

GRV-Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

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

Auszug aus dem Inhalt

Europäische Verkehrspolitik	4
Europäisches Kernnetz soll 2030 verwirklicht sein Eurovignette-Richtlinie trat in Kraft	
Verkehrspolitik in Deutschland	7
Keine Trennung zwischen Netz und Betrieb Klimaschutz erfordert Stärkung des öffentlichen Verkehrs Sturm: Bürgerbeteiligung: Löst sie Probleme der Verkehrsplanung?	
Nachhaltigkeit	15
Dramatischer Kohlendioxid-Anstieg 2010 DB erhöht Anteil erneuerbarer Energien beim Bahnstrom	
Eisenbahnen allgemein	19
Eisenbahninfrastruktur	22
Zielnetz 2025+ der ÖBB vorgestellt Schweiz startet „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB)	
Schienengüterverkehr	27
Kuhla: ICE Cargozüge	
Schienenpersonenverkehr	30
Leipzig und Halberstadt sind Bahnhöfe des Jahres 2011 Modell des neuen Fernverkehr-Dostos der SBB vorgestellt	
Schifffahrt	34
Anhörung zum Wasserstraßenkonzept	
Straßenverkehr	34
Kritik an der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs Nickel: Tastet die Busspuren nicht an!	
Luftfahrt	40
18. DVWG-Luftverkehrsforum	
Andere Verkehrsmittel	41
7. DVWG-Nahverkehrsforum	
Literatur	42
Veranstaltungen	43
Erster Mobilitätskongress Traffic Talks 2011 in Bonn 29. Horber-Schientage	
† Nachruf auf Dr.-Ing. Alfons Thoma	46
Personalien und Impressum	47

Leitartikel

Plädoyer für Pragmatismus

Ausschreibungen der Aufgabenträger im SPNV

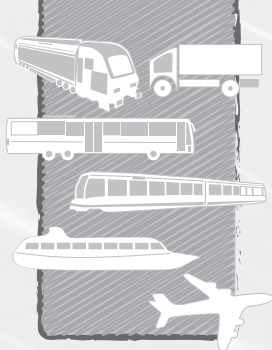
Frank Sennhenn

Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG

Von Wilhelm Röpke, einem der geistigen Väter der sozialen Marktwirtschaft, stammt der Satz: „Wer sich nicht nach dem Markt richtet, wird vom Markt bestraft.“ Als vor mehr als 15 Jahren der Markt im deutschen Schienenpersonennahverkehr Einzug hielt, lag es auf der Hand, wer zuerst und vor allem bestraft werden würde: die Deutsche Bahn, die als Quasi-Monopolist mit einem Marktanteil von fast 100 Prozent startete. Die Aufgabenträger haben uns seither die Lektionen des Marktes sehr nachhaltig beigebracht, haben die Voraussetzungen für Wettbewerb geschaffen und ihn stetig forciert. Für uns war das ein mitunter schmerzhafter Prozess. Aber er war notwendig. Die Dynamik des Marktes hat den SPNV erfolgreich und uns wettbewerbsfähig gemacht. Inzwischen allerdings zeigt sich auch, dass der Markt nicht statisch ist, dass er sich gerade in den letzten Jahren gravierend verändert hat. Wenn es heute darum geht, sich nach dem Markt zu richten, so trifft diese Mahnung nicht mehr nur uns und nicht allein die Verkehrsunternehmen. Sie hat auch für die Aufgabenträger Bedeutung, die in einem veränderten Marktumfeld agieren müssen.

Für viele der Aufgabenträger im deutschen SPNV ist das veränderte Marktumfeld inzwischen eine deutlich spürbare Realität. Die äußeren Kennzeichen: Längst nicht mehr jede Ausschreibung trifft bei den Verkehrsunternehmen auf Interesse. Zudem mehren sich die Ausschreibungen, die aufgehoben werden, weil die Ergebnisse hinter den Erwartungen der Aufgabenträger zurückbleiben.

Die Ursachen dafür sind zum einen struktureller Natur. Der stetig schärfer werdende Wettbewerbsdruck hat die Anforderungen an die Unternehmen kontinuierlich



Verkehrs!Rente

Versorgungswerk für Verkehr und Logistik

Zu Land, zu Wasser, in der Luft Die VerkehrsRente für Ihre Mitarbeiter



eine Gemeinschaftsinitiative von



DEVK
VERSICHERUNGEN

Wir informieren Sie gerne:

Forum für Verkehr und Logistik, Jürgen Brinkmann, Telefon 0221 757-2312

erhöht und den Markt bereinigt. Zum anderen befinden wir uns mitten in einer Vergabewelle, wie es sie im deutschen SPNV noch nie gab. Bis Juni 2012 werden 37 Wettbewerbsverfahren mit einem Volumen von rund 150 Millionen Zugkilometern erwartet. In den nächsten fünf Jahren entscheiden die Aufgabenträger voraussichtlich 110 Verfahren mit einem Gesamtumfang von 350 Millionen Zugkilometern, also rund 56 Prozent des Gesamtmarktes. Bis 2018/2019 wird voraussichtlich der gesamte deutsche SPNV-Markt einmal neu vergeben sein.

Für die Verkehrsunternehmen bedeutet das eine erhebliche Herausforderung. Das betrifft schon die bloße Beteiligung an den Wettbewerbsverfahren, die erhebliche personelle Kapazitäten binden und je Ausschreibung Kosten in Millionenhöhe verursachen. Gravierend sind darüber hinaus die Investitionsvolumina, insbesondere für Neufahrzeuge. Pro eine Million ausgeschriebene Zugkilometer betragen sie zwischen 20 und 30 Millionen Euro. Für die nächsten fünf Jahre ergibt sich daraus ein Finanzbedarf zwischen sieben und zehn Milliarden Euro. Aus diesen Rahmenbedingungen ziehen die Wettbewerber im SPNV immer öfter den Schluss, jede Ausschreibung sorgsam zu prüfen und sich auf solche Vergaben zu konzentrieren, bei denen die Erfolgsaussichten am größten sind.



*Um diese vom VRR ausgeschriebene S-Bahn-Linie bewerben sich aktuell mehrere Unternehmen. Der Gewinner der Ausschreibung wird in neue Fahrzeuge investieren müssen, denn das hier gezeigte Fahrzeug ist schon fest für eine andere S-Bahn-Linie verplant.
Foto: DB AG / Bartłomiej Banaszak.*

Für die Aufgabenträger stellt sich die Frage, wie mit dieser Situation umzugehen ist. Schon immer haben die Besteller versucht, Vergaben so zu gestalten, dass sie den Wettbewerb fördern und die Rahmenbedingungen für die Bieter attraktiv sind. In der Vergangenheit geschah das insbesondere dadurch, dass für neue Unternehmen die Eintrittshürden zum SPNV-Markt gesenkt wurden – etwa durch öffentlich finanzierte Fahrzeugparks, durch Bruttoverträge, bei denen das Auslastungsrisiko beim Aufgabenträger liegt, und durch die strikte Forderung nach Neufahrzeugen, um vermeintliche Nachteile gegenüber der DB zu vermeiden. Im

Ergebnis hat das eine Verlagerung von Kosten und unternehmerischen Risiken hin zur öffentlichen Hand bedeutet. Fraglich erscheint allerdings, ob dies heute noch finanzierbar und zeitgemäß ist. Einige Netze werden bereits zum zweiten, manche sogar zum dritten Mal vergeben. Die kostensenkenden Effekte des Wettbewerbs gehören also der Vergangenheit an. Mehr als 15 Jahre nach der Regionalisierung kann es auch nicht mehr darum gehen, Newcomern den Weg zu ebnen. An Wettbewerbern herrscht kein Mangel. Dabei spielen heute alle maßgeblichen Akteure im deutschen SPNV in derselben Liga. Fast alle sind Töchter oder Beteiligungen international ausgerichteter Verkehrskonzerne. Zumeist gehören sie zu den Staatsbahnen europäischer Nachbarländer oder befinden sich auf anderem Wege ganz oder mehrheitlich in öffentlichem Eigentum.

Ich fürchte, die Aufgabenträger werden auf dem bevorzugten Weg der vergangenen 15 Jahre nicht mehr weiterkommen. Denn das hieße, die veränderten Marktbedingungen der Gegenwart zu ignorieren und um seiner selbst Willen sowie mit hohen Kosten einen Wettbewerb zu fördern, den es längst gibt. Was unsere Branche dagegen wirklich weiterbringen würde, sind pragmatische Lösungen, die Kosten senken und die Qualität steigern. Immer mehr Aufgabenträger begeben sich auf diesen pragmatischen Weg. So zum Beispiel, indem sie moderne oder modernisierte Gebrauchtfahrzeuge, wie sie inzwischen ja nicht mehr nur DB Regio besitzt, bei Vergaben zulassen.



*Es wäre eine volkswirtschaftliche Verschwendung, wenn solche Fahrzeuge bei Ausschreibungen aufs Abstellgleis geschoben würden: Aus Doppelstockwagen gebildeter Regionalexpress auf der Fahrt von Hannover nach Bremen bei Verden.
Foto: DB AG / Jürgen Hörstel.*

Für besonders wichtig halte ich es darüber hinaus, den Unternehmen möglichst große unternehmerische Spielräume einzuräumen und von ihnen Kreativität, Eigeninitiative und Eigenverantwortung einzufordern. Dem stehen Ausschreibungen und Vergaben entgegen, die bis ins kleinste Detail das Verkehrskonzept diktieren und dessen Realisierung in Bruttoverträgen vorschreiben. Die Folge sind Verdingungsunterlagen und Vertragswerke, die viele Regalmeter füllen, erheblichen

administrativen Aufwand produzieren, aber die unternehmerische Kompetenz der Verkehrsunternehmen ungenutzt lassen. Sinnvoller und effizienter ist es, wenn die Aufgabenträger die Unternehmen in die Entwicklung der Verkehrskonzepte einbeziehen. Und wenn sie die Kontrolle der Verkehrsunternehmen soweit wie möglich dem Fahrgastmarkt überlassen. Die Mittel zu diesem Zweck sind funktionale Ausschreibungen sowie Nettoverträge, die den Unternehmen die Fahrgeldeinnahmen belassen – mit allen dazugehörigen Risiken und Chancen. Stimmige, effiziente Verkehrskonzepte und ein Qualitätsniveau, das mehr Fahrgäste auf die Schiene bringt, liegen damit unmittelbar im eigenen Interesse der Unternehmen.

Aber auch von den Verkehrsunternehmen verlangt der sich wandelnde Markt neue Antworten. Für die DB Regio AG hat das im vergangenen Jahr eine bundesweite Neustrukturierung bedeutet. Wir haben die Verantwortung weiter dezentralisiert, die Verkehrsbetriebe gestärkt, Overhead abgebaut, Prozesse und Abläufe optimiert. Unterhalb der Ebene der Verkehrsbetriebe haben wir Teilnetze definiert, die von einem verantwortlichen Teilnetzmanager betreut werden. Zugschnitt und Anzahl der Teilnetze entsprechen den Verkehrsgebieten, die von den Aufgabenträgern in den Wettbewerb gegeben werden, sodass wir die Dynamik des Marktes passgenau abbilden können.

Erhebliche Anstrengungen unternehmen wir darüber hinaus, um Kundenzufriedenheit und Qualität zu steigern. Wir verbessern unseren Bordservice, beseitigen schnell und konsequent Beschädigungen, die den Komfort und das Erscheinungsbild unserer Züge beeinträchtigen. Die Prozesse, die wir dafür eingeleitet haben, monitoren wir intensiv und engmaschig. Im Bereich der Tarifangebote pflegen wir unsere „Markenartikel“, entwickeln sie weiter und bringen neue Angebote wie das Quer-durchs-Land-Ticket auf den Markt. Und: Wir haben unsere Unternehmenskultur als wichtiges Handlungsfeld definiert, fördern die Eigenverantwortung der Mitarbeiter, beteiligen sie aktiv an Veränderungsprozessen.

Unser Motto dabei lautet: „Was der Kunde wünscht, bestimmt unser Handeln“ – wobei wir mit „Kunde“ nicht nur die Aufgabenträger, sondern ausdrücklich gerade die Fahrgäste meinen. Denn die Bedeutung des Fahrgastmarktes für unser Geschäft wird weiter wachsen. Angesichts der äußerst angespannten Situation der öffentlichen Haushalte bleibt dazu keine Alternative. Und die Produktivitätsreserven des Systems SPNV sind weitgehend ausgeschöpft. Bei Weitem nicht ausgeschöpft ist dagegen das Potenzial, das der Fahrgastmarkt bietet. Darum wollen wir hier noch stärker als bisher ansetzen: Wir wollen die Attraktivität des SPNV steigern, mehr Fahrgäste gewinnen und mehr Verkehr auf die Schiene holen.

Europäische Verkehrspolitik

Europäisches Kernnetz soll 2030 verwirklicht sein

Unter dem Name „Connecting Europe“ (Europa verbinden) hat die Europäische Kommission am 19. Oktober 2011 einen Vorschlag zur Schaffung des neuen Kernnetzes der Europäischen Union angenommen. Damit wird auch ein zentraler Punkt aus dem Weißbuch Verkehr 2050 (*siehe Folge 90 der GRV-Nachrichten*) auf den Weg gebracht. Das Kernnetz 2030 soll den jetzigen Flickenteppich aus Straßen, Schienenwegen, Flughäfen und Kanälen zu einem einheitlichen transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) umformen. Das TEN-V ist ein wesentliches Instrument der Verkehrspolitik, um die Treibhausgase des Verkehrs bis 2050 um 60 Prozent zu senken. Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger soll auch verbessert werden.

Die am 19. Oktober veröffentlichten Finanzierungsvorschläge für den Zeitraum 2014 bis 2020 sollen für eine Konzentration der EU-Verkehrsfinanzierung sorgen, um grenzübergreifende Bindeglieder zu schaffen, Engpässe zu beseitigen und das Netz insgesamt intelligenter zu gestalten. Die Kosten der ersten Finanzierungsphase des Kernnetzes im Zeitraum 2014 bis 2020 werden auf 250 Milliarden Euro geschätzt. Durch die Fazilität „Connecting Europe“ werden im Finanzierungszeitraum 2012 bis 2020 für die Verkehrsinfrastruktur 31,7 Milliarden Euro bereitgestellt. Sie dienen der Anschubfinanzierung und sollen weitere Investitionen der Mitgliedstaaten anstoßen.

