Cities — High Tech und Lebensqualität?
- Besondere Herausforderung: Echte Smart Cities — Quadratur des Kreises?
- Änderungen in der physischen Struktur der Städte durch Digitalisierung.
- Wie decodieren wir den Kontext der Stadt und wie kann die Wahrnehmung der Menschen gemessen und beschrieben werden?
- Wohlfühlorte — wie werden sie geschaffen, wie können wir sie bewahren?
- Stadt DER Dinge oder Stadt FÜR Menschen?
- Digitalisierungstrends in der Stadtplanung: Werkzeuge, Datenquellen, Zugang zu Daten, Denkweise.
- Stichwort ländlicher Raum: Smarte Dörfer, das Land neu erdenken?

Zu Beginn der dreitägigen Konferenz präsentierte Professorin Dr.-Ing. Anke Karmann- Woessner, Leiterin des Stadtplanungsamts von Karlsruhe, das Thema: „Spatial Agenda Karlsruhe and International Activities“ (Raumplanerische Agenda von Karlsruhe und internationale Aktivitäten). Zunächst ging sie auf die historische Entwicklung ein, mit der 1793 geplanten Stadt mit dem Schloss im Zentrum und radialen Straßen. Auch das Karlsruher Modell mit den Stadtbahnen in die Region und die Kombilösung in der Fußgängerzone kamen nicht zu kurz. Die Referentin erläuterte die Öffentlichkeitsbeteiligung bei den Planungen. Als Prioritäten im Verkehrsbereich für Karlsruhe nannte sie:

1. Aktive Verkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad) und
2. Multimodalität mit dem öffentlichen Verkehr.

Pierre Laconte, früherer Generalsekretär des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen UITP (Union Internationale des Transports Publics), zeigte in seiner Leitrede: „Smart and Emotional Sustainable Cities“ an mehreren Beispielen auf, wie es gelungen ist, das Wachstum von Städten nachhaltig zu bewältigen. „Smart cities” sieht er als ein funktionales Konzept, das Informations- und Kommunikationstechniken nutzt. Laconte lobte das Zürcher Verkehrsmanagement mit absolutem Vorrang für Tram und Busse und die Parkzeitbegrenzung auf 90 Minuten für ortsfremde Pkw. Für Bilbao erwähnte er den 1989 bis 2012 realisierten smarten Mix zwischen Stadterneuerung und dem multimodalen Verkehr, wodurch die Lebensqualität enorm gesteigert wurde. Eine wichtige Rolle spielt dabei auch die Metro von Bilbao (*siehe Folge 109 der GRV-Nachrichten, Seite 31f*), die neue Strecken erhielt, aber auch ehemalige Eisenbahnstrecken nutzt.

Weitere Informationen zu dieser Konferenz unter: www.corp.at.

Trinationaler Verkehrskongress in Dornbirn

Für den 25. und 26. April 2019 hatten sechs verkehrswissenschaftliche Organisationen[5] unter Federführung der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft zum DACH-Verkehrskongress nach Dornbirn eingeladen. Unter der Überschrift „Wachsende Verkehrsströme: Ausweg durch neue Technologien? Lösungen (nicht) nur für den Alpenraum“ diskutierten über 100 Teil-

[5] Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft DVWG, Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft ÖVG, Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft SVWG, European Platform of Transport Sciences EPTS, Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs GdI sowie die Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände (UEEIV, Union European Railway Engineering Associations)

nehmer über Lösungen. Auf einige der12 Referate wird kurz eingegangen.

Im Eröffnungsvortrag schlug Professor Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann eine Unabhängigkeit der Fachleute von der Tagespolitik durch Verbeamtungen vor. Die Wissenschaft solle sich in der Öffentlichkeit bei Falschinformationen wie der Grenzwertdiskussion in Deutschland stärker artikulieren. Den Verlust des Vertrauens in die Arbeit der Verkehrsplaner und Verkehrsingenieure sah er im allgemeinen Vertrauensverlust bei Bürgern, Politikern, Interessengruppen, Medien. Als mögliche Anlässe dafür nannte er insbesondere:

- Komplexe Wirkungszusammenhänge
- Nichterfüllung von Anforderungen an Fahrzeugantriebe sowie Emissionsbegrenzungen
- Rebound-Effekte (Verpuffung von Energiesparpotenzialen durch Verbrauchscharakteristik, Gewicht, Geschwindigkeiten, Geländelimousinen [SUV])
- Misslingen von Bauprojekten hinsichtlich Kosten, Dauer.
- Das Zeitfenster für die **Verkehrswende** sah Beckmann offen:
- Wertewandel (Fahrzeuge als Statussymbol)
- Nutzungswandel („Nutzen statt Besitzen", „Sharing")
- Zunahme von Inter- und Multimodalität („Verkehrsmittelwahl")
- Technikoptionen der elektrischen Antriebe (Zweiräder, Pkw, Lieferfahrzeuge)
- Technikoption „Automatisierte Fahrzeuge

Beckmann mahnte eindringlich: „Zur Mobilitäts- und Verkehrswende benötigen wir sowohl den Einsatz „technologischer Innovationen" als auch „Verhaltensänderungen" (soziale Innovationen). **Ohne Verhaltensänderungen geht es nicht!** Derzeit pflegen wir eher Illusionen (Elektroverkehr, Stromversorgung, Fahrzeugtypen (Geländelimousinen [SUV]), automatische Fahrzeuge …) und beachten Nebenwirkungen unzureichend."