Das neue TEN-V-Kernnetz wird durch ein ergänzendes Netz von Zubringern auf regionaler und nationaler Ebene unterstützt, das weitgehend von den Mitgliedstaaten zu finanzieren ist. Angestrebt wird für 2050, dass die meisten Bürger und Unternehmen in Europa nicht weiter als 30 Minuten vom Zubringernetz entfernt sind. Mit der neuen Politik wird ein kleineres und enger gefasstes Verkehrsnetz für Europa definiert. Angestrebt wird die Konzentration der Ausgaben auf eine kleinere Zahl von Vorhaben, bei denen sich ein wirklicher EU-Mehrwert erzielen lässt. Die Mitgliedstaaten werden rechtlich verpflichtet, die Vorhaben tatsächlich fertig zu stellen.

Beide Netze umfassen alle fünf Verkehrsträger sowie intermodale Plattformen. Im Kernnetz muss eine netzweite Interoperabilität gewährleistet werden. Dies bedeutet für die Schiene, dass ERTMS/ETCS (das europäische Eisenbahnsicherungssystem) für die Zugsteuerung überall zum Einsatz kommen muss.

Weitere Informationen und Karten finden sich auf www.ec.europa.eu/transport/index_en.htm.

Neuer Umweltbericht TERM 2011 vorgestellt

Jacqueline McGlade, Exekutivdirektorin der Europäischen Umweltagentur (EUA), stellte am 10. November 2011 dem Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments (TRAN) den Bericht TERM 2011 vor. Im Rahmen des Mechanismus für die Berichterstattung über Verkehr und Umwelt (Transport and Environment Reporting Mechanism — TERM) der EUA werden die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt untersucht. Zum ersten Mal berücksichtigt der Bericht umfassende quantitative Ziele, die von der Europäischen Kommission in ihrem Weißbuch Verkehr 2050 vorgeschlagen wurden.

Glade machte deutlich: „Die Emissionen nahezu aller verkehrsbedingten Schadstoffe sind in Folge der verringerten Nachfrage gesunken. Dieser Rückgang ist jedoch auf die Rezession zurückzuführen. Daher müssen wir eine grundlegende Umgestaltung des europäischen Verkehrssystems anstreben, um die Emissionen auch in Zeiten eines starken Wirtschaftswachstums nicht zu erhöhen.“

Einige Ergebnisse von TERM 2011:

- 2009 entfielen 24 Prozent aller Treibhausgasemissionen in der EU auf den Verkehrssektor. Im Weißbuch Verkehr wird verlangt, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60 Prozent gegenüber 1990 zu verringern. Da die Emissionen zwischen 1990 und 2009 jedoch um 27 Prozent gestiegen sind, muss die EU zwischen 2009 und 2050 insgesamt eine Senkung von 68 Prozent erreichen.
- Diese Verringerung ist mit technischen Maßnahmen allein nicht zu schaffen. Auch die Verkehrsnachfrage muss optimiert werden (bessere Fahrzeugauslastung, Verlagerung und Vermeidung von Verkehr).
- Zwischen 1990 und 2007 stieg der jährliche verkehrsbedingte Energieverbrauch in den EWR-Mitgliedstaaten stetig. Zwar sank der Gesamtenergiebedarf im Verkehrssektor von 2007 bis 2009 um 4 Prozent, aber es ist anzunehmen, dass der Verbrauch infolge einer wirtschaftlichen Erholung wieder steigen wird.
- In der EU ist der Verkehr heute zu 96 Prozent von Mineralöl abhängig.
- Fast 100 Millionen Menschen wurden entlang der Hauptverkehrsstraßen langfristig einem von Straßenfahrzeugen verursachten durchschnittlichen Lärmpegel von schädlichem Ausmaß ausgesetzt.

Der Bericht kann im Internet heruntergeladen werden:
www.eea.europa.eu/publications/foundations-for-greener-transport.

Aktualisierung des ersten Eisenbahnpakets angenommen

Am 16. November 2011 hat das Europäische Parlament (EP) in erster Lesung den Recast (Aktualisierung) des ersten Eisenbahnpakets angenommen. Damit soll die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs verbessert werden. Die nationalen Regulierungsbehörden werden gestärkt und der Zugang zu Serviceeinrichtungen wird erleichtert. Einnahmen aus der Infrastruktur sollen nicht mehr an andere Einheiten einer Holding beziehungsweise in ein Eisenbahnverkehrsunternehmen fließen. Die Kapitalrückerstattung ist jedoch erlaubt. Nun ist noch eine Einigung zwischen dem EP und den Ministerrät erforderlich.

Dr. Johannes Ludewig, Exekutivdirektor der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften („Community of European Railways“, kurz CER) bewertete die Abstimmung im EP positiv: „Die CER hat stets die volle Anwendung des ersten Eisenbahnpakets in seiner ursprünglichen Fassung unterstützt und bedauert dass dies in einigen Mitgliedsstaaten nicht der Fall war. Ein Europäischer Eisenbahnraum kann nicht entstehen, wenn der vorhandene rechtliche Rahmen nicht respektiert wird und die notwendige Finanzstruktur fehlt. Daher ist die CER zufrieden, dass die Mitglieder des EP den Rahmen des ersten Eisenbahnpakets bestätigt und gestärkt haben und bei der Abstimmung gleichzeitig die Bedeutung einer gesunden finanziellen Umgebung anerkannt haben.“

Eurovignette-Richtlinie trat in Kraft

Am 15. Oktober 2011 ist die Neufassung der Richtlinie zur „Eurovignette“ (*siehe Folge 91 der GRV-Nachrichten, Seite 5*) in Kraft getreten. Sie regelt die Mautgebühren für Lastkraftwagen. Erstmals können in die Maut auch die von Fahrzeugen verursachten externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung einbezogen werden. Die EU-Mitgliedstaaten müssen die Richtlinie bis zum 16. Oktober 2013 in nationales Recht überführen. Lkw mit einem Gewicht unter 12 Tonnen können von der Maut ausgenommen werden. Generell sind Fahrzeuge der Euro-5-Norm bis einschließlich 2013 von der Regelung ausgenommen, Fahrzeuge der Euro-6-Norm bis einschließlich 2017.

Die GRV begrüßt es, dass nach jahrzehntelanger Diskussion nun ein Einstieg in die Anlastung der externen Kosten möglich ist. Das bereits in der EU Verfassung verankerte Verursacherprinzip muss jedoch weiterentwickelt werden. Insbesondere müssen Unfallkosten und die Kosten des Klimawandels einbezogen werden und die Anlastung muss obligatorisch und auf alle Verkehrsträger ausgedehnt werden.

Berichtsentwurf zum Weißbuch Verkehr 2050

Nachdem die Kommission Ende März 2011 ihr neues Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ (siehe Folge 90 der GRV-Nachrichten, Seite 4) vorgelegt hatte, stellte Mathieu Grosch (EVP) am 08. September seinen Initiativbericht im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments (EP) vor. Er verlangt darin von der Kommission, Zwischenziele zur Reduktion der Kohlendioxid-Emissionen bis 2020 festzulegen und jährlich zu überprüfen. Die Kommission verteidigte ihre Position, erst ab 2030 die Emissionen um rund 20 Prozent (im Vergleich zu 2008) zu senken und um mindestens 60 Prozent bis 2050 (zu 1990) mit der Begründung, dass vor allem im Flug- und Seeverkehr noch kaum Biokraftstoffe bereitstünden und sich nur wenige innovative Technologien durchsetzen.



Um den Verkehrs umweltverträglicher abzuwickeln, muss der Anteil der Bahn noch deutlich gesteigert werden.
Foto: DB AG / Petra Schwaiger.

Der Verkehrsausschuss hat am 22. November 2011 den Bericht mit großer Mehrheit angenommen. Die Kommission erhielt den Auftrag bis 2014 einen Vorschlag zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs vorzulegen, bereits für 2020 sollen konkrete Umweltziele erstellt werden (Anmerkung: Zieljahr des Weißbuchs ist 2050 mit Zwischenzielen 2030).

Siehe Kommentar oben.

Vertragsverletzungsverfahren gegen Frankreich und Großbritannien

Die Europäische Kommission hat am 29. September 2011 Vertragsverletzungsverfahren gegen Frankreich und das Vereinigte Königreich eingeleitet, weil sie nicht den Markt für Schienenverkehr im Kanaltunnel öffneten. Die Kommission erwartet vom Wettbe-

werb bessere Dienste und Preise im Personen- und Güterverkehr.

Das erste Eisenbahnpaket sollte die Basis sein für Marktöffnung und Wettbewerb im Schienenverkehr. Insbesondere sollte die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers gewährleistet werden, sowie nicht diskriminierende Trassenbenutzungsgebühren und eine unabhängige Regulierungsstelle zur Lösung von Wettbewerbsproblemen. Wenn das Vereinigte Königreich und Frankreich die aktuelle Situation nicht innerhalb von zwei Monaten heilen, werden weitere Maßnahmen gegen sie ergriffen.

EU trat COTIF bei

Seit 01. Juli 2011 ist die Europäische Union im Abkommen für den internationalen Reiseverkehr COTIF („Convention relative aux transports internationaux ferroviaires“) vertreten. Damit wurde die EU auch Mitglied der zwischenstaatlichen Organisation OTIF („Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires“).

Der Beitritt der EU zum COTIF war vom Rat der Verkehrsminister am 16. Juni 2011 und der OTIF-Generalversammlung am 22./23. Juni 2011 gebilligt worden. Siim Kallas, Vizepräsident der Europäischen Kommission und Verkehrskommissar, zeigte sich erfreut: „Dies ist ein herausragendes Ereignis für die EU, das einen neuen Impetus des Bahnsektors markiert. Die EU ist nun ein eigenständiges Mitglied von OTIF und kann damit mit einer Stimme bei zahlreichen Bahnthemen sprechen. Dies wird ein wesentlicher Beitrag sein zur Annäherung der technischen und wirtschaftlichen Eisenbahngesetzgebung in einem viel größeren Raum als der EU, um den Bahnverkehr weltweit zu fördern.“

Information zu OTIF (Quelle: www.otif.org)

Die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) besteht seit 01. Mai 1985. Völkerrechtliche Grundlage ist das Übereinkommen vom 09. Mai 1980 (COTIF). Vorläufer der OTIF war das 1893 geschaffene Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr.

Zweck dieser Regierungs-Organisation war bis zur Unterzeichnung des Protokolls vom 03. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) zur Änderung des COTIF vornehmlich die Weiterentwicklung der seit Jahrzehnten bestehenden einheitlichen Rechtsordnungen für die durchgehende internationale Beförderung von Reisenden und Gütern mit der Eisenbahn. Es sind dies die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM.

Der OTIF gehören derzeit 47 Staaten als Mitglieder an (Europa, Naher/Mittlerer Osten und Nordafrika) und ein assoziiertes Mitglied (Jordanien). Von durch die OTIF geschaffenem Einheitsrecht sind derzeit internationale Eisenbahnbeförderungen auf Eisenbahninfrastruktur von rund 250 000 Kilometern sowie ergänzende Beförderungen auf mehreren tausend Kilometern im Güter- und Personenverkehr zur See, auf Binnenschiffen und (im Binnenverkehr) auf der Straße betroffen. Sitz der Organisation ist Bern in der Schweiz

Rail Forum Europe fordert einheitlichen europäischen Markt für Rollmaterial

Das von Abgeordneten des Europäischen Parlaments gegründete Rail Forum Europe (*siehe Folge 91 der GRV-Nachrichten, Seite 5*) diskutierte am 05. Juli 2011 in Straßburg über die Zulassung von Rollmaterial der Eisenbahnen in der EU. Man war sich einig, dass ein einheitlicher europäischer Markt so schnell wie möglich zu schaffen ist. Die aktuelle Situation der Zulassung wurde von Marcel Verslype, Exekutivdirektor der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA), und Janis Vitins, Bombardier, vorgetragen.

Verslype bestätigte, dass es noch ein weiter Weg hin zum einheitlichen europäischen Raum für Rollmaterial ist und dass — obwohl es nicht die Aufgabe von ERA ist, die Interoperabilität und Sicherheitsregeln zu beschleunigen — seine Agentur dabei eine immer stärkere Unterstützung der Kommission gibt. Er erwähnte die Fortschritte bei der Transparenz (Veröffentlichung) nationaler Regelungen, gegenseitige Anerkennung (cross acceptance) und die Vervollständigung von EU Regulierungen. Laut Verslype „ist die unvollständige Umsetzung der Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinien durch Mitgliedsstaaten eine zentrale Hürde für den einheitlichen europäischen Fahrzeugmarkt.“

Die Präsentationen (englisch) können heruntergeladen werden: www.rail-forum.eu .

Galileo Satelliten gestartet

Am 21. Oktober 2011 wurden die ersten beiden Galileo Satelliten auf ihre Umlaufbahn gebracht. Damit ist die EU ihrem Ziel ein eigenes Navigationssystem zu haben näher gekommen. Es soll der Wirtschaft und dem täglichen Leben zahlreiche Nutzen bringen, in den nächsten 20 Jahren wird mit 90 Milliarden Euro gerechnet. Ab 2014 sollen verbesserte Dienste möglich sein beispielsweise für die Navigation von Fahrzeugen und die zuverlässige Stromversorgung.

Verkehrspolitik in Deutschland

Keine Trennung zwischen Netz und Betrieb

Am 06. Oktober 2011 haben Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, der DB-Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, der Vorsitzende der

Eisenbahner-Gewerkschaft EVG Alexander Kirchner und DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube folgende Gemeinsame Erklärung zur Einheit von Netz und Betrieb vorgestellt:

„Im Lichte des prognostizierten Wachstums von Personen- und Güterverkehr braucht Deutschland auch mit Blick auf seine geographische Lage im Zentrum Europas einen effizienten und leistungsfähigen Schienenverkehr. Der Erhalt der integrierten Struktur der Deutschen Bahn AG mit seinen Verbundvorteilen ist die Voraussetzung für eine positive Weiterentwicklung des Schienenverkehrs.“

Die integrierte Struktur der Deutschen Bahn AG hat sich als wirtschaftlich erfolgreiches und effizientes Modell in Europa bewährt. Durch die integrierte Struktur wird eine Finanzierung der Schiene ermöglicht, durch die dem Bund allein bis 2015 zusätzliche Mittel in Höhe von einer Milliarde Euro zur Finanzierung des Bedarfsplans zur Verfügung stehen. Die integrierte Struktur gewährleistet die Funktionsfähigkeit des konzernweiten Arbeitsmarkts und leistet einen wichtigen Beitrag zur Beschäftigungssicherung im Interesse der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der Deutschen Bahn AG.

Die integrierte Struktur steht der Entwicklung des Wettbewerbs nicht entgegen. Dies wird durch die stetig wachsenden Marktanteile von Wettbewerbern auf dem deutschen Schienennetz eindrucksvoll bestätigt. Das europäische Recht muss deshalb auch in Zukunft modelloffen gestaltet werden. Effiziente Bahnorganisationsmodelle wie das deutsche integrierte Modell müssen auch in Zukunft zulässig bleiben.“

Die GRV tritt seit langem für die Einheit von Netz und Betrieb ein und begrüßt diese „Gemeinsame Erklärung“. Es wird auch darauf hingewiesen, dass die international erfolgreichsten Bahnen in Japan (Personenverkehr), in den USA (Güterverkehr) und das europäische Vorzeigebispiel Schweiz keine Trennung von Infrastruktur und Betrieb kennen. Siehe auch nachfolgenden Beitrag.

DB kritisiert Gutachten der Monopolkommission

Im September 2011 legte die Monopolkommission ihr drittes Gutachten zum Wettbewerb auf der Schiene vor. Die Kommission kritisiert die Bundesregierung wegen fehlender Impulse für eine erfolgreiche Wettbewerbsentwicklung. Die Wettbewerbshüter sind gegen die integrierte Struktur der DB AG und fordern eine sofortige institutionelle Trennung von Infrastruktur und Transport.

In einer Pressemitteilung vom 20. September 2011 reagierte die DB auf das Gutachten:

„Anders als im Sondergutachten der Monopolkommission behauptet, hat sich der Wettbewerb auf der Schiene in Deutschland seit der Bahnreform stetig entwickelt und dazu geführt, dass die Wettbewerber in jedem Jahr ihre Marktanteile im Personen- und Güterverkehr ausbauen konnten. Im Nahverkehr stieg der Anteil der Wettbewerber seit der Marktöffnung im Jahr 1994 auf inzwischen 21,6 Prozent im Jahr 2010. Im Güterverkehr lag der Marktanteil der Wettbewerber im Vorjahr bei 25,1 Prozent. Prognosen der Wettbewerber sehen zudem weitere kräftige Zuwächse für die kommenden Jahre. Selbst im Fernverkehr, der sehr investitionsintensiv und margenschwach ist, haben mehrere Wettbewerber ihren Markteintritt in Deutschland angekündigt.

Trotz dieser positiven Entwicklung erneuert die Monopolkommission ihre bekannten Aussagen zur Trennung von Netz und Betrieb. Dabei blendet sie aktuelle Diskussionen offenbar aus, nach denen in Ländern mit getrennten Modellen nach der Trennung die Kosten stark angestiegen sind. Parallel dazu zeigen internationale Vergleichsbetrachtungen der jüngsten Zeit, dass die Entwicklung von Wettbewerb auf der Schiene nicht abhängig ist vom jeweiligen Strukturmodell der Bahn, sondern viel mehr von der Durchsetzung von Marktöffnung und vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen in den jeweiligen Ländern. Hier nimmt Deutschland im europaweiten Vergleich eine Spitzenposition ein.“

In Frankreich gibt es seit mehreren Jahren die institutionelle Trennung zwischen dem Infrastrukturbetreiber RFF und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen SNCF. Der Netzzugang wird jedoch noch immer behindert. Siehe hierzu auch Beitrag zum 10. Wettbewerbsbericht der DB unter „Eisenbahnen allgemein“.

Eine Milliarde Euro für die Verkehrsinfrastruktur

Am 06. November 2011 beschloss der Koalitionsgipfel im Jahr 2012 zusätzlich eine Milliarde Euro für die Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen. Im Haushaltsausschuss des Bundestags wurde folgende Aufteilung auf die Verkehrsträger beschlossen: Straße 600 Millionen Euro, Wasserstraße 300 Millionen Euro und 100 Millionen Euro für die Schiene.

Am 25. November 2011 hat der Bundestag den Verkehrshaushalt mit dieser zusätzlichen Milliarde beschlossen. Verkehrsminister Ramsauer kommentierte: „Es wird dort investiert, wo der Bedarf am größten und der Nutzen für die Menschen und die Wirtschaft am höchsten ist. Schwerpunkt ist mit 600 Millionen Euro — verteilt auf zwei Jahre — die Straße als Verkehrsträger Nummer 1. Auf die Schiene entfällt ein Plus von

100 Millionen Euro. Das Geld soll für die Sanierung und Modernisierung von Personenbahnhöfen eingesetzt werden.“

Insgesamt beträgt die Verkehrsinvestitionslinie im Jahr 2012 (Straße, Schiene, Wasserstraße, Kombiniertes Verkehr) 10,52 Milliarden Euro.

Die GRV ist enttäuscht, dass für die umweltverträgliche Schiene nur 10 Prozent der zusätzlichen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Die Infrastrukturpolitik ist das wichtigste Instrument der Verkehrspolitik. Die Schiene kann deutlichen Mehrverkehr nur dann bewältigen, wenn Engpässe im Netz beseitigt werden und der Neu- und Ausbau von Strecken beschleunigt wird.

Klimaschutz erfordert Stärkung des öffentlichen Verkehrs

Auf der Anfang Juli in Berlin stattgefundenen internationalen Klimakonferenz forderte Bundeskanzlerin Angela Merkel ein globales Klimaabkommen, um die weltweite Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen voranzubringen. Ziel der Bundesregierung sei es, die Kohlendioxid-Emissionen in Deutschland bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent im Vergleich zu 1990 zu senken.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) begrüßte dieses Ziel der Bundesregierung. „Der Bund konzentriert sich momentan jedoch zu wenig auf den öffentlichen Verkehr, der eine entscheidende Rolle bei der Senkung der Kohlendioxid-Emissionen spielt“, sagte VDV-Präsident Jürgen Fenske.

Aktuell konzentriert sich die Bundesregierung auf die Förderung von Elektroautos. Das Förderpaket für die automobile Elektromobilität soll sich auf insgesamt bis zu 3,8 Milliarden Euro belaufen. „Das Potenzial des öffentlichen Verkehrs beim Thema Klimaschutz wird hingegen nicht berücksichtigt“, so Fenske. Dabei gilt der öffentliche Verkehr als umweltfreundlicher und energie-effizienter Verkehrsträger: Täglich nutzen 29 Millionen Fahrgäste die Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Deutschland. Das ersetzt täglich über 18 Millionen Autofahrten. In der Stadt verursacht eine Fahrt mit Bus oder Bahn pro Person und Kilometer nur ein Drittel des Kohlendioxids, das ein Pkw der Mittelklasse emittiert. Die Güterbahnen produzieren sogar pro Tonne und Kilometer nur ein Viertel des Kohlendioxids, das ein Lkw ausstößt.

„Für den Klimaschutz ist daher der massive Ausbau des öffentlichen Verkehrs erforderlich“, so Fenske. „Ohne finanzielle Sicherheit ist das jedoch nicht möglich.“ Der Bund müsse daher dem Votum aller Länderministerpräsidenten folgen und ab 2014 die Mittel aus dem Entflechtungsgesetz von 1,33 Milliarden Euro auf 1,96 Milliarden Euro im Jahr anheben. Nur so könne eine

leistungsfähige Nahverkehrsinfrastruktur weiterhin erhalten bleiben. „Ohne Stärkung des öffentlichen Verkehrs kann die Bundesregierung die Klimaziele nicht erreichen“, betont Fenske abschließend.

Demokratie 21

Wolfgang Dietrich Mann

stv. Vorsitzender und Geschäftsführer der GRV

„Les jeux sont faits“ — das Spiel ist aus. Mit überwältigender Mehrheit haben die Baden-Württemberger das „Ausstiegsgesetz“ zu Stuttgart 21 abgelehnt. Die Klarheit des Ergebnisses hat auch die optimistischsten Befürworter von Stuttgart 21 überrascht. Was bedeutet dieses Stimmresultat nun?

Betrachten wir zunächst einmal das Ergebnis im Detail. Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg schreibt dazu:

Nach den vorläufigen Ergebnissen der Volksabstimmung am 27. November 2011 lehnte die Mehrheit der Baden-Württembergerinnen und Baden-Württemberger die Gesetzesvorlage „Stuttgart-21-Kündigungsgesetz“¹ ab. Insgesamt 58,8 Prozent der abgegebenen gültigen Stimmen waren Nein-Stimmen. 41,2 Prozent der Abstimmenden mit gültigem Stimmzettel sprachen sich mit Ja für die Gesetzesvorlage aus.

Damit haben die Gegner des Bahnprojekts Stuttgart 21 weder die Mehrheit der gültigen Stimmen erzielen können, noch wurde das zur Verabschiedung der Gesetzesvorlage in der Landesverfassung vorgesehene Quorum² erreicht: Hierzu hätten von den 7 622 860 zur Abstimmung berechtigten Baden-Württembergern mindestens 2 540 954 beziehungsweise ein Drittel aller Stimmberechtigten der Vorlage zustimmen müssen. Bei einer Abstimmungsbeteiligung von 48,3 Prozent (insgesamt 3 682 861 Abstimmende) sprachen sich lediglich 1 509 264 beziehungsweise 19,8 Prozent der Stimmberechtigten für das Stuttgart-21-Kündigungsgesetz aus. Gegen das Stuttgart-21-Kündigungsgesetz votierten hingegen 2 157 931 stimmberechtigte Bürgerinnen und Bürger (28,3 Prozent).

Hochburgen der Zustimmung und der Ablehnung

In 7 der insgesamt 44 Stimmkreise³ Baden-Württembergs fand das S 21 Kündigungsgesetz mit einer Mehrheit an Ja-Stimmen an den gültigen Stimmen Zustimmung. Zu den Hochburgen der Stuttgart-21-Gegner — also den 10 Stimmkreisen mit dem höchsten Anteil abgegebener Ja-Stimmen an den gültigen Stimmen — zählten unter anderem der Stadtkreis Freiburg im Breisgau (66,5 Prozent), wo die Zustimmungquote ihren landesweit höchsten Wert erreichte, gefolgt von den Stadtkreisen Heidelberg (58,0 Prozent) und Mannheim (57,2 Prozent) sowie dem Landkreis Emmendingen (54,9 Prozent). Die Hochburgen der Stuttgart-21-Gegner entsprechen gleichzeitig den Diasporagebieten der Stuttgart-21-Befürworter — also den 10 Stimmkreisen mit dem niedrigsten Anteil abgegebener Nein-Stimmen an den gültigen Stimmen. Unter den zehn Stadt- und Landkreisen mit dem

¹ Gesetz über die Ausübung von Kündigungsrechten bei den vertraglichen Vereinbarungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21.

² Ja-Stimmen von mindestens einem Drittel der Stimmberechtigten auf Landesebene.

³ Die Stimmkreise entsprechen den 44 Stadt- und Landkreisen des Landes Baden-Württembergs.

höchsten Ja-Stimmenanteil an den gültigen Stimmen waren neun im badischen und nur einer im württembergischen Landesteil zu finden.

Die Befürworter von Stuttgart 21, die ihre Zustimmung zum Bahnprojekt bei der Volksabstimmung mit einem Nein zum Stuttgart-21-Kündigungsgesetz zum Ausdruck bringen konnten, waren in insgesamt 37 der 44 Stadt- und Landkreise in der Mehrheit. Dabei fiel der Anteil der Nein-Stimmen an den gültigen Stimmen in den Landkreisen Alb-Donau-Kreis (77,0 Prozent) und Biberach (75,5 Prozent) sowie im Stadtkreis Ulm (69,1 Prozent) am höchsten aus. Neun der zehn Stadt- und Landkreise mit dem höchsten Nein-Stimmenanteil lagen im württembergischen, nur einer im badischen Teil des Landes.

Hohe Abstimmungsbeteiligung in der Region Stuttgart

Die Spannweite zwischen Stadt- und Landkreisen mit der höchsten Abstimmungsbeteiligung (67,8 Prozent im Stadtkreis Stuttgart) und der niedrigsten Abstimmungsbeteiligung (33,3 Prozent im Stadtkreis Mannheim) lag bei über 30 Prozentpunkten. In 13 Stadt- und Landkreisen lag die Beteiligung am Urnengang bei über 50 Prozent. In 9 Stadt- und Landkreisen beteiligten sich hingegen weniger als 40 Prozent der Stimmberechtigten an der Volksabstimmung über das Stuttgart-21-Kündigungsgesetz.

Wie bereits im Vorfeld der Abstimmung erwartet worden war, lag die Abstimmungsbeteiligung in der Region Stuttgart spürbar über dem Landesdurchschnitt von 48,3 Prozent. So wurde — wie bereits erwähnt — die landesweit höchste Beteiligungsquote im Stadtkreis Stuttgart (67,8 Prozent) gemessen. Auch in den weiteren Stimmkreisen der Region Stuttgart war die Abstimmungsbeteiligung mit 62,3 Prozent (Landkreis Esslingen), 60,6 Prozent (Landkreis Ludwigsburg), 60,3 Prozent (Landkreis Rems-Murr-Kreis), 59,0 Prozent (Landkreis Böblingen) sowie 53,7 Prozent (Landkreis Göppingen) überdurchschnittlich hoch. Neben den Stimmkreisen der Region Stuttgart waren auch der Landkreis Tübingen (58,7 Prozent) sowie der Alb-Donau-Kreis (55,2 Prozent) unter den 10 Stadt- und Landkreisen mit der höchsten Abstimmungsbeteiligung zu finden. Insgesamt lagen 9 der zehn Stadt- und Landkreise mit der höchsten Abstimmungsbeteiligung im württembergischen Landesteil. Im badischen Landesteil machten lediglich in den Landkreisen Calw (52,6 Prozent) und Enzkreis (50,7 Prozent) überdurchschnittlich viele Bürgerinnen und Bürger von ihrem Abstimmungsrecht Gebrauch.

Je größer die Gemeinde, desto geringer die Ablehnung

Mit zunehmender Größe der Gemeinden stieg bei der gestrigen Abstimmung auch die Zustimmung zum Stuttgart-21-Kündigungsgesetz an. Während sich in den kleineren Gemeinden mit unter 10 000 Einwohnern eine deutliche Mehrheit gegen die Gesetzesvorlage aussprach (63,5 Prozent Nein-Stimmen an den gültigen Stimmen), wurde in den Gemeinden mit 10 000 bis 50 000 Einwohnern (59,4 Prozent Nein-Stimmen an den gültigen Stimmen) sowie mit 50 000 bis 100 000 Einwohnern (54,9 Prozent) schon eine etwas kleinere Mehrheit gegen das Ausstiegsgesetz registriert. In den Großstädten des Landes mit über 100 000 Einwohnern sprach sich beinahe die Hälfte der Bürgerinnen und Bürger für das Kündigungsgesetz aus (49,7 Prozent). Dennoch votierte auch hier knapp die Mehrheit der Abstimmenden (50,3 Prozent) gegen einen Ausstieg des Landes aus der Finanzierung für das Bahnprojekt Stuttgart 21. Bei der Abstimmungsbeteiligung zeigten sich keine signifikanten Unterschiede hinsichtlich der Gemeindegrößen.