Professor Dr. Günter Emberger von der TU Wien setzte sich mit der **Entkoppelung des Wirtschaftswachstums von Umweltaspekten** auseinander, die es bisher nicht gibt. Als Ursache machte er die EU und nationale Gesetze verantwortlich und hinterfragte auch die Maßzahl „GDP" („Gross domestic product", das Bruttoinlandsprodukt) als geeigneten Indikator. Emberger zeigte sich überzeugt, dass: lokale / regionale / kontinentale Entkopplung nichts bringt — sondern nur absolute globale Entkopplung! Als notwendige verkehrspolitische Maßnahmen forderte er:

- die Einführung der Kostenwahrheit,
- die Abschaffung umweltfeindlicher Subventionen,
- die Einführung ordnungspolitischer Maßnahmen in der EU wie Nachtfahrverbot für Lkw, Verlagerung auf Schiene für Transporte über 70 / 100 Kilometer, Einsatz neuester Fahrzeugtechnologien, etc.

Professor Dr. Alexander Eisenkopf, Zeppelin Universität Friedrichshafen, referierte über die **künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur**. Die unterschiedliche Verteilung der Investitionen im DACH- Raum erläuterte er anhand einer Grafik der Allianz pro Schiene, wonach Österreich und die Schweiz die Schiene favorisieren. Eisenkopf lobte die Schweizer Fondslösungen[6] und wies darauf hin, dass in Deutschland die Finanzierung des Schienennetzes auf Haushaltsmittel angewiesen ist, während das hochrangige Straßennetz auskömmlich finanziert ist. Eisenkopf schloss sein Referat mit den Thesen:

- Im Vergleich zu den Nachbarländern Österreich und Schweiz weist Deutschland erhebliche Finanzierungsprobleme bei der Verkehrsinfrastruktur aus
- In Deutschland ist bei allen Verkehrsträgern in der Vergangenheit weder ein Substanzerhalt noch ein bedarfsgerechter Ausbau der Infrastruktur gelungen
- Die Folge einer solchen Politik sind erhebliche volkswirtschaftliche Wohlfahrtseinbußen
- Die bisherigen Reformanreize sind halbherzig und gehen zum Teil an den Herausforderungen vorbei
- Der Erfolg der institutionellen Reformansätze muss sich erst noch erweisen
- Es bleibt die Forderung nach einer konsequenten Nutzerfinanzierung und einer weiteren Verbesserung der institutionellen Rahmenbedingungen
- Die Umsetzung von Verlagerungszielen wird mit erheblichen zusätzlichen Investitionen für das System Schiene verknüpft sein.

Die Veranstaltung wurde durch eine **Besichtigung des neuen Terminals Wolfurt der ÖBB** (*siehe Folge 100 der GRV-Nachrichten, Seite 32*) abgerundet. Dort werden Güter für Vorarlberg, aber auch für die Ostschweiz und Teile Süddeutschlands umgeschlagen. Dieser DACH-Kongress war hervorragend organisiert und es bleibt zu hoffen, dass es in wenigen Jahren eine Wiederholung gibt. Davor fand ein DACH-Kongress im Herbst 2000 in Lindau statt.

Weltverkehrsforum will Vernetzung des Verkehrs verbessern — ITF 2019 in Leipzig

Die Verbesserung der Vernetzung des Verkehrs stand im Mittelpunkt des Weltverkehrsforums, dem jährlichen Gipfel der Verkehrsminister aus aller Welt, das vom 22. bis 24. Mai 2019 bereits zum 12. Mal in Leipzig stattfand. Organisiert wird es vom ITF (International Transport Forum), dem nach der Aufnahme von Tunesien am 23. Mai nun 60 Staaten angehören. Neben den Delegationen der Mitgliedsstaaten des ITF nahmen als Gäste Minister oder Vertreter aus Kolumbien, Äthiopien, Papua-Neuguinea, Saudi-Arabien, Südafrika, Thailand und Turkmenistan teil.

Das ITF ist die einzige zwischenstaatliche Organisation mit einem weltweiten Mandat für alle Verkehrsträger. Es hat seinen Sitz bei der OECD in Paris und agiert als verkehrspolitische Ideenschmiede für seine Mitgliedsländer. Der diesjährige Gipfel fand mit

[6] Nationalstraßen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF, *siehe Folge 108 der GRV-Nachrichten, Seite 30*) und Bahninfrastrukturfonds (BIF, *siehe Folge 106 der GRV-Nachrichten, Seite 30*)

mehr als 40 Verkehrsministern und über 1100 Delegierten aus 70 Ländern zum Thema „Transport Connectivity for Regional Integration“ (Vernetzung des Verkehrs für regionale Integration) statt. Korea hielt 2019 die Präsidentschaft und führte den Vorsitz der Ministersitzungen. Neben diesen begleitete ein reichhaltiges Konferenzprogramm das Forum. Der Schwerpunkt lag auf dem Austausch über aktuelle verkehrspolitische Themen in insgesamt 80 Diskussionsveranstaltungen.

Als Vertreter des Gastgeberlands Deutschland eröffnete Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer das diesjährige Weltverkehrsforum. Zur

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bei der Eröffnung des Weltverkehrsforums; Foto: BMVI.

Rolle der Mobilität sagte Scheuer: „Ein gemeinsames Europa und eine global vernetzte Welt mit gemeinsamen Werten erhalten wir nur durch gute, bezahlbare, grenzüberschreitende Mobilität, die zugleich klimafreundlich ist.“ Die Vernetzung des Verkehrs müsse analog und digital erfolgen.

Beim Eröffnungsplenum wies der chinesische Verkehrsminister Xiaopeng Li auf die positiven Wirkungen der „neuen Seidenstraße“ hin. Auch versicherte er den Zuhörern, dass Kooperation „in einer transparenten und gleichberechtigten Weise“ erfolgen sollte.