Ergebnisse in den Gemeinden ab 30 000 Einwohnern

In den größeren Gemeinden ab 30 000 Einwohnern wurde das Stuttgart-21-Kündigungsgesetz überwiegend abgelehnt: In 43 der insgesamt 56 Städte mit über 30 000 Einwohnern entfiel die Mehrheit der abgegebenen Stimmen auf Nein. Mit Abstand am höchsten fiel die Ablehnung in Ulm (69,1 Prozent) aus. Die Städte Schwäbisch-Gmünd, Biberach an der Riß, Albstadt und Sindelfingen komplettierten die ersten 5 Plätze unter den 10 Gemeinden mit über 30 000 Einwohnern mit dem höchsten Nein-Stimmenanteil. Auch in der von dem Bahnprojekt Stuttgart 21 besonders berührten Landeshauptstadt Stuttgart wurde das Stuttgart-21-Kündigungsgesetz von 52,9 Prozent der Abstimmenden abgelehnt. Den größten Zuspruch erhielt das Stuttgart-21-Kündigungsgesetz dagegen von den Bürgerinnen und Bürgern aus den Universitätsstädten Freiburg im Breisgau, Heidelberg und Tübingen: Mit Ja-Stimmenanteilen von 66,5 Prozent, 58,0 Prozent beziehungsweise 57,7 Prozent war die Zustimmung zur Gesetzesvorlage nirgendwo im Land höher als hier.

Die höchste Abstimmungsbeteiligung unter den Gemeinden mit über 30 000 Einwohnern wurde mit 67,9 Prozent in Leinfelden-Echterdingen gemessen. In keiner anderen Stadt gingen prozentual betrachtet mehr Stimmberechtigte zu den Urnen. Auch in Stuttgart (67,8 Prozent) und Ostfildern (66,4 Prozent) lag die Beteiligungsquote an der ersten Volksabstimmung seit 1971 weit über dem Landesdurchschnitt (48,3 Prozent). Am niedrigsten fiel die Abstimmungsbeteiligung dagegen in Rastatt aus, wo lediglich 28,8 Prozent der Stimmberechtigten von ihrem Abstimmungsrecht Gebrauch machten. Ebenso fanden sich Lahr (30,3 Prozent) und Weil am Rhein (31,6 Prozent) am unteren Ende der Rangliste.

Differenzierung des Ergebnisses zwischen Württemberg und Baden

Wenn in vorigem Text des Statistischen Landesamts von den Landesteilen Württemberg und Baden die Rede ist, bezieht sich dies auf die heutige Verwaltungsgliederung. Hier deswegen zusätzlich eine Auswertung nach den historischen Grenzen des früheren Königreichs Württemberg und des Großherzogtums Baden. Die dritte ausgewertete Gruppe umfasst die ehemals hohenzollerischen (preußischen) Gebiete, sowie die durch die Gebietsreform gemischten Gebiete (im Zuge der Gebietsreform Anfang der 1970er-Jahre sind auch Gemeinden entstanden, die badische, württembergische und/oder hohenzollerische Ortsteile umfassen — prominentestes Beispiel ist Villingen-Schwenningen).

Landesteil (Auswertung gemäß historischer Zuordnung der Gemeinden)	Abstimmungs- Beteiligung	Ja zum Ausstieg	Nein zum Ausstieg
ur-badische Gemeinden	40,2 %	48,4 %	51,6 %
ur-württembergische Gemeinden	55,0 %	37,5 %	62,5 %
Hohenzollern und heute gemischte Gemeinden	45,2 %	36,6 %	63,4 %
Summe Bundesland Baden-Württemberg	48,3 %	41,2 %	58,8 %

Die Macht der schweigenden Mehrheit

Wenn in den vergangenen Monaten viele Journalisten meinten, die Schwaben seien aufmüpfig gegen die Obrigkeit und würden sich deswegen gegen das Projekt „Stuttgart 21“ wehren, dann irren sie sich gewaltig — ohne den badischen Landesteil wäre das rein schwäbische Stimmergebnis noch viel deutlicher!

Dass die Gesetzesvorlage durch die Volksabstimmung gemäß der Landesverfassung — an die sich alle Fraktionen des Landtags zu halten gelobten — in Kraft tritt, war kaum zu erwarten. Der amtierende baden-württembergische Ministerpräsident Winfried Kretschmann, der sich viele Jahre gegen Stuttgart 21 engagierte, sprach im Vorfeld der Abstimmung über „das Wunder“, auf das er seine Hoffnungen setzte. Seitens der Stuttgart-21-Befürworter bestand allerdings die Sorge, dass aufgrund des hohen Quorums viele ihrer Anhänger die Abstimmung als nicht so wichtig einstufen könnten und deswegen gar nicht erst an der Wahl teilnehmen. Auch wenn das Gesetz bei Verfehlen des Quorums gescheitert ist, mehr Stimmen für den Ausstieg als für den Weiterbau wären politisch trotzdem sehr pikant gewesen. Ein solches widersprüchliches Ergebnis hat der Souverän dem Land erspart. Und auch in der vom Bau besonders betroffenen Stadt Stuttgart bekannte sich die Mehrheit klar zu dem Bauprojekt.



Eine klare Mehrheit der Baden-Württemberger hat sich gegen einen Abbruch des Projekts entschieden: Das charakteristische Bahnhofsgebäude bleibt (abgesehen von den Seitenflügeln), nur die Gleise kommen unter die Erde.
Visualisierung: Atelier Peter Wels,
© Bahnprojekt Stuttgart – Ulm e.V.

Den gegen Stuttgart 21 protestierenden Gegnern wurde mit diesem Stimmergebnis jegliche politische Legitimation entzogen. Hinter ihnen steht keine Mehrheit der Bevölkerung, und es lässt sich mit dem besten Willen auch keine Mehrheit konstruieren.

Ulrich Schmid, Deutschland-Redaktor der Neuen Zürcher Zeitung, beschreibt dies in der NZZ vom 28. November 2011 so: „Die große Chance dieses Abstimmungsausgangs ist seine Klarheit. Bis jetzt hatte sich der politisch weniger etablierte Teil der «Stuttgart 21»-Gegner an die Hoffnung eines geteilten Ergebnisses

geklammert und geplant, bei einem zwar verfehlten Quorum, aber einem Ja zum Ausstiegsgesetz weiter Druck auf die Politiker auszuüben. Das doppelte und sonnenklare Ja zu «Stuttgart 21» entzieht den Gegnern auch diese demokratisch noch halbwegs nachvollziehbare Möglichkeit. Wer nun den Umbau immer noch verunmöglichen will, zeigt einen Mangel an Respekt für den Willen des Volkes. Man darf gespannt sein, wie die Gegner von «Stuttgart 21» weiter operieren werden. Mit Militanz werden sie nicht weit kommen. Eine riesige Mehrzahl der Bürger ist bereit, das Abstimmungsergebnis zu akzeptieren.“

Aber auch die Rolle der Medien, die im Vorfeld vielleicht nicht immer den wirklichen Willen des Volkes richtig erkannt haben, nimmt Schmid in dem zitierten Artikel unter die Lupe: „Mit Konsternation müssen die Gegner des Umbaus und die Medien, muss aber auch ein großer Teil der deutschen Bevölkerung zur Kenntnis nehmen, dass Aktivisten, so lärmig, fordernd und selbstgerecht sie auch auftreten mögen, nicht immer in der Mehrheit sind. Das in den Wochen und Monaten des Protestes entstandene Bild war, wie man jetzt weiß, grotesk verzeichnet, das Bild nämlich einer rücksichtslos ihr Projekt gegen den Willen einer belogenen und bevormundeten Bevölkerung durchsetzenden Elite. Einmal mehr fanden viele Medien sehr rasch die Einteilung in Gut und Schlecht, und erst in den letzten Wochen wurde klar, dass es viele mündige Bürger gibt, die den neuen Tiefbahnhof wollen. Gesiegt haben die Stillen, die Übergangenen, die, die man kaum je gehört hatte. Das müsste zu denken geben.“

Jetzt ist Loyalität der Landesregierung gefordert

In der Konstruktion der bundesdeutschen Verfassung und der Verfassung der Bundesländer ist man es gewohnt, dass die Regierung vom Parlament gewählt wird. Die dafür erforderliche Bildung von Koalitionen — wenn eine Partei nicht mit absoluter Stimmenmehrheit gewählt wird — sorgt für eine natürliche Übereinstimmung der politischen Programme von Legislative und Exekutive. Wenn eine Regierung keine Mehrheit für ein Vorhaben im Parlament findet, dann ist dies ein Konflikt, welcher zuweilen nur durch Wahl einer anderen Regierung oder Auflösung des Parlaments und Neuwahlen zu lösen ist (Vertrauensfrage). Dort, wo das Volk die Exekutive direkt wählt (zum Beispiel in Bürgermeister- und Landrats-Wahlen), oder über Sachfragen einzeln abstimmt (wie bei der Volksabstimmung über Stuttgart 21), können durchaus Meinungsverschiedenheiten auftreten. Die Demokratie wird durch eine solche Konkurrenz eher belebt als dass sie darunter leidet (dies gilt übrigens auch für den oftmals in Opposition zu Bundestag und Bundesregierung stehenden Bundesrat). Deswegen gilt auch: Der baden-württembergische Ministerpräsident Winfried Kretschmann (und sein Verkehrsminister Winfried Hermann) sind

trotz deren ursprünglichen Ablehnung von Stuttgart 21 nicht gescheitert und brauchen wegen des Abstimmungsergebnisses keineswegs zurückzutreten. Was aber von beiden zu verlangen ist, dass sie jetzt Volkes Willen umsetzen. Der Ministerpräsident hat sich eindeutig zum Ergebnis bekannt — die Wochenzeitung „Focus“ schreibt im Internet dazu wie folgt: „Baden-Württembergs Ministerpräsident Winfried Kretschmann will nach der klaren Niederlage für die Stuttgart-21-Gegner den Kampf gegen das Bahnprojekt aufgeben. Die Bürger hätten am Sonntag eine klare Entscheidung für Stuttgart 21 getroffen. «Die nehmen wir an — ohne Hintertürchen und doppelten Boden», sagte Kretschmann am Montag nach einer Sitzung des grün-roten Kabinetts in Stuttgart.“

Die Ankündigung durch den Verkehrsminister einer „konstruktiven und kritischen Begleitung“ des Projekts kann da leicht als eine Drohung verstanden werden. Dies umso mehr, als der Minister nach dem Regierungswechsel eine ganze Anzahl von Stuttgart-21-Gegnern in sein Ministerium eingestellt hat. Es ist die Verantwortung des Ministers, dass diese Mitarbeiter jetzt nicht den Beschluss des Volkes hintertreiben.

Das Bessere ist der Feind des Guten

Diese Forderung nach Loyalität bedeutet nicht, dass das Projekt nicht weiter optimiert werden dürfte. Kein Projekt ist so gut, als dass es sich nicht weiter verbessern ließe. Wenn es sinnvoll ist, sind für konkrete Verbesserungen auch gewisse Mehrkosten akzeptabel. So würde eine zweigleisige und kreuzungsfreie Ausführung des Abzweigs Wendlingen (Ausfädelung der Strecke Richtung Nürtingen – Reutlingen – Tübingen) das Projekt insgesamt überhaupt nicht in Frage stellen, aber die Leistungsfähigkeit bedeutend erhöhen. Dies als nur ein Beispiel.

Bei eventuellen Kostensteigerungen ist das Land Baden-Württemberg mit im Boot

Ob das Projekt zu den kalkulierten Kosten von rund 4,5 Milliarden Euro (inklusive Risiko-Puffer) realisierbar ist, steht in den Sternen. Dass dieser Kostenrahmen tatsächlich gesprengt wird, ist heute allerdings auch noch keineswegs ausgemacht. Entsprechende Verlautbarungen der Stuttgart-21-Gegner sind Cassandra-Rufe. Dieses Kosten-Argument war indes im Abstimmungskampf von den Gegnern mehr als deutlich kommuniziert worden. Die klare Mehrheit gegen das Ausstiegsgesetz in Kenntnis des Kostenarguments bedeutet somit, dass das Risiko von Kostensteigerungen vom Volk akzeptiert wird. Der zwischen den Projektpartnern geschlossene Vertrag besagt eindeutig, dass in diesem Fall die Beteiligten über die Aufteilung der Mehrkosten miteinander „reden“ — die Sprechklausel des Vertrags. Vor-Festlegungen, dass sich das Land unter keinen Umständen an etwaigen Mehrkosten beteiligt, wä-

ren daher ein Bruch des Vertrags. Das Volk hat jedoch mit dem Abstimmungsergebnis klar zum Ausdruck gebracht, dass es keinen Vertragsbruch will. Wenn man es nüchtern betrachtet, ist diese Vor-Festlegung ohnehin nicht das Papier wert, auf dem sie gedruckt ist. Denn zum einen wird es noch ein paar Jahre dauern, bis das zur Verfügung stehende Budget eventuell aufgebraucht ist — und wer kann heute schon die dann vorliegenden Gesamtumstände vorhersagen? Und selbst wenn im Fall von Kostensteigerungen die Deutsche Bahn AG alle Mehrkosten trägt — sie kann sie in die Infrastrukturnutzungsentgelte (Strecken- und Bahnhofs-Maut) einkalkulieren, da es sich um nachweisbare Kosten handelt, muss die Bundesnetzagentur sie genehmigen. Also würde in diesem Fall letztendlich das Land über die Bestellung des SPNV den größten Teil tragen müssen. Folglich ist es klüger für das Land, auf dem Boot zu bleiben und konstruktiv daran mitzuwirken, dass die Kosten nicht unnötig steigen. War es bisher die Strategie einiger Stuttgart-21-Gegner, möglichst viele Kostensteigerungen zu provozieren, in der Hoffnung dass das Projekt in Gänze daran scheitert, muss heute jedem klar sein, dass sich damit das Land ins eigene Fleisch schneidet. Dies gilt beispielsweise für die im Schlichterspruch von Heiner Geißler enthaltene Forderung nach einer zusätzlichen Ausstattung der Strecke bis Wendlingen mit einer veralteten Signal- und Zugsicherungstechnik (der aus den 1930er-Jahren stammenden „Indusi“). Wer heute eine Eisenbahn neu baut, sollte sich auf zeitgemäße Technik stützen, und das ist das „European Train Control System“, kurz ETCS.

Ausblick

In Folge 83 der GRV-Nachrichten (April 2009) veröffentlichten wir als Leitartikel die Rede des damaligen Schweizer Verkehrsministers Moritz Leuenberger anlässlich seiner Auszeichnung mit dem European Railway Award. Leuenberger erläuterte darin die Vorteile der direkten Demokratie: „Damit ist die Schweizer Verkehrspolitik überaus stark legitimiert und breit abgestützt. Das zeigte sich zum Beispiel darin, dass die Camionneure, welche die LSVA⁴ in einem harten Abstimmungskampf heftig bekämpft hatten, diese sofort und ohne einen einzigen Streiktag akzeptierten. Und zwar einfach deswegen, weil das Volk sie an der Urne angenommen hatte und sie nicht auf einen Regierungswechsel hoffen konnten, der alles wieder umstoßen würde.“

Auch das Stuttgarter Ergebnis zeigt: Volksabstimmungen sind wegen ihrer Verbindlichkeit ein mächtiges Instrument. Gleichwohl ist das Verfahren in Stuttgart 21 keine „Blaupause“ zur Konfliktlösung bei anderen umstrittenen Investitionsprojekten. So darf die Nachträglichkeit nicht Schule machen. Eine noch weitere zeitli-

⁴ Gemeint ist die „Leistungsabhängige Schwer-Verkehrs-Abgabe, die Schweizer Lkw-Maut.“

che Verlängerung der Planungs- und Genehmigungsverfahren kann niemand wollen. Und es geht in den nächsten Jahren auch um ganz andere Projekte als nur um den Bahn-Ausbau. So müssen nach der beschlossenen Energie-Wende (Ausstieg aus der Kernenergie und Ausbau der Windkraft) die Stromleitungsnetze erweitert werden, und nicht jeder ist begeistert, wenn in seiner Nähe eine Hochspannungsleitung gebaut wird. Die Debatte über neue Verfahren beginnt gerade erst, und da wäre es vermessen, an dieser Stelle bereits fertige Lösungen zu präsentieren.

Über verbesserte Formen der Bürgerbeteiligung siehe auch der nachfolgende Beitrag von Dr. Hilmar Sturm.

Bürgerbeteiligung: Löst sie Probleme der Verkehrsplanung?

Dr. Hilmar Sturm, München
sturm@buerbeteiligung.org

Nach Vorträgen bei der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) Südbayern am 15. März 2011 und auf dem DVWG-Jahreskongress in Dresden am 06. Mai 2011.

Stuttgart 21 und die Bürgerbeteiligung

Seit „Stuttgart 21“ ist Bürgerbeteiligung zum Schlagwort geworden. Bürgerbeteiligung soll Widerstände vermeiden oder abbauen helfen, sie soll befrieden und Akzeptanz schaffen. Dabei hat in Stuttgart selbst kaum Bürgerbeteiligung stattgefunden: Heiner Geißlers Diskussionsrunden haben Fachleute aus Organisationen und Initiativen eingebunden, weniger die „einfachen“ Bürgerinnen und Bürger.

Hoffnungen, Grenzen, Risiken der Bürgerbeteiligung

Die Hoffnungen, die auf Bürgerbeteiligung gesetzt werden, sind zum Teil berechtigt. Es gilt aber zu differenzieren. Und man sollte auch auf die Grenzen und Risiken hinweisen: Nicht jeder Widerstand wird durch Bürgerbeteiligung beseitigt, insbesondere nicht, wenn sich direkt Betroffene wehren. Nicht jede Maßnahme findet durch Bürgerbeteiligung Akzeptanz. In einigen Fällen können sogar bisher verborgene Probleme und Konflikte aufgedeckt werden. Vor allem aber kann auch die Bürgerbeteiligung ihren Vertrauensvorsprung verlieren, zum Beispiel wenn sie nur dazu dient, bereits weitgehend fertige Pläne zu „verkaufen“, wenn immer die gleichen mitwirken oder schlecht moderiert wird.

Potenziale und Chancen für bessere Verkehrsplanung durch Bürgerbeteiligung

Die Potenziale der Bürgerbeteiligung sind allerdings sehr groß: Noch nie gab es so einen hohen Bildungsstand der Bevölkerung; Freizeit, guter Wille, Lebenser-

fahrung, Ortskenntnis sind weitere Schätze, die durch Partizipation gehoben werden können. In vielen Beteiligungsverfahren erstaunt das Maß an Gemeinwohlorientierung und die Sorgfalt, mit denen die Bürgerinnen und Bürger abwägen. Sie sind dabei freier als Politiker, Unternehmens- und Verbandvertreter, die stets Rücksicht auf Positions- und Organisationsinteressen zu nehmen haben.

Bürgerbeteiligung hat also Potenziale. Sie muss jedoch wie die Verkehrsplanung selbst auch gut gemacht sein. Dann können bürger- und nutzerfreundliche, oft sogar wirtschaftlichere Lösungen für Verkehrsprobleme entwickelt werden. Dann kann die erhoffte Befriedungswirkung eintreten, dann werden Konflikte bewältigt. Faire Verfahren können auch zu mehr Verständnis auf allen Seiten führen und damit zu besseren Bürgerbeziehungen. Für Verkehrsprojekte kann zusätzliche Legitimation und Akzeptanz entstehen. Planungsprozesse können interessanter werden — Bürgerbeteiligung braucht zwar für sich selbst Zeit und Arbeit, spart diese aber oft an anderen Stellen, zum Beispiel am Umgang mit späteren, heftigen Protesten.

Warum der Ruf nach Bürgerbeteiligung?

„Stuttgart 21“ hat gezeigt, dass die formalen und juristisch mehr oder weniger einwandfreien Verfahren nicht immer volles Vertrauen genießen. Andere Schichten als sonst, zum Beispiel viele Mitglieder des öffentlichen Dienstes, haben intensiv demonstriert. Als Gründe gaben sie in einer WZB-Befragung vor allem die Kosten und technische Ungereimtheiten an, nicht so sehr die Liebe zum alten Stuttgarter Hauptbahnhof. Die Proteste gegen das Verkehrsprojekt „Stuttgart 21“ sind auch Symptom und Symbol einer längeren Entwicklung: Das Vertrauen der Bevölkerung vor allem in die Politik schwindet seit den 1970er-Jahren. Antworteten zum Beispiel 1972 in Westdeutschland noch 27 Prozent der vom Institut für Demoskopie Allensbach Befragten, der Beruf des Politikers gehöre zu denjenigen, vor denen sie am meisten Achtung hätten, so waren es 2008 nur noch 6 Prozent (in Ostdeutschland 7 Prozent). Und es ist nicht anzunehmen, dass sich diese Entwicklung in den letzten Jahren umgekehrt hätte. Viele weitere Daten bestärken diesen Befund. Dabei kommen in Untersuchungen über das Institutionenvertrauen Wissenschaftler und Fachverwaltung noch gut weg. Aber letztlich werden Entscheidungen über Verkehrsprojekte von Politikern getroffen. Bürgerbeteiligung ist daher wirklich nötig: Wir brauchen neue Wege des Dialogs und der Mitsprache und neue Legitimationsquellen für kollektiv bindende Entscheidungen — insbesondere für solche, die umstritten sind.

Voraussetzungen für gute Bürgerbeteiligung

Was brauchen die Bürgerinnen und Bürger dafür? Das gleiche, was auch Verkehrs-Fachplanerinnen und -

planer brauchen: Zeit, Informationen, Methoden und einen überfachlichen Austausch.

Manchmal hört man von Politikern und Planern: „Aber wir haben doch Bürgerbeteiligung gemacht!“ Sieht man genauer hin, dann litten solche Beteiligungsverfahren daran, dass eigentlich gar nicht viele Menschen mitgemacht haben, dass nur bestimmte Kreise der Bevölkerung eingeladen waren oder kamen, dass die Fragen nicht ausreichend geklärt waren, und dass ein wirklicher Einfluss der Beteiligten auf die Planung nicht vorhanden war.

Differenzierte Bürgerbeteiligung: eine Systematik

Was heißt eigentlich „Beteiligung“? Woran wird beteiligt? Was für Ergebnisse werden angestrebt und erreicht? Welche Bürgerinnen und Bürger werden beteiligt? Wie geht die Beteiligung vor sich? Das sind die wichtigsten Fragen, die man sich vor dem Beteiligen stellen sollte. Diese und weitere Aspekte, nach denen Bürgerbeteiligung zu differenzieren und zu planen ist, sind im Kasten aufgeführt. Nur wenige mögliche Elemente von Beteiligungsverfahren sind dargestellt; schon diese zeigen, wie viele verschiedene Verfahren daraus kombiniert werden können. In diesem Beitrag können nur beispielhaft einige Elemente angesprochen werden.

1. Auftraggeber, Initiator(en) (möglichst eine entscheidende Instanz)
2. Ziele und Motive
3. Auftrag:
 - a) Themen, Inhalte (Verkehrsproblem, Gestaltungsfrage)
 - b) Ergebnisarten und -formen (Fragen, Ideen, Vorschläge, Empfehlungen usw.)
4. Rahmenbedingungen (politische, rechtliche, finanzielle u. a.)
5. Teilnehmerauswahl (siehe unten: Betroffene, Öffentlichkeit; außerdem: Verfahren der Auswahl und Einladung)
6. Informationen (Art, Menge, Vielseitigkeit, Darbietungsformen etc.)
7. Arbeitsformen und -charakter (u. a. Moderationstechniken)
8. Zeit (Dauer, Lage, Struktur)
9. Räume (Planungsräume, Tagungsräume etc.)
10. Dokumentation, Veröffentlichung (Form, Öffentlichkeit, Streuung)
11. Organisation, Zuständigkeiten, Moderation (oft wichtig: neutral und extern)
12. Wirkungen, Folgen und Wirksamkeit (zumindest eine Antwort des Auftraggebers)

Elemente von Beteiligungsverfahren

Beteiligung?

„Beteiligen“ kann vieles heißen. Man spricht auch von „Teilnehmern“, wenn jemand passiv im Publikum sitzt und mehr oder weniger zuhört, also Information erhält.

Aber auch der Staatsbürger, der in einem Volksentscheid abstimmt, also kollektiv die Entscheidung selbst trifft, ist „beteiligt“.

Dazwischen liegt eine Leiter:

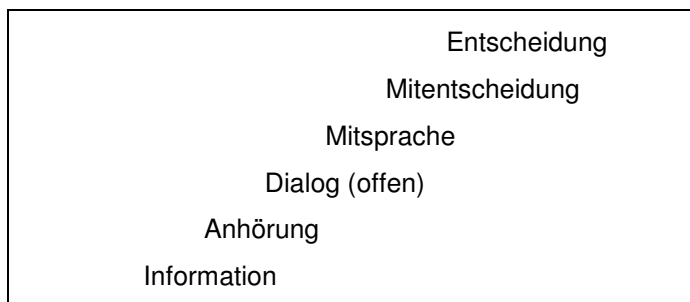


Abbildung 1: Beteiligungsstufen

Bloße Information ist die erste Stufe — aber auch sie ist schon sehr wichtig, und ohne sie ersteigt man schwerlich weitere Stufen. Bisher hat man sich oft damit begnügt, Pläne bekanntzumachen. Das hat sich in den letzten Jahren schon deutlich geändert, und Info-Container, Webseiten, Ausstellungen und Führungen ermöglichen es den interessierten Menschen, sich über ein Projekt zu informieren.

Auf der zweiten Stufe erreicht man die Anhörung: Auf diesem Niveau steht das, was bisher bei Planfeststellungsverfahren und der Bauleitplanung geschieht. Zu einem ausgehängten Plan kann man Anregungen und Einwendungen abgeben. Diese werden angehört, mehr oder weniger. Haben sie Einfluss, wirklichen Einfluss auf die Pläne? Sehr selten. Nicht selten entsteht durch die Anhörung erst der Ärger.

Ein echter Dialog kommt so meist nicht zustande. Im Dialog lässt man sich auf das Gegenüber ein und begründet in Rede und Wechselrede seine Sichtweise. Vor allem sollte man auch willens und in der Lage sein, die eigene Sicht zu ändern. Der Dialog braucht eine gewisse Offenheit.

Wo diese Offenheit groß ist, kann man von Mitsprache reden: Sie ist dann möglich, wenn die Beteiligten wirklichen Einfluss auf das Ergebnis haben. Die Entscheidung verbleibt bei Planern und Gewählten, die aber ernsthaft berücksichtigen, was im Beteiligungsprozess als Ergebnis entwickelt wurde. Mit „Mitsprache“ lässt sich also bezeichnen, was bei guter Bürgerbeteiligung geschieht, wie dieses Wort derzeit meist verwendet wird.

Wenn die beteiligten Bürgerinnen und Bürger wirklich selbst entscheiden, kann das auf zwei Stufen geschehen: Bei der Mitentscheidung kann man nicht gegen die Bürger handeln, weil diese beispielsweise ein Vetorecht haben oder andererseits einer Behörde, einem Rat oder Parlament Grundsätze oder eine Auswahl von Alternativen vorgeben. Die Bürger sind der Souverän, wenn sie die Entscheidung gemeinsam ganz selbst treffen, in einem Bürger- oder Volksentscheid.

„Die Bürger“ — wer ist das?

„Bürgerbeteiligung“ heißt heute oft, dass in einer Stadt von mehreren hunderttausend Einwohnern fünfzig oder sechzig oder auch hundert Personen in einer Bürgerversammlung zusammenkommen, von denen zehn oder fünfzehn das Wort ergreifen. Sind das „die Bürger“? „Die“ Bürger gibt es nur als Wahl- und Stimmvolk. Ansonsten haben wir es mit Gruppen zu tun.

Diese Gruppen sollte man weiter differenzieren, etwa einerseits nach ihrem Interesse, andererseits nach dem Verfahren der Auswahl. Oft kommen zu Veranstaltungen vor allem besonders aktive, manchmal auch besonders kritische und widerständige Menschen. Auch direkt Betroffene werden die Einladung häufiger annehmen. Haupt- oder ehrenamtliche Vertreter von Organisationen, Initiativen und dergleichen versuchen ohnehin, deren Interessen einzubringen.

Nach dem Interesse wären daher zu unterscheiden:

- direkt Betroffene (zum Beispiel direkte Anlieger, Menschen, deren Grundstücke benötigt werden, die mit Lärm rechnen müssen)
- indirekt Betroffene (zum Beispiel bei denen in Folge eines Verkehrsprojekts an anderer Stelle andere Verkehre zunehmen könnten)
- Interessenvertreter (zum Beispiel Einzelhandel, Naturschutz)
- Öffentlichkeit

Direkte Betroffene und Öffentlichkeit sollten auf verschiedenen Wegen beteiligt werden. Deshalb der Vorschlag, auch sprachlich beides zu trennen und von Betroffenenbeteiligung einerseits und Öffentlichkeitsbeteiligung andererseits zu sprechen.