Vorgestellt wurde in Leipzig auch der neue **ITF Transport Outlook 2050**, der für den gesamten weltweiten Personen- und Güterverkehr eine Verdreifachung für das Jahr 2050 prognostiziert, was zu einer Steigerung des Kohlendioxidausstoßes von 2015 bis 2050 um 60 Prozent führen würde. Der Personenverkehr soll von 44 auf 122 Trillionen Personenkilometer anwachsen. Für die aktuelle Studie wurden mögliche Auswirkungen von elf „Disruptionen” auf die künftige Mobilität simuliert, darunter:

- Einführung gemeinsam genutzter Mobilitätsdienste („shared mobility”): Halbierung der gefahrenen Kilometer in Städten mit 30 Prozent weniger Kohlendioxid des Stadtverkehrs.
- Schnelle Einführung autonomer Fahrzeuge: leichte Erhöhung der gefahrenen Kilometer. Autonome Lkw würden Güter von Bahn und Binnenschifffahrt auf die Straße verlagern, jedoch mit minimalem Effekt auf Kohlendioxid.
- Mehr Billigflüge auf Langstrecken führen zu einem Anstieg um 1 Prozent des Reiseaufkommens und der Kohlendioxidemissionen.
- Ein weiteres schnelles Anwachsen des Online-Handels könnte internationale Frachtvolumina um 2 bis 11 Prozent anwachsen lassen mit 4 Prozent mehr Kohlendioxid 2050.
- Falls sich 3D-Druck stark durchsetzt, könnte das weltweite Frachtaufkommen um 28 Prozent reduziert werden. Die Autoren halten aber einen so hohen Nutzungsgrad des 3D-Druckens für unwahrscheinlich.

Der ITF Transport Outlook 2019 untersucht ebenso Szenarien für Mehrfach-Disruptionen, bei denen verschiedene disruptive Entwicklungen zwischen heute und 2050 parallel auftreten. Alle getesteten Mehrfach-Disruptionen senken den Kohlendioxid-Ausstoß des Verkehrs erheblich:

Werden deutlich ambitioniertere Dekarbonisierungs-Maßnahmen angenommen, fällt der Ausstoß des Verkehrs bis 2050 um 30 Prozent. Auch dies würde jedoch nicht ausreichen, um die durchschnittliche globale Temperaturzunahme unter 2 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter zu halten.

Der ITF Transport Outlook 2019 ist erhältlich: http://wx.oecdcode.org.

Das Weltverkehrsforum hat am 23. Mai 2019 den „Young Researcher of the Year Award 2019” (Preis für den Nachwuchsforscher des Jahres) verliehen. Rafael Pereira von der Oxford Universität und dem brasilianischen „Institute for Applied Economic Research“ erhielt die Auszeichnung für seine Untersuchung der Auswirkungen des Trans-Brasil-Bus-Projekts in Rio de Janeiro zu den Beschäftigungsmöglichkeiten verschiedener Einkommensgruppen. Danach kann ein gut integrierter öffentlicher Verkehr die Zugangsmöglichkeiten für geringer Verdienende substanziell verbessern.

In der in Leipzig **verabschiedeten Ministererklärung** wird die Bedeutung der Vernetzung des Verkehrs für die Stadtbewohner und die regionale Verknüpfung unterstrichen. Die Minister waren sich einig, „dass konzertierte Aktionen nötig sind, um die Vernetzung des Verkehrs in all seinen Dimensionen zu verbessern: physisch, modal, digital, betrieblich, institutionell und individuell.“

Die dreiseitige Ministererklärung kann in Englisch heruntergeladen werden: www.itf-oecd.org.

Am Rande des ITF unterzeichneten die Schweizer Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga und ihr deutscher Amtskollege Andreas Scheuer eine Ministererklärung. Diese konkretisiert, wie auf den NEAT-Zulaufstrecken in Deutschland **genug Kapazität für den Schienengüterverkehr auf der Rheintalstrecke** gesichert wird, bis diese 2041 auf vier Spuren ausgebaut ist. Durch verschiedene Maßnahmen soll die Kapazität für den internationalen Schienengüterverkehr zwischen Karlsruhe und Basel von heute 175 Zügen pro Tag auf 225 angehoben werden (Summe beider Richtungen). Diese vierseitige Absichtserklärung kann heruntergeladen werden: www.newsd.admin.ch.

Das Weltverkehrsforum war hervorragend organisiert und bot gute Gelegenheiten zu Kontakten. Das nächste Weltverkehrsforum findet vom 27. bis 29. Mai 2020 unter der Präsidentschaft von Irland erneut in Leipzig statt, das Thema lautet: „Transport Innovation for Sustainable Development“ (Innovationen im Verkehr für eine nachhaltige Entwicklung).

Weiter Informationen finden sich auf: www.itf-oecd.org.

Transport Logistic 2019 mit Spitzenwerten

Vom 04. bis 07. Juni 2019 fand in München die größte Logistikmesse der Welt mit neuen Rekordwerten statt. Die Top-Themen waren Klimaschutz, der Handelskrieg zwischen den USA und China, der Fahrermangel, die Neue Seidenstraße, Künstliche Intelligenz und wie 2017 Digitalisierung.

Auf der Transport Logistic 2019 präsentierten sich 2374 Aussteller aus 63 Ländern, ein Plus von 10 Prozent (2017: 2162). Es reisten rund 64 000 Besucher aus 125 Ländern an, ein Plus von 5 Prozent (2017: 60 726). Aus dem Ausland kamen etwa 30 000 Besucher. Die Messe belegte zehn Hallen und das Freigelände, dessen Gleise erneut ausgebucht waren. Die Top-Ten-Ausstellerländer nach Deutschland waren: Niederlande, Italien, Belgien, Frankreich, Polen, China, Österreich, Spanien, Großbritannien, Tschechische Republik.