Vor allem die „Öffentlichkeit“, die „schweigende Mehrheit“ der Bevölkerung bleibt meistens unbeteiligt — mangels eigenem Interesse, mangels Möglichkeiten, aber auch mangels Einladung. Sie fühlt sich nicht angesprochen. Da aber sie es ist, die letztlich die meisten Verkehrsprojekte finanziert und in deren Namen auch sonst darüber entschieden wird, ist sie wichtig. Man erreicht sie relativ einfach durch eine Zufallsauswahl und persönliche, direkte Einladung. Zufallsauswahl und persönliche Einladung ermöglichen es, ein Abbild der Gesamtbevölkerung zu beteiligen, wenn ihre so gewonnenen Vertreter den berechtigten Eindruck haben, dass es der beteiligenden Instanz ernst damit ist. Die Zufallsauswahl ist außerdem ein uraltes demokratisches Verfahren; so wurden in der attischen Demokratie etwa achtzig Prozent der öffentlichen Ämter durch Losverfahren besetzt.

Ein Beispiel: Bürgergutachten durch Planungszellen

Ein Verfahren, das schon Anfang der 1970er-Jahre entwickelt wurde und seither mit viel Erfahrung und Begleitforschung weiterentwickelt und optimiert wor-

den ist, schafft den Rahmen, in dem der „mündige Bürger“ ganz real tätig werden kann, und ermöglicht sachlich gute Ergebnisse durch die Kombination folgender Kernelemente:

- Teilnehmer/innen-Gewinnung im Zufallsverfahren
- vorstrukturierte Aufgabe
- mehrtägige ernsthafte Arbeit an der Sache (mit Aufwandsentschädigung)
- vielseitige Information (Experten, Ortstermine usw.)
- Meinungsbildungs- und Abwägungsprozesse, vor allem in wechselnden Kleingruppen
- neutrale professionelle Prozessbegleitung und Organisation
- Ergebnis: öffentliches Bürgergutachten

Im Detail ist das Bürgergutachten als Verfahren durch eine Fülle von weiteren Regeln und Vorgehensweisen gekennzeichnet, die sich hier nicht darstellen lassen (Informationsquellen am Ende des Beitrags).

Beispiel Autobahn im Baskenland

Beim Bau der Schnellstraße Pamplona – San Sebastián (Donostia) im spanischen Baskenland gab es zwei Tote, mehrere Verletzte und Millionenschäden durch angezündete Baumaschinen und horrenden Ausgaben für Sicherheitsmaßnahmen. Ein weiteres Teilstück (Urbina – Maltzaga) wurde deshalb mit einem Bürgergutachten geplant. Es gelang, dieses Teilstück friedlich zu bauen. Eine spanische Zeitung titelte: „Conclusión salomónica de los NIP“ („salomonischer Entscheid der NIP“; NIP bedeutet Núcleos de Intervención Participativa, der spanische Ausdruck für Planungszelle).

Fazit

Bürgerbeteiligung kann die Verkehrsplanung verbessern, und zwar aus mehreren Perspektiven, wenn es für eine Planung gute Gründe gibt, auch Kosten und Nachteile offen kommuniziert und diskutiert werden, die Konzepte nicht „alternativlos“ sind, sondern Veränderungen erlauben, die Bevölkerung frühzeitig einbezogen wird, zweckmäßige Verfahren eingesetzt werden und genügend Zeit für die Bürgerbeteiligung vorgesehen wird.

Das kann — bei entsprechenden verfassungsrechtlichen Möglichkeiten — bis zur Letztentscheidung durch das Volk gehen: In der Schweiz wurde „Alptransit“ (die Neuen Eisenbahn-Alpen-Transversalen, NEAT) mehrmals Abstimmungen des Volkes unterworfen, das damit den Weg freigemacht hat für Investitionen von zirka 22 bis 24 Milliarden Schweizer Franken.

Informationsquellen zur Bürgerbeteiligung (Auswahl):

- www.buergerbeteiligung.org
- www.buergergesellschaft.de
- www.partizipation.at

Peter C. Dienel: Demokratisch, praktisch, gut. Merkmale, Wirkungen und Perspektiven von Planungszellen und Bürgergutachten. Bonn 2009.

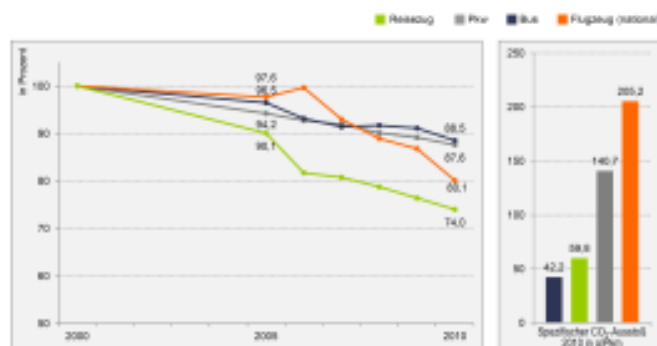
Ariane Bischoff, Klaus Selle und Heidi Sinning: Informieren, Beteiligen, Kooperieren. Dortmund 2005.

Nachhaltigkeit

Beachtliche Kohlendioxid-Einsparungen im Schienenverkehr

Der Schienenverkehr hat für das vergangene Jahrzehnt eine beeindruckende Klimabilanz vorzuweisen: In der Dekade von 2000 bis 2010 sind die spezifischen Kohlendioxid-Emissionen (pro Bahnreisendem und Kilometer) um 25 Prozent gesunken. Auch der Schienengüterverkehr schaffte eine Minderung von 25 Prozent. Das geht aus den am 02. Dezember 2011 veröffentlichten neuen Zahlen der Datenbank „Umwelt & Verkehr“ hervor, die das Heidelberger IFEU-Institut auf Basis amtlicher Daten des Umweltbundesamtes regelmäßig im Auftrag der Allianz pro Schiene, des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) aktualisiert.

Entwicklung und Status CO₂-Ausstoß, pro Personenkilometer



Anmerkung: Gesamtemissionen inkl. energetischer Verluste (VTV)

Quelle: IFEU 2011

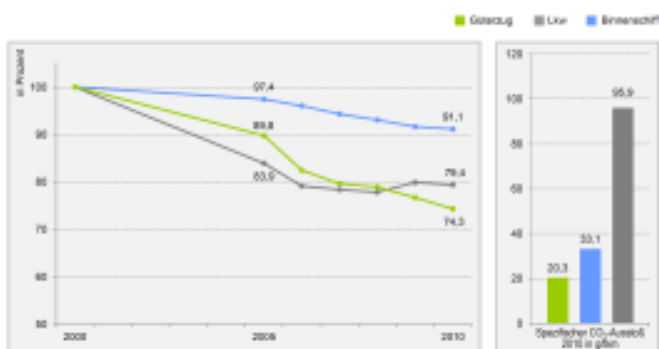
„Während auf dem UN-Klimagipfel in Durban dramatische Appelle und die Suche nach Wegen aus der Klimakatastrophe vorherrschen, hat der Schienenverkehr eine echte Erfolgsgeschichte vorzuweisen“, sagte der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege. „Mit einer Kohlendioxid-Minderung von 25 Prozent im Personen- und im Güterverkehr ist die Schiene besser geworden. Aber nicht nur das: Sie ist auch schneller besser geworden als alle anderen Verkehrsträger.“ Vorstehende Grafik 1 macht diese Entwicklung für den Personenverkehr deutlich; die Schiene liegt um das 2,5-fache vor dem Pkw.

„Die Fortschritte der Schiene beim Klimaschutz sind beachtlich“, ergänzte VDB-Hauptgeschäftsführer Ro-

nald Pörner: „Jedes Jahr verringert sich das klimaschädliche Kohlendioxid pro Bahnreisendem und Kilometer um rund 2,5 Prozent.“ Dass sich der Schienenverkehr für das Jahr 2050 die Vision gegeben habe, ganz Kohlendioxid-frei unterwegs zu sein, sei ein machbares Ziel. „Der entscheidende Hebel liegt künftig in der Steigerung des regenerativ erzeugten Bahnstromanteils, der weiteren Elektrifizierung von Strecken und dem verstärkten Einsatz moderner Fahrzeug- und Antriebskonzepte“, sagte Pörner.

VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff betonte, dass die Güterbahnen ihren Kohlendioxid-Vorsprung vor dem Lkw im Vergleich zum Vorjahr weiter ausbauen konnten: „Im Verkehrsträgervergleich ist die Schiene in Sachen Klimaschutz um den Faktor fünf besser als der Lkw.“ siehe Grafik 2. Wolff weiter: „Die Ergebnisse der Umweltdatenbank zeigen, dass das weit verbreitete Vorurteil, nach dem Lastwagen und Pkw bei der Klimabilanz aufholen, falsch ist“.

Entwicklung und Status CO₂-Ausstoß pro Tonnenkilometer



Anmerkung: Gesamtmissionen inkl. energetischer Verluste (WTR)

Quelle: IfEU 2011

Die GRV freut sich über diese positive Klimabilanz der Schiene. Die Verkehrspolitiker sind aufgerufen die Investitionen in die klimaverträgliche Schiene zu erhöhen und die Schiene auch in die Förderung der Elektromobilität einzubeziehen.

Dramatischer Kohlendioxid-Anstieg im vergangenen Jahr

Im Jahr 2010 hat der Kohlendioxid-Ausstoß auf der Welt trotz der Wirtschaftskrise um rund sechs Prozent zugenommen. Das ist doppelt so hoch als vom Weltklimarat erwartet. Dieser Anstieg basiert auf vorläufigen Schätzungen des Carbon Dioxide Information Analysis Centers (CDIAC) in den USA. Die endgültigen Zahlen sollen Ende November 2011 veröffentlicht werden. Mitverantwortlich für diesen weltweiten Anstieg soll der 2010 gegenüber 2009 deutlich gestiegene Verkehr sein. Einen wachsenden Beitrag lieferten auch die Schwellenländer China und Indien.

Diese Tendenz wird von der meteorologischen Weltorganisation WMO gestützt. Am 21. November 2011

teilte sie mit, dass 2010 die Kohlendioxid-Konzentration der Atmosphäre mit 380 ppm (Teilchen pro eine Million Luftteilchen) einen neuen Höchststand erreicht hat. Vor dem Industriezeitalter lag dieser Wert bei 280 ppm.

Diese alarmierenden Zahlen werden hoffentlich die Weltgemeinschaft wachrütteln, um beim nächsten Weltklimagipfel ab 28. November 2011 in Durban (Südafrika) Fortschritte für eine Nachfolgeregelung des Kyoto-Protokolls, das 2012 endet, zu machen.

Neue Studie zu den externen Kosten

Autofahren ist viel teurer als die Autofahrer selber erleben. Pro gefahrenen Autokilometer werden im Schnitt 18 Cent an externen Kosten nicht vom Verursacher bezahlt, sondern auf die Allgemeinheit abgewälzt, wie eine am 14. November 2011 vorgestellte Studie des Verkehrsclub Österreich (VCÖ) zeigt. Darunter fallen unter anderem Gesundheitsschäden durch Abgase und Lärm, Unfallfolgekosten, Klimaschäden und Staukosten. „Bei einer Autofahrt von Wien nach Salzburg und zurück betragen die Spritkosten rund 60 Euro, die externen Kosten, die die Allgemeinheit belasten sind mit rund 105 Euro fast doppelt so hoch“, macht VCÖ-Expertin Ulla Rasmussen aufmerksam.

Durch das fehlende Verursacherprinzip wird das Autofahren subventioniert. Jene, die viel Auto fahren bekommen am meisten, jene, die wenig fahren, am wenigsten. Damit wird umweltschädliches Verhalten gefördert, was im Widerspruch zu den politischen Zielen steht. Nach der VCÖ-Studie sind diese Subventionen sozial extrem ungerecht verteilt. Das Viertel der reichsten Haushalte Österreichs verursacht fast fünf Mal so hohe externe Kosten durch das Autofahren wie das Viertel der Haushalte mit dem geringsten Einkommen.

Siedlungs- und Verkehrsfläche wächst täglich um 87 Hektar

Die Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland hat in den Jahren 2007 bis 2010 insgesamt um 2,7 Prozent oder 1266 Quadratkilometer zugenommen. Das entspricht rechnerisch einem täglichen Anstieg von 87 Hektar oder etwa 124 Fußballfeldern. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes vom 13. Oktober 2011 hat sich damit die Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche gegenüber dem letzten Berechnungszeitraum (2006 bis 2009) verlangsamt, in dem die Zunahme noch 94 Hektar pro Tag betrug. Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung ist es, die tägliche Inanspruchnahme neuer Siedlungs- und Verkehrsflächen bis zum Jahr 2020 auf durchschnittlich 30 Hektar pro Tag zu reduzieren. Zum Erhebungsstich-

tag 31. Dezember 2010 beanspruchte die Siedlungs- und Verkehrsfläche 47 702 Quadratkilometer oder 13,4 Prozent der Bodenfläche Deutschlands (357 127 Quadratkilometer).

„Null Emission 2050“ rückt näher

Mit der Unterzeichnung des Kooperationsvertrages am 27. Juni 2011 haben die Partner der Initiative Eco Rail Innovation (ERI) die Rahmenbedingungen ihrer gemeinsamen Arbeit nunmehr verbindlich festgeschrieben. Eco Rail Innovation soll sich mit der strategischen Ausrichtung des Schienenverkehrs und seiner Positionierung im gesellschaftlichen Kontext befassen. Mit der Initiative sollen nachhaltige Entwicklungskonzepte für Produkte und Transportangebote des Systems Bahn erarbeitet sowie Forschungsbedarfe identifiziert werden.

An ERI beteiligen sich bisher die Unternehmen Deutsche Bahn, Siemens, Bombardier Transportation, Alstom Transport, Tognum/MTU, Vossloh, Voith, Ballard, SOLON, Enertrag, der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) sowie die Forschungseinrichtungen Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und die Fachhochschule Brandenburg.

Bereits am Tag ihrer Gründung unterzeichneten die ERI-Partner eine Vereinbarung: Über die Dauer von fünf Jahren richtet die Initiative eine Stiftungsprofessur für „Energieeffiziente Systeme der Bahntechnologie“ an der Fachhochschule Brandenburg ein. „Damit setzen wir ein deutliches Zeichen und unterstreichen das Engagement von ERI für die Vision eines emissionsfreien Schienenverkehrs bis 2050. Zugleich leisten wir einen wichtigen Beitrag für die Nachwuchsförderung im Bahnsektor und in Brandenburg.“ so Dr. Volker Kefer, DB-Vorstand Technik und Infrastruktur.

DB erhöht Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrom-Mix

Am 25. Juli 2011 haben Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG, und Jürgen Großmann, Vorstandsvorsitzender von RWE, in Frankfurt am Main einen Vertrag über die Lieferung von Strom aus Wasserkraftwerken von RWE mit einem Gesamtvolumen von rund 1,3 Milliarden Euro unterzeichnet. Von 2014 bis 2028 werden 14 Wasserkraftwerke die Züge der Deutschen Bahn mit erneuerbarem Strom versorgen. Damit bezieht die DB von RWE jährlich rund 900 Millionen Kilowattstunden Strom aus Wasserkraft. Das entspricht rund acht Prozent des Bedarfs an Bahnstrom und reicht aus, um rund ein Drittel der Fernverkehrsflotte (ICE und IC) zu betreiben.

Grube sagte bei der Vertragsunterzeichnung: „Klimaschutz ist uns ein sehr wichtiges Anliegen, denn die Bahn steht wie kein anderes Verkehrsmittel für umweltfreundliche Mobilität. Wir freuen uns, dass wir gemeinsam mit RWE unseren Bahnstrom noch ‚grüner‘ machen und die Kohlendioxid-Emissionen so weiter senken können. Damit kommen wir unserer Vision, die Bahnstromversorgung bis 2050 komplett auf regenerative Energien umzustellen, ein ganzes Stück näher.“ (siehe auch der Beitrag von Peter Westenberger in Folge 91 der GRV-Nachrichten, Seiten 9 und 10).



Dr. Jürgen Großmann, Vorstandsvorsitzender von RWE und Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG bei der Vertragsunterzeichnung am 25. Juli 2011 in Frankfurt am Main. Foto: DB AG / Michael Neuhaus.

Mit dem Vertragsabschluss erhöht die DB ihren Anteil an regenerativen Energien am Bahnstrom-Mix von derzeit 19,8 Prozent ab 2014 auf rund 28 Prozent und kommt damit ihrem Ziel, diesen Anteil auf mindestens 30 bis 35 Prozent bis 2020 zu erhöhen, erheblich näher.

100 Prozent erneuerbare Energie bei den Österreichischen Bundesbahnen

Die ÖBB nehmen in Sachen Umweltbewusstsein eine Vorreiterrolle ein. Bereits heute werden die Züge umweltfreundlich mit einem Strom Mix aus 93 Prozent erneuerbarer Energie — rund 88 Prozent Wasserkraft sowie 5 Prozent weiterer erneuerbarer Energie - und 7 Prozent Erdgas betrieben. Aber auch dieser bereits hohe Anteil an Bahnstrom aus erneuerbarer Energie ist steigerbar: Die ÖBB bieten ab 2012 allen Bahnstromverbrauchern grünen Bahnstrom aus 100 Prozent erneuerbarer Energie an.

„Mit grünem Bahnstrom aus 100 Prozent erneuerbarer Energie bieten wir saubere Mobilität für eine saubere Umwelt“, so Christian Kern, Vorstandsvorsitzender der ÖBB-Holding AG. „Damit bieten wir unseren Kunden glaubwürdige und ökologisch überzeugende Mobilitätsalternativen. Unternehmen, die von uns emissionsfreien Bahnstrom beziehen, leisten einen wichtigen Beitrag zum Thema Umweltschutz“.

Zugfahrten mit grünem Bahnstrom sind absolut emissionsfrei, sowohl beim Betrieb, als auch bei den Emissionen im Vorfeld. Zusätzlich zur Kohlendioxid-freien Stromerzeugung werden die vorgelagerten Treibhausgas-Emissionen, die etwa beim Bau und dem Betrieb der Kraftwerke und Stromleitungen auftreten, durch Wiederaufforstungsprojekte im Regenwald ausgeglichen. Der Prozess zur Berechnung der Emissionen und deren Kompensation wurde vom Institut für Technologie & nachhaltiges Produktmanagement der Wirtschaftsuniversität Wien geprüft und bescheinigt.

Ab 2012 kann jeder Bahnstromverbraucher grünen Bahnstrom von den ÖBB beziehen. Dieser wird aus 100 Prozent erneuerbarer Primärenergie stammen, die Zusammensetzung kann der Kunde mitbestimmen.

Kohlendioxid-Emissionen durch Verlagerung auf die Schiene vermindern

Bis zu 20 Millionen Tonnen Kohlendioxid-Emissionen aus dem Güterverkehr können eingespart werden, indem die wichtigsten Korridore und das Hauptnetz der Bahn in 2020 voll genutzt werden. Die Studie „Potential der Verkehrsverlagerung auf die Schiene — Studie zu den voraussichtlichen Folgen für Treibhausgasemissionen und Verkehrsvolumen“ wurde von der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber (CER) und dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) Anfang Juli 2011 vorgestellt. Durchgeführt wurde die Studie von den Beraterfirmen CE Delft (Niederlande) und TRT (Italien).

Eine Bewertung der verfügbaren Infrastrukturkapazitäten zeigt, dass allein durch eine maximale Nutzung der bestehenden Infrastruktur in 2020 ein 30- bis 40-prozentiges Wachstum bei den Zugkilometern erreicht werden kann. Wenn diese Kapazitätssteigerung gleichmäßig auf Personen- und Güterverkehre verteilt würde, könnte es auf dem gesamten Netz zu einem Wachstum von 83 Prozent im Schienengüter- bzw. 23 Prozent im Schienenpersonenverkehr kommen.

Im Personenverkehr können 70 Millionen Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente in der EU 27 eingespart werden, das sind 9 Prozent der Emissionen aus dem Personenverkehr.

Die Studie macht auch Angaben dazu, wie eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene zur Erreichung der Ziele aus dem jüngsten Weißbuch der EU-Kommission zu Verkehr beitragen kann. Laut Verkehrskommissar Siim Kallas wäre die Bahn 2050 der dominante Verkehrsträger im Fernverkehr (mit 38 Prozent des gesamten Güterverkehrs und einem Anteil von 27 Prozent im Personenverkehr). Wird dies erreicht würden jährlich 238 Millionen Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente an Treibhausgasen reduziert bzw. 21 Prozent der Gesamt-

emissionen des Verkehrs. Hierzu wären umfassende Investitionen in die Schieneninfrastruktur (1300 bis 2000 Milliarden Euro) erforderlich, eine volle Internalisierung der externen und Infrastrukturkosten würde entscheidend zur Finanzierung dieser Summe beitragen.

CER-Exekutivdirektor Johannes Ludewig: „Die Ergebnisse dieser Studie festigen unsere Überzeugung, dass eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene entscheidend dazu beitragen kann, die Ziele aus dem Weißbuch zu erreichen. Jetzt müssen die hierzu erforderlichen Instrumente und Finanzierungen eingeführt werden. Wir hoffen, dass die EU-Entscheidungsträger diese wichtigen Aspekte berücksichtigen.“

Bundeskabinett beschließt „Aktionsplan Anpassung“

Das Bundeskabinett hat am 31. August 2011 den „Aktionsplan Anpassung“ zur Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel beschlossen. „Eine verantwortungsvolle Klimapolitik baut auf zwei Säulen: Vermeidung und Anpassung. Denn die sich abzeichnenden oder auch bereits eingetretenen Veränderungen des Klimasystems werden soziale, ökologische und ökonomische Folgen haben, auch in Deutschland. Neben unsere Anstrengungen zur Reduzierung der Treibhausgase muss daher die Anpassung an die Folgen des Klimawandels treten“, sagte Bundesumweltminister Norbert Röttgen. Der „Aktionsplan Anpassung“ enthält Aktivitäten in vier Bereichen.

Der Aktionsplan unterlegt die in der Deutschen Anpassungsstrategie genannten Ziele mit spezifischen Aktivitäten des Bundes und zeigt Verknüpfungen mit anderen nationalen Strategieprozessen auf. Die Aktivitäten des Bundes müssen durch Maßnahmen der Länder und der Kommunen ergänzt werden. Bis Ende 2014 soll ein Bericht zur Evaluierung der Deutschen Anpassungsstrategie und des Aktionsplans vorgelegt werden mit Vorschlägen zu deren Fortschreibung und Weiterentwicklung.

Der Aktionsplan Anpassung an den Klimawandel sowie weitere Informationen zum Thema unter www.bmu.de/Aktionsplan-Anpassung sowie unter www.anpassung.net.

Leitfaden für grüne Logistik

Das Öko-Institut stellte im Sommer 2011 gemeinsam mit dem Deutschen Speditions- und Logistikverband und dem Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (Ifeu) den Leitfaden zur „Berechnung von Treibhausgasemissionen in Spedition und Logistik“ vor. Dieser markiert einen großen Schritt auf dem Weg

einer einheitlichen und transparenten Kohlendioxid-Bilanzierung für Logistik- und Transportdienstleister. Seine Erstellung wurde vom Umweltbundesamt finanziert.

„Nur wer genau weiß, wie viele Treibhausgase auf den Transportwegen quer durch Europa verursacht werden, kann Maßnahmen ergreifen, diese langfristig zu senken und aktiv zum Klimaschutz beizutragen“, erklärt Martin Schmied, Autor des Leitfadens und Experte für Treibhausgasbilanzen für Unternehmen am Öko-Institut, die Bedeutung des Werks.

Der Leitfaden stellt Basiswissen zu Klimaschutz und Klimabilanzen vor und zeigt Speditionen auf, wie sie ihren Kraftstoff- und Stromverbrauch selbst errechnen können. In Praxisbeispielen stellt er Umrechnungsfaktoren und Rechenformeln vor, mit denen standardisiert Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen für eine bestimmte Transportstrecke ermittelt werden können.

Der Leitfadens „Berechnung von Treibhausgasemissionen in Spedition und Logistik“ kann von der Internetseite des Deutschen Speditions- und Logistikverbands heruntergeladen werden:

www.spediteure.de/de/site/1575/n64/page/n64/index.xml

Eisenbahnen allgemein

DB im ersten Halbjahr 2011 erfolgreich

„Wir sind als DB AG international tätig, mit Erfolg! Aber für uns ist klar, dass die Eisenbahn in Deutschland im Zentrum unseres Handelns steht. Das hatte ich bei der Bilanzpressekonferenz im März bereits betont, und ich will dies heute nochmals bekräftigen. Wir wollen bei Kundenfreundlichkeit und Sympathie deutlich zulegen. Unser Ehrgeiz ist es, noch umweltfreundlicher zu werden. Und wir wollen wirtschaftlich erfolgreich sein. Das sind die wichtigsten Ziele!“ mit diesen Worten leitete der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube am 28. Juli 2011 die Präsentation der Halbjahresbilanz ein. In den ersten sechs Monaten 2011 verbuchte die DB AG den höchsten Halbjahresumsatz in ihrer Geschichte und eine erneute Zunahme an Reisenden. Mit 18,9 Milliarden Euro lag der Umsatz im ersten Halbjahr um 2,8 Milliarden Euro oder 17,2 Prozent über dem Ergebnis im Vergleichszeitraum 2010. Dieser Anstieg geht damit deutlich über den Umsatzzuwachs von 1,5 Milliarden Euro hinaus, der durch die neue Konzerntochter Arriva bedingt ist.

Grube zeigte sich erfreut über die Halbjahresergebnisse: „Die Zahlen sind Bestätigung und Auftrag, den eingeschlagenen Kurs fortzusetzen. Vor allem wollen wir für mehr Kunden- und Umweltfreundlichkeit, Ser-

vice und Qualität sorgen. Sehr wichtig ist uns eine offene und ehrliche Kommunikation mit unseren Kunden. Deshalb werden wir ab September jeden Monat unsere Pünktlichkeitswerte im Nah- und Fernverkehr auf der DB-Internetseite veröffentlichen.“

Alle Geschäftsfelder trugen zu dem positiven Ergebnis bei. Das operative Ergebnis („EBIT bereinigt“) erhöhte sich im ersten Halbjahr auf 1,1 Milliarden Euro und lag damit um 287 Millionen Euro oder 34 Prozent über dem Vorjahreswert. Die Netto-Finanzschulden stiegen im Zeitraum vom 31. Dezember 2010 bis zum 30. Juni 2011 um 351 Millionen Euro auf 17,29 Milliarden Euro. Zu berücksichtigen ist, dass die DB im Jahr 2011 erstmals eine Dividende von 500 Millionen Euro an den Bund abgeführt hat.

DB-Finanzvorstand Dr. Richard Lutz: „Wir liegen auf Kurs und sind für die verbleibenden Monate ebenfalls zuversichtlich, auch wenn sich die Dynamik des Aufschwungs etwas abgeschwächt hat.“



DB-Finanzvorstand Dr. Richard Lutz bei der Vorstellung der Halbjahresbilanz am 28. Juli 2011 in Berlin.
Foto: DB AG / Axel Stephan.

Im ersten Halbjahr wurde bei den **Fahrgästen** ein Anstieg um 1,9 Prozent oder 18,4 Millionen auf 972,5 Millionen registriert. Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr blieb mit 38 Milliarden Personenkilometer (Pkm) nahezu unverändert. Bei den Busreisenden blieb die Zahl der Reisenden konstant und lag bei 408,5 Millionen. Die Verkehrsleistung im Busverkehr ging im ersten Halbjahr 2011 unter anderem aufgrund zurückgehender Schülerzahlen um 1,2 Prozent oder 56 Millionen auf 4,72 Milliarden Personenkilometer zurück.

Der **Schienengüterverkehr** konnte im ersten Halbjahr weiter zulegen. So nahm die Menge der beförderten Güter um 4,6 Millionen Tonnen oder 2,3 Prozent auf 207,8 Millionen Tonnen zu. Gleichzeitig erhöhte sich die Verkehrsleistung um fast 4,2 Milliarden Tonnenki-

lometer auf 56,78 Milliarden Tonnenkilometer, was ein Plus von acht Prozent bedeutet.

Einen starken Aufschwung erlebte der **europäische Landverkehr**: Die Zahl der Sendungen stieg um 20,7 Prozent oder 8,14 Millionen auf 47,51 Millionen. Während das Volumen bei der Seefracht um 4,6 Prozent ebenfalls zunahm, schwächte sich das Luftfrachtvolumen geringfügig um 0,6 Prozent ab.