Die großen Herausforderungen diskutierte bei der **Eröffnung eine hochkarätige Podiumsrunde**. „Wir wollen die wachsenden Verkehrsflüsse noch effizienter, bezahlbarer, digitaler, umwelt- und klimafreundlicher gestalten“, erklärte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer. Mit Blick auf die Weltkonjunktur äußerte DHL-Chef Dr. Frank Appel verhaltenen Optimismus, „auch wenn die aktuellen Beziehungen zwischen den Regierungen in den USA und in China hier derzeit nicht förderlich sind.“ Alexander Doll, Vorstand Finanzen, Güterverkehr und Logistik der Deutschen Bahn AG, unterschied zwischen globalen und intraregionalen Handelsströmen, „bei Letzteren sehen wir nach wie vor ordentliches Wachstum.“ Herausfordernd sieht die Lage auch für die Luftfracht aus, „ein sehr volatiles Geschäft, wir müssen optionsfähig sein und langfristig denken“, sagte Dorothea von Boxberg, Vorstand Produkt und Vertrieb der Lufthansa Cargo AG.

Die **Deutsche Bahn** präsentierte sich mit DB Schenker, DB Cargo, DB Netz, DB Energie und der DB Fahrzeuginstandhaltung (FZI) mit mehreren großen Ständen in der Halle B 6. Sie zeigten Neuheiten und Logistiklösungen, die die einzelnen Bereiche für ihre Kunden entwickeln. Als Messeneuheit konnten Kunden von DB Cargo einen ersten Blick auf die neue Plattform „Link2Rail“ werfen. Das Online-Portal soll Schritt für Schritt mehr Angebote enthalten und die Kommunikation verbessern. DB Energie zeigte, wie mit Oberleitungsinseln für Akku-Züge oder Wasserstoff-Schienentankstellen für Brennstoffzellen-Züge eine dieselfreie Zukunft möglich ist.
DB Cargo stellte im Freigelände die Multisystem-Lokomotive Vectron MS sowie zwei innovative Güterwagen vor.

An allen Messetagen herrschte großer Andrang zur Transport Logistic 201; Foto: Gunther Ellwanger.

SBB Cargo und ihre beiden Tochtergesellschaften Chem-Oil-Logistics AG und SBB Cargo International waren unter dem Dach von „Swiss-Movers“ vor Ort. Im Mittelpunkt standen vor allem die Weiterentwicklung von SBB Cargo, die Automation und Digitalisierung sowie die „**Chance Ceneri 2020**“. Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels (CBT) im Dezember 2020 wird die Neue Eisenbahn-Alpentransversale mit der Flachbahn vollendet. Im Freigelände der Messe konnte der weiterentwickelte innovative „5L-Next“-Güterwagen besichtigt werden (*siehe Folge 109 der GRV-Nachrichten, Seite 36*).

Die „Chance Ceneri 2020“ ermöglicht eine Gesamtsicht der Maßnahmen im internationalen Personen- und Güterverkehr mit ambitionierten Zielen: So soll die Transportzeit im Güterverkehr auf dem Rhein-Alpen-Korridor zwischen Genua und Rotterdam um bis zu zwei Stunden reduziert werden. In einer gemeinsamen Erklärung haben die drei Bahnchefs Richard Lutz (DB), Andreas Meyer (SBB) und Gianfranco Battisti (italienische Staatsbahn FS) am 05. Juni 2019 ihre Absicht festgehalten, die erforderlichen Maßnahmen anzugehen, insbesondere: Netzentwicklung, integrale Fahrplanplanung, internationale Baustellenkoordination, Betrieb und Störungsmanagement sowie Interoperabilität.

In der **Podiumsdiskussion „European Rail Freight Vision 2030 and Ceneri Basistunnel 2020 as a Chance for Sustainability“** im Konferenzraum von SBB Cargo wurden die neuen Möglichkeiten für den Schienengüterverkehr von sechs Güterverkehrschefs vertieft: Nicolas Perrin (SBB Cargo), Roland Bosch (DB Cargo), Sylvie Charles (Rail & Intermodal Transport von SNCF Logistics), Clemens Först (Rail Cargo Group, die Güterbahn der ÖBB), Geert Pauwels (Lineas, ursprünglich die Güterbahn der SNCB[7]) sowie Dirk Stahl (BLS Cargo). Mit dem CBT wird die Flachbahn durch die Alpen Realität. Meyer betonte zum Auftakt der Podiumsdiskussion: „Wir wollen nicht nur einen Tunnel in Betrieb nehmen, sondern auch für Güter und Reisende die Fahrzeiten verkürzen, mehr Kapazitäten schaffen und die Pünktlichkeit erhöhen“.

Im Rahmen einer dreitägigen **Informationsreise der Bahnjournalisten Schweiz** hat der Initiator Kurt Metz für den Nachmittag des 04. Juni Besuche mit Kurzpräsentationen an 7 Ständen organisiert:

- RAlpin: Perspektiven der Rollenden Autobahn und Modell des neuen Gliedergüterwagens
- Contargo: Digitallösungen für den Terminalbetrieb
- Hupac: Vorbereitungen auf den Ceneri-Basistunnel
- Alstom: Hybridlokomotiven Prima H4 und Prima H3 für SBB Cargo
- Wascosa: Flex-Freight-System für Chemieprodukte und Besichtigung der ausgestellten Güterwagen
- Stadler Rail: Perspektiven der sechsachsigen Eurodual-Lokomotive für den Güterverkehr
- European Loc Pool: Einsatz umweltfreundlicher Hybridlokomotiven.

[7] Mittlerweile gehören nur noch 31 Prozent von Lineas der SNCB; die übrigen 69 Prozent sind in der Hand eines Finanzinvestors.

Zum Abschluss dieses gehaltvollen Nachmittags präsentierte Karl Fischer, Direktor des Logistik Kompetenz Zentrums (LKZ) Prien sein Kochrezept zur **Effizienzsteigerung im Kombinierten Verkehr**. Mit dem Projekt „Breco.Train1“ hat das LKZ ein Konzept entwickelt, das die Erkenntnisse aus den Projekten NiKRASA 2 und Future Trailer3 einbezieht. Die heute nur zu ca. 80 Prozent ausgelasteten Güterzüge werden mit nichtkranbaren Sattelanhängern und der Umschlagplatte NiKRASA aufgefüllt. Eine weitere Optimierung ist das Flügeln und Kuppeln. Dabei werden in Knotenbahnhöfen in Oberbayern und Tirol durch Ankuppeln einzelner Wagengruppen die Zuglängen Richtung Norden von 550 Meter auf 740 Meter verlängert und in Richtung Süden entsprechend verkürzt. Dies soll die Verlagerung von 240 000 Lkw-Fahrten innerhalb von 5 Jahren — ohne größere Investitionen in die Infrastruktur — ermöglichen.

gegen Verbote aus und will mit anderen Maßnahmen (Breco, NiKRASA) im Inntal jährlich 2 Prozent des Lkw Verkehrs auf die Schiene verlagern.

Es folgte ein Impulsvortrag von Karl Fischer zum Kombinierten Verkehr (*siehe oben*). Danach moderierte Jäntschi-Haucke eine Diskussionsrunde mit Vertretern aus dem Projekt Future Intermodal Wagon und weiteren Beteiligten am Kombinierten Verkehr.

Während der Messe wurden zahlreiche Foren angeboten. So besuchten am 05. Juni 2019 über 300 Gäste die hochkarätige Veranstaltung des Deutschen Verkehrsforums (DVF) **In Zukunft Schiene! Was kann der Masterplan SGV?** Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik Steffen Bilger bescheinigte dem Schienengüterverkehr zwar Nachholbedarf, hat

Der Direktor des LKZ Karl Fischer (links) präsentiert am 04. Juni bei einer Pressekonferenz sein Kochrezept für den Brennerkorridor, als Moderator wirkt der Kommunikationsberater Kurt Metz; Foto: Gunther Ellwanger.

Am 05. Juni folgte das Fachforum **Innovation statt Stagnation im Brennertransit — Marktfähige Praxislösungen für den Kombinierten Verkehr** zu dem die DVWG Südbayern und das LKZ Prien eingeladen haben. Nach der Begrüßung durch die Vorsitzende der DVWG Südbayern, Dr. Karin Jäntschi- Haucke, führte der Leiter der Abteilung Vernetzte Mobilität im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Karl Schumacher, in das Thema ein. Bis 2030 soll der Güterverkehr des Brennertransits um 69 Prozent wachsen. Schumacher sprach sich aber gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft des Schienensektors hervorgehoben, wenn die Maßnahmen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr (SGV) umgesetzt würden. Bilger prognostizierte eine Zunahme des Einzelwagenverkehrs — der Ganzzug werde an Bedeutung verlieren. Mit dem Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ werde man im Frühjahr 2020 eine Basis für Digitalisierung und Automatisierung schaffen.

Ein zweites Forum des DVF befasste sich mit den **Innovationen für die letzte Meile**. In der Einführung rief DVF-Präsidiumsvorsitzender Professor Dr.-Ing. Raimund Klinkner Bund, Länder und Gemeinden dazu auf, Enabler (Möglichmacher) für clevere Lösungen der letzten Meile zu werden, anstatt einfach nur Verbote auszusprechen. „Hamburg ist Modellregion für die urbane Logistik und realisiert deutschlandweit einzigartige Pilotprojekte wie den autonomen Zustellroboter“, so die positive Antwort von Lutz M. Birke, Senatsdirektor der Hansestadt Hamburg. Er forderte eine höhere Kooperationsbereitschaft der KEP-Dienstleister (Kurier-, Express- und Paketdienste) auf der letzten Meile und sieht den ITS Weltkongress 2021 in Hamburg als Treiber, um die Logistik von Morgen mitzugestalten.

Thomas Horst, Vertriebs-Chef von Hermes Deutschland, machte deutlich, dass es die eine, ultimative Lösung für die letzte Meile nicht gibt: „Hermes investiert deshalb in verschiedene Bausteine: von der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, über den Bau citynaher Logistik-Center, den Test von Mikrodepot-Konzepten in Verbindung mit Lastenrädern, den Ausbau unseres Paket-Shop-Netzwerks, bis hin zu digitalen Tools, um die Paketzustellung so reibungslos und effizient wie möglich zu machen“. Nicholas Minde von Kühne & Nagel forderte die Politik und vor allem die Kommunen auf, zwischen KEP-Unternehmen und Speditionen zu unterscheiden: Lkw seien in Sachen Elektrifizierung — bei aktuellem Stand der Technik — anders zu bewerten als Transporter. Aufgrund der zunehmenden Überlastung und des Fokus auf die Umwelt habe die City-Logistik viel Aufmerksamkeit auf sich gezogen: „Die Lösung wird eine Mischung aus staatlicher Regulierung, industrieller Innovation und dem Einsatz von Technologie sein. Einige Elemente, die erfolgreich getestet wurden, umfassen den Einsatz alternativer Fahrzeuge und die Umstellung auf Schienen- und Wassertransport.“ sagte Emile Naus, Direktor von Bearing-Point.

Die nächste transport logistic findet vom 04. bis 07. Mai 2021 statt. Weitere Informationen: www.transportlogistic.de.

Zukunft gestalten: Innovationen für die Verkehrswende

Unter diesem Leitthema stand die Jahrestagung 2019 des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), die vom 17. bis 19. Juni 2019 in Mannheim von rund 800 Teilnehmern besucht wurde. Der Verband vertritt über 600 Personen- und Schienengüterverkehrsunternehmen. Ein leistungsfähiger ÖPNV und Schienengüterverkehr bilden die Grundlage für die Umstellung auf eine moderne, effiziente und klimaschonende Mobilität in Deutschland. Die Verkehrsunternehmen und -verbünde zeigen hohes Engagement, wenn es um die Integration innovativer Produkte sowie Services geht. Welche Herausforderungen damit verbunden sind und wie mögliche Lösungen aussehen, stand im Mittelpunkt dieser Jahrestagung.

Bei den Diskussionen zur **Emissionsminderung im städtischen Verkehr** werden vermehrt Forderungen von 365-Euro-Ticket-Modellen nach Wiener Vorbild laut. Aus Sicht des VDV werden derartige Konzepte jedoch bislang nicht ganzheitlich betrachtet und geplant. Ingo Wortmann, Präsident des VDV und Vorsitzender der Geschäftsführung der Münchner Verkehrsgesellschaft, hat bei der Pressekonferenz zum Auftakt der Tagung klargestellt, dass ein ÖPNV zum Nulltarif oder für einen Euro am Tag hohe und dauerhafte Finanzierungszusagen für die Kommunen und Länder bedeutet. Zudem sei der Fahrpreis nicht das entscheidende Kriterium für den Umstieg auf Bus und Bahn: „Ein gutes ÖPNV-Angebot muss entsprechend finanziert werden. Moderne Fahrzeuge und Infrastrukturen, ausreichende Kapazitäten und gutes Personal kann man von einem 365-Euro-Jahresticket nicht bezahlen. Das funktioniert nirgendwo auf der Welt ohne entsprechende Gegenfinanzierung.“ so Wortmann. Die Stadt Wien gibt jährlich rund 400 Millionen Euro für ihren Nahverkehr aus. In Deutschland lagen die Einnahmen der ÖPNV-Unternehmen aus dem Verkauf von Tickets im Jahr 2018 bei 12,95 Milliarden Euro, die von den Unternehmen direkt wieder in den Ausbau, die Modernisierung und ins Personal investiert werden. „Ein gutes und sich konstant weiterentwickelndes ÖPNV-Angebot ist in Deutschland ohne die wichtigste Finanzierungssäule der Ticketeinnahmen nicht mehr vorstellbar. Die Kundinnen und Kunden leisten durch ihren Ticketkauf einen wertvollen Beitrag für ein leistungsfähiges Gesamtsystem, das sie für ihren bezahlten Fahrpreis auch zu Recht erwarten dürfen. Bei einem Preis von einem Euro am Tag würde dieses Prinzip von Leistung und Gegenleistung nicht mehr funktionieren.“

Christian Specht, Erster Bürgermeister der Stadt Mannheim, erläuterte das Pilotprojekt **Modellstadt Mannheim**. Die Stadt wurde vor etwa einem Jahr von der Bundesregierung als eine von fünf Modellstädten für die Entwicklung und Erprobung von Maßnahmen zur Stickstoffdioxid-Reduktion im städtischen Verkehr ausgewählt. Mit Förderung des Bundes sind viele Maßnahmen, vor allem im ÖPNV, umgesetzt worden, die einen wichtigen Beitrag für eine erfolgreiche Verkehrswende in der Modellstadt Mannheim leisten.

Bei der Hauptveranstaltung am Vormittag des 18. Juni 2019 standen verkehrspolitische Reden im Mittelpunkt, auf einige wird eingegangen. **Werner Gatzer**, Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen, wies auf die Herausforderungen des Klimawandels für den Verkehr hin, die Mittel für den Klimaschutz sollen ausgebaut werden. Die Investitionen in den Verkehr seien bereits entsprechend den Festlegungen im Koalitionsvertrag deutlich erhöht worden. Gatzer unterstrich die hohe Bedeutung der Schiene, deren Digitalisierung aber nicht für eine Milliarde Euro möglich sei, am Ende müsse das Parlament entscheiden. Zur Kohlendioxid-Bepreisung wird gegenwärtig ein Gutachten erstellt, das auch im Klimakabinett diskutiert werden soll.

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, machte sich für eine Reduzierung des europäischen Luftverkehrs stark, auch durch den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf der Schiene. Ferlemann beklagte, dass es beim Infrastrukturausbau oft zu Widerständen nach dem Sankt-Florians-Prinzip komme.

Der Landesverkehrsminister **Winfried Hermann** sieht Baden-Württemberg als das Land der Verkehrswende, das bereits Vieles in die Wege geleitet habe. Im Mittelpunkt stehe die Erneuerung und Stärkung des Öffentlichen Verkehrs sowie die Förderung „selbstaktiver Wege.“ Insbesondere für den Ausbau des Schienengüterverkehrs seien längere und gesicherte Finanzierungszeiträume erforderlich. Für den Bahnknoten Stuttgart forderte Hermann die Ausstattung mit ETCS.

Professor Dr. Heribert Prantl, Süddeutsche Zeitung, hielt einen Impulsvortrag zum Klimawandel. Mit Blick auf die Freitagsdemos junger Leute forderte er eine zukunftsfähige Gesellschaft und Solidarität mit Mensch und Natur. Prantl verurteilte „populistische Extremisten“ scharf.

Oliver Wolff (rechts, mit Mikrofon) stellte auf der VDV-Jahrestagung am 18. Juni 2019 den Piloten der Mobilitätsplattform Mobility inside vor (siehe dazu auch der Leitartikel auf Seite 3); Foto: Michael Fahrig / © VDV.

Drei parallele Foren widmeten sich neuen technischen Entwicklungen im ÖPNV, der Realisierung des Deutschland-Takts sowie Trends und Regulierungen bei der individuellen öffentlichen Mobilität.

Zusammen mit 17 Start-Up-Unternehmen und weiteren Anbietern aus der Mobilitätsbranche hat der VDV als neue Plattform im Vorfeld der Tagung das **VDV-New-Mobility-Forum** gegründet. Die Teilnehmer unterzeichneten eine Charta, in der sie sich auf gemeinsame Inhalte für die Zusammenarbeit bei der Gestaltung zukünftiger Mobilität festlegen. Ziel der Mitglieder des neuen Forums ist es, einen optimalen Verkehrsmittelmix sowohl für individuelle Nutzer als auch für die Allgemeinheit anzubieten, und dabei die Angebote für geteilte Nutzung von Mobilität deutlich auszubauen. Die Charta enthält insgesamt 15 gemeinsame Festlegungen, abgeleitet von den drei Hauptzielen:

1. Der ÖPNV als Fundament für multimodale Mobilität
2. Die enge Partnerschaft zwischen Kommunen und Mobilitätsanbietern als treibende Kraft
3. Die Digitalisierung als Mobilitäts-Enabler (Möglichmacher).

Weitere Infos zum New Mobility Forum sowie zur Charta finden sich unter: www.vdv.de.

Am 18. Juni 2019 hat sich der VDV mit konkreten **Forderungen an das Klimakabinett** gewandt. „Das Klimakabinett muss im Interesse der Menschen und des Wirtschaftsstandorts Deutschland jetzt handeln. Die letzten Wahlen und aktuelle Umfragen zeigen deutlich, dass die Menschen von keiner existenziellen Frage mehr berührt sind als derjenigen, bei der es um den Klimaschutz geht. Der Klimawandel findet statt und er bedroht unsere Lebensgrundlagen. Wohlfeil formulierte Emissionsminderungsziele, vollmundige klimapolitische Aussagen oder auf Freiwilligkeit setzende Handlungsstränge in Gesellschaft und Wirtschaft bringen uns nicht weiter“, so Wortmann. Dieser Appell des VDV wurde mit ganzseitigen Anzeigen in vier überregionalen und drei regionalen Tageszeitungen breit gestreut.

Folgende 7 Maßnahmen soll das Klimakabinett schnellstmöglich beschließen:

- Kapazitäten im Güter- und Personenverkehr auf Schiene und in Bussen massiv ausbauen
- Klimafreundliche Antriebe massiv voranbringen
- ÖPNV-Klimafonds einführen
- Ländliche Räume nicht abhängen
- Planen und Bauen deutlich beschleunigen
- Mehr qualifizierte Arbeitskräfte nicht nur im Verkehrssektor
- Klimawandel als industriepolitische Chance nutzen.

Die nächste Jahrestagung des VDV findet vom 08. bis 10. Juni 2020 in Leipzig statt.

Personalia

ÖBB-Chef **Andreas Matthä** ist seit März 2019 neuer Präsident der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG). Er folgt auf **Peter Klugar**, der zum Ehrenpräsidenten der ÖVG ernannt wurde.

Henrik Behrens wurde am 22. März 2019 zum neuen Geschäftsführer für den Geschäftsbereich Bus der deutschen Transdev GmbH berufen. Die Berufung erfolgte im Zuge der Beteiligung des deutschen Familienunternehmens Rethmann-Gruppe an Transdev und des Zusammenwachsens der beiden Unternehmen Transdev GmbH und Transdev SE & Co. KG (ehemals Rhenus Veniro).

Am 14. Mai informierte Stadler über den Wechsel des Vertriebschefs. Nach 19 Jahren bei Stadler hat sich Vertriebschef **Peter Jenelten** entschieden, in die private Holding von Verwaltungsratspräsident Peter Spuhler zu wechseln. Sein Nachfolger für die Funktion des Marketing- und Vertriebschefs ist **Dr.-Ing. Ansgar Brockmeyer**, der bis Dezember 2018 als Vorsitzender der Geschäftsführung bei Knorr-Bremse Asia Pacific (Holding) in Hong Kong tätig war.

Der Verwaltungsrat der SBB hat am 04. Juni 2019 die Ernennung von **Pierre-Alain Urech** zum neuen Vize-Verwaltungsratspräsidenten bekannt gegeben. Er übernimmt dieses Amt von **Peter Siegenthaler**, der altershalben aus dem Gremium zurücktritt.

Am 28. Mai 2019 hat der Aufsichtsrat der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) **Mario Laube** zum Kaufmännischen Vorstand der Gesellschaft bestellt. Bisher ist Laube Kaufmännischer Unternehmensbereichsleiter und Prokurist bei der Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG.

In Kürze wird **Markus Hilkenbach** neuer Vorsitzender der Geschäftsführung der Wuppertaler Stadtwerke GmbH (WSW) und ihrer Konzerngesellschaften. Zuvor war er parallel Geschäftsführer sowohl der Wirtschaftsbetriebe Coesfeld GmbH als auch der Stadtwerke Borken GmbH, einschließlich deren gemeinsamer Führungs- und Servicegesellschaft, der Emergy GmbH.

Der Verwaltungsrat der BLS AG hat am 24. Juni 2019 **Thomas Stupp** zum neuen Leiter des Bereichs Bahnproduktion gewählt.

Am 30. Juni 2019 endete die Legislaturperiode im Europäischen Parlament (EP) in Straßburg. Drei deutsche Abgeordnete und Mitglieder des Verkehrsausschusses TRAN werden nicht ins Hohe Haus zurückkehren: **Dieter-Lebrecht Koch**, CDU, seit 1991 im EP; **Gesine Meissner**, FDP, seit 2009 im EP und **Michael Cramer**, Grüne; seit 2004 im EP und von 2014 bis 2017 Vorsitzender des TRAN. *Cramer hat für die Folge 104 der GRV-Nachrichten den Leitartikel verfasst. Dafür bedankt sich der Redakteur, der die persönlichen Kontakte und den Newsletter nun vermissen wird.*

Seit 01. Juli 2019 ist **Susanne Haack** neue zweite Geschäftsführerin der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG). Sie folgt auf **Klaus Hoffmeister**, der am 31. März 2019 in den Ruhestand gegangen war. Zuvor war Haack Referatsleiterin in der Steuerabteilung des niedersächsischen Finanzministeriums.

Zum 01. Juli 2019 startete **Bastian Goßner** als kaufmännischer Geschäftsleiter von Go-Ahead Bayern sowie als bundesweiter Leiter Tarif, Erlöse und Vertrieb von Go-Ahead.

Goßner war bisher als Leiter Vertrieb und Marketing sowie als Prokurist für die Agilis-Gesellschaften in Regensburg tätig.

Rolf Erfurt wird zum 01. September 2019 neuer Vorstand Betrieb der Berliner Verkehrsbetriebe BVG. Bisher ist Erfurt Geschäftsführer der zur Transdev-Gruppe gehörenden Nordwestbahn GmbH und der Transdev Hannover GmbH.

Ergänzung von Dr. G. Ellwanger:

Christian Schreyer, Aufsichtsratsvorsitzender der Transdev GmbH, ist seit Anfang Mai 2019 neuer Präsident des Verbandes Mofair. Er hatte das Amt seit dem 01. März 2019 bereits kommissarisch ausgeübt.

Supplement zu den GRV-Nachrichten

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

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

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

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

115a: Neufassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO), gültig ab 01. August 2019.

Impressum

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

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

Die aktuelle Ausgabe finden Sie unter www.grv-ev.de/home/pdf/grvn115b.pdf.

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

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

Mitglieder des Vereins GdI — AdI teilen ihre Adressänderungen bitte dort mit.

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

Beirat der GRV:
Sebastian Belz
Dr. jur. Dieter Felgentreu
Dr. Karin Jäntschi-Haucke
Dr. Johannes Ludewig
Dr. Hans Meiner.

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

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

Titelbild: Frischfutter für Meister Adebar — an der Mainbrücke Kostheim am 03. Juli 2015; Foto: Joachim Seyferth.

Dieses und 99 weitere schöne Fotos finden sich auf der CD „Schiene Galerie 2015“.
Wir danken dem Joachim Seyferth Verlag für die freundliche Genehmigung zum Abdruck.
www.seyferthverlag.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:
Dr. Steffen Schranil
c/o Stadler Bussnang AG
Alte Winterthurerstr. 14a
CH-8304 Wallisellen
Tel. +41 79 1723968
steffen.schranil@stadlerrail.com.

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

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe war am 25. Juni 2019. Später eingegangene Informationen konnten nur noch teilweise berücksichtigt werden.

Frühere Folgen der GRV-Nachrichten können von der Seite www.grv-nachrichten.de heruntergeladen werden. Ab Folge 76 sind dort Bilder und Grafiken in der Regel farbig dargestellt, bis Folge 75 handelt es sich um eingescannte Hefte.

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

Die nächste Folge der GRV-Nachrichten erscheint voraussichtlich im November 2019.

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

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

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

Privatpersonen, die mit der Speicherung ihrer Daten nicht einverstanden sind, können sich jederzeit aus dem Verteiler streichen lassen durch formlose Mitteilung an:

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

Furrer+Frey AG
Ingenieurbüro, Fahrleitungsbau
Thunstrasse 35, Postfach 182
CH-3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 61 11
Telefax +41 31 357 61 00
www.furrerfrey.ch

Furrer+Frey
baut Fahrleitungen

econex

www.econex.de

Die Natur ist etwas wahnsinnig Komplexes

Auch Verkehrssysteme sind alles andere als simpel.

Ein gut funktionierender, zuverlässiger Öffentlicher Personenverkehr ist ein wichtiger Beitrag zu CO_2-Verringerung und Klimaschutz. Seit 20 Jahren versuchen wir, ihn durch unsere Arbeit immer besser zu machen und so ein wenig mitzuhelfen, dass Menschen sich für Bus & Bahn entscheiden. Das tun wir mit großer Freude und die Zufriedenheit unserer Auftraggeber ist dabei unser täglicher Ansporn.

Zählungen, Befragungen und Tests werden mit unserer ganzen Erfahrung konzipiert, organisiert, durchgeführt und ausgewertet. Konventionelle Erhebungsmethoden kommen ebenso zum Einsatz wie selbst entwickelte Apps, einschließlich intelligenter Netzwerkanbindungen für unsere Auftraggeber. Möchten Sie mehr darüber wissen? Auf www.econex.de finden Sie jede Menge Beispiele.

econex – solides Handwerk seit 1999.