Die Trassennachfrage auf dem **Schiennetz** ist im ersten Halbjahr 2011 weiter angestiegen. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum erhöhte sich die Betriebsleistung auf dem Netz um 2,5 Prozent oder 12,9 Millionen Trassenkilometer auf 521,4 Millionen Trassenkilometer. Der Anteil der konzernexternen Bahnen ist mit 20,8 Prozent erstmals oberhalb der Marke von 20 Prozent.

Gutes Halbjahresergebnis der SBB

Am 07. September 2011 konnte der Chef der SBB Andreas Meyer auf der Messe suisse traffic in Bern insgesamt Positives präsentieren. In den ersten sechs Monaten dieses Jahres kamen 91,6 Prozent (plus 2,9 Prozent gegenüber 2010) der Züge mit weniger als drei Minuten Verspätung an. So konnte die SBB in 97,8 Prozent aller Fälle den Anschluss garantieren (plus 0,3 Prozent). Das Konzernergebnis liegt dank Effizienzsteigerungen und einmaligen Sondereffekten mit 166,5 Millionen Schweizer Franken auf Vorjahresniveau. Die SBB will mit einer Reihe von Programmen im Umfang von rund 550 Millionen Schweizer Franken ihre Effizienz und Produktivität in den nächsten Jahren weiter steigern.

Insgesamt transportierte die SBB im ersten Halbjahr 2011 fast 175 Millionen Passagiere, dies sind rund 960 000 Kundinnen und Kunden pro Tag. Damit ist die Zahl gegenüber dem ersten Semester 2010 noch einmal um 3,5 Prozent oder 5,9 Millionen Passagiere gewachsen. Die Zahl der Halbtax-Besitzer ist im Vergleich zum ersten Semester 2010 um 53 000 (plus 2,3 Prozent) auf 2,34 Millionen gestiegen (Anmerkung: die Schweiz hat 7,9 Millionen Einwohner). Die Zahl der gefahrenen Personenkilometer stieg auf 8,7 Milliarden (plus 2,6 Prozent), im Güterverkehr sank die Zahl der Netto-Tonnenkilometer um 3,6 Prozent auf 6,4 Milliarden.

Die SBB weist für das erste Halbjahr 2011 mit 166,5 Millionen Schweizer Franken ein Konzernergebnis im Rahmen des Vorjahres aus (2010: 165,9 Millionen). Neben dem Ergebnis von 121,5 Millionen aus operativen Tätigkeiten trugen Sondereffekte im Umfang von 45 Millionen (unter anderem vorgezogene Immobilienverkäufe in der Höhe von 16 Millionen) zu diesem Resultat bei. Bei der Infrastruktur beträgt das Ergebnis 31,5 Millionen Schweizer Franken (2010: minus 11,2

Millionen), bei den Immobilien 32 Millionen Schweizer Franken (2010: 64,4 Millionen) und beim Güterverkehr minus 7,2 Millionen Schweizer Franken (2010: minus 49,5 Millionen). SBB Cargo verbesserte das Ergebnis gegenüber der Vorjahresperiode um 42,3 Millionen Schweizer Franken. Dabei profitierte sie von größeren Einmaleffekten und verbesserter Produktivität. SBB Cargo senkte den operativen Aufwand über Effizienzsteigerungen und konnte dadurch den tieferen Betriebsertrag (minus 25 Millionen) überkompensieren. Dieser Umsatzrückgang ist auf den schwachen Euro, die Aufhebung von nicht profitablen Geschäften sowie Konkurse wichtiger Kunden zurückzuführen.

Um die steigende Nachfrage decken zu können, muss die SBB in den nächsten Jahren rund eine Milliarde Schweizer Franken pro Jahr in neues Rollmaterial investieren. Hinzu kommen weitere Trassenpreiserhöhungen von rund 170 Millionen Schweizer Franken pro Jahr ab 2013 und zusätzliche rund 85 Millionen Schweizer Franken ab 2017. Um diesen Herausforderungen gerecht werden zu können, muss die SBB ihre Ertragskraft erhöhen — ansonsten droht die verzinlichte Verschuldung von aktuell rund 8 Milliarden Schweizer Franken weiter anzuwachsen. Dafür braucht es zusätzliche Einnahmen, aber auch weitere Effizienz- und Produktivitätssteigerungen. Maßnahmen im Umfang von rund 550 Millionen Schweizer Franken sollen diesem Ziel Rechnung tragen: Bis 2017 will die SBB ihre Struktur- und Verwaltungskosten um rund 220 Millionen Schweizer Franken oder einen Fünftel reduzieren. Zudem wird die SBB im Bereich Güterverkehr Sanierungsmaßnahmen im Umfang von 80 Millionen Schweizer Franken realisieren. Mit Effizienzsteigerungen wird sie zudem die Leistung des Bereiches Infrastruktur bis 2016 um 250 Millionen Schweizer Franken erhöhen und die öffentliche Hand entsprechend entlasten.

DB sieht Wettbewerbsentwicklung in Deutschland positiv

Am 30. Juni 2011 stellte die DB ihren 10. Wettbewerbsbericht vor. Danach sind die deutschen Schienenverkehrsmärkte seit der Bahnreform 1994 stark gewachsen. Im Personenverkehr nahm die Verkehrsleistung bis 2010 um 27 Prozent, im Güterverkehr sogar um knapp 52 Prozent zu. Wettbewerber haben sich kontinuierlich substantielle Marktanteile erarbeitet. „Die Ergebnisse zeigen: Bei uns in Deutschland funktioniert der Wettbewerb auf der Schiene!“, so der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube.

Die zehnte Ausgabe des Wettbewerbsberichts war für die DB Anlass, die Markt- und Wettbewerbsentwicklungen über einen längeren Zeitraum zu analysieren.

Erfreulicherweise konnten die Eisenbahnverkehrsmärkte im vergangenen Jahr besonders deutlich von der wirtschaftlichen Erholung profitieren und dadurch ihre Wettbewerbsposition gegenüber den anderen Verkehrsträgern wieder ausbauen. Eine Abschwächung der seit Jahren dynamischen Wettbewerbsentwicklung ist nicht zu erkennen. In Deutschland erbringen die Wettbewerber im Güterverkehr mittlerweile über ein Viertel der gesamten Verkehrsleistung, im Personennahverkehr werden 21,6 Prozent der bestellten Zugkilometer von anderen Bahnen gefahren.

Das Wettbewerbsumfeld in Deutschland wird laut Grube im Wesentlichen von drei Diskussionsfeldern bestimmt:

1. Die von der Bundesregierung beschlossene Energiewende muss auch von der Verkehrsindustrie nachvollzogen werden. Alle Verkehrsträger zusammen verbrauchen etwa 30 Prozent der gesamten Energie in Deutschland. Die Deutsche Bahn als größter Einzelverbraucher mit einer Energierechnung von ca. 2,5 Milliarden Euro im Jahr stellt sich der großen Herausforderung. Allerdings benachteiligten die energiepolitischen Rahmenbedingungen nach wie vor den klimafreundlichen Schienenverkehr etwa beim Emissionshandel oder bei Energiesteuern und -abgaben. „Aus meiner Sicht ist jetzt der Zeitpunkt, um die Wettbewerbsbedingungen für die Schiene gerade zu rücken“, erklärt Grube. Schließlich würden von verbesserten Rahmenbedingungen nicht nur die DB, sondern alle Bahnen in Deutschland profitieren.

2. Zudem stellte Grube fest, dass die erfolgreiche Entwicklung der DB AG in einem zunehmend rauen Wettbewerbsklima stattfindet. Dabei ärgere es ihn, wenn in öffentlichen Debatten die Diskriminierungs- und Behinderungsvorwürfe gerade von anderen Staatsbahnen nicht hinterfragt würden. Die Bahnen profitierten in ihren Heimatmärkten von Einschränkungen beim Netzzugang. Man müsse ihre Vorwürfe also strategisch verstehen und entsprechend einordnen.

3. Schließlich ist nach Ansicht von Grube vor allem die erfolgreiche Entwicklung der DB AG auch der eigentliche Grund für die gerade in Europa wieder besonders intensiv geführte Strukturdebatte. Es gehe schon lange nicht mehr um das bessere Ordnungsmodell. Internationale Studien und kritische Diskussionen in den Ländern mit getrennten Bahnmodellen bestätigen die sehr guten Ergebnisse des deutschen Bahnreform-Ansatzes. „Wir brauchen die politische und rechtliche Klarstellung, dass das deutsche Eisenbahnmodell zulässig und vor allem diskriminierungsfrei ist“, forderte Grube. Die Debatte müsse endlich ein Ende finden. Grube unterstrich noch einmal, dass der Wettbewerb in Deutschland seit der Bahnreform 1994 sehr gut in Gang gekommen ist und ordentlich funktioniert. Jetzt seien

andere Länder am Zug, ihre Märkte zu öffnen und für ähnliche Wettbewerbsbedingungen zu sorgen.

Siehe auch Beitrag zum Sondergutachten der Monopolkommission unter Verkehrspolitik in Deutschland.

Spendenaufruf

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

Konto 45 004 652 bei der Sparkasse Düsseldorf (BLZ 300 501 10). Verwendungszweck: „steuerbegünstigte Spende für verkehrswiss. Arbeiten“.

**Für Überweisungen von außerhalb Deutschlands:
IBAN = DE47 3005 0110 0045 0046 52
BIC = DUSSEDDXXX**

Die Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V. ist als gemeinnützig anerkannt. Sie erhalten zeitnah und unaufgefordert eine Spendenquittung fürs Finanzamt.

Dazu noch folgender Hinweis: In letzter Zeit sind vermehrt Spenden eingegangen, für die wir jedoch keine Spendenbestätigungen zustellen konnten, weil wir die Adresse des Spenders nicht kennen oder dieser umgezogen ist. Wenn Sie also noch auf eine Spendenbestätigung warten, setzen Sie sich bitte mit uns in Verbindung.

DB Arriva übernimmt Grand Central Railway

Die international tätige DB-Tochter Arriva hat den britischen Schienenverkehrsbetreiber Grand Central Railway übernommen. Über die Höhe des Kaufpreises wurde Stillschweigen vereinbart. Mit dem Kauf von Grand Central Railway erweitert Arriva ihr Portfolio um sogenannte Open Access-Verkehre. Analog zum deutschen Fernverkehrsgeschäft betreiben Open Access-Anbieter in Großbritannien Schienenpersonenverkehr eigenwirtschaftlich und nicht auf Basis von Verkehrsverträgen.

Grand Central Railway bietet Verbindungen zwischen London und den nordenglischen Städten Bradford/Halifax und Sunderland an. Rund 700 000 Fahrgäste jährlich nutzen die Züge. Zum Geschäftsbereich von Arriva UK Trains gehören bereits CrossCountry, Arriva Trains Wales, Chiltern Railways, Tyne and Wear Metro sowie das Joint Venture London Overground Rail Operations (LOROL). Sie operieren auf Basis von Verkehrsverträgen.

„Mit den eigenwirtschaftlichen Verkehren von Grand Central ergänzen wir unser bestehendes Geschäft auf der Grundlage von Verkehrsverträgen optimal“, sagte am 4. November 2011 Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr der DB.

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) begrüßte das am 24. August 2011 im Kabinett beschlossene Fünfte Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Die vorgenommene Neufassung des Paragraphen 4 regelt die inzwischen veränderte Verantwortung im Eisenbahnsektor. Nach der neuen Gesetzesformulierung sind — wie bereits in der gängigen Praxis seit Jahren üblich — die Schienenfahrzeughersteller dafür verantwortlich, ein sicheres Produkt für die Inbetriebnahme dem Eisenbahn-Bundesamt vorzustellen. Die nun vorgenommene genaue und lückenlose Klarstellung passt somit den gegenwärtigen Gesetzeswortlaut der Realität an. Das Gesetz soll nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Anfang 2012 in Kraft treten.

Eisenbahninfrastruktur

Deutschland verliert den Anschluss an die Nachbarn

Im Vergleich zu anderen großen Industrieländern Europas investiert Deutschland zu wenig Geld in sein Schienennetz. Nach einer Aufstellung von SCI Verkehr und Allianz pro Schiene vom Juli 2011 landet Deutschland im Ranking mit den Nachbarländern abgeschlagen auf den hinteren Rängen. Die europäischen Länder kommen 2010 auf folgende staatliche Pro-Kopf-Investitionen in die Schieneninfrastruktur: Der Spitzenreiter Schweiz investierte 308 Euro pro Bürger, gefolgt von Österreich mit 230 Euro. Die beiden Alpenländer stecken außerdem seit Jahren höhere Summen in ihre Schienennetze als in ihre Straßeninfrastruktur. Aber auch andere Europäer machen ihr Netz fit für die Zukunft: Schweden investierte 164 Euro pro Kopf, die Niederlande gaben 159 Euro aus. In Großbritannien (125), Spanien (114), Italien (99) und Frankreich (90) setzte die Politik ebenfalls bewusst auf die Ertüchtigung der Eisenbahnnetze. Dagegen droht Deutschland mit Bundesmitteln von 53 Euro pro Bürger in Europa den Anschluss zu verlieren.

Seit Jahren investiere der Bund in Deutschland um ein Vielfaches mehr Geld in die Straße als in die Schiene, kritisierte der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, und empfahl der Bundesregierung, von der Investitionspolitik der europäischen Nachbarn zu lernen. „Die Transitländer Schweiz und Österreich bereiten sich ganz gezielt auf den Boom im Schienen-Güterverkehr vor, während Deutschland die Gelegenheit zu verpassen droht, in Zukunft einen Großteil des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu holen.“ Flege forderte eine schnelle Aufstockung der staatlichen Mittel für das deutsche Schienennetz.

27 Bahnprojekte des Bundes in der Warteschleife

Im Jahr 2011 hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer erst eine Finanzierungsvereinbarung für eines der Bahnprojekte des Bundes unterschrieben. Im Jahr 2010 waren es fünf. Das geht aus einer Antwort des Bundesverkehrsministeriums (Stand 28. Juli 2011) auf eine Anfrage der Grünen hervor. Nach Berechnungen der Allianz pro Schiene beträgt die Investitionsbugwelle für Bahnprojekte des vordringlichen Bedarfs aus dem Bundesverkehrswegeplan damit rund 36 Milliarden Euro. „Wenn der Bund weiter in diesem Schnecken-tempo investiert und wie in den vergangenen beiden Jahren jährlich nur 1,2 Milliarden Euro in den Neu- und Ausbau des Schienennetzes steckt, dann dauert es weitere 30 Jahre, bis die Projektliste abgearbeitet ist“, sagte der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege am 07. September 2011 in Berlin.

Die Allianz pro Schiene verwies darauf, dass bei der jüngsten Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrsministeriums Ende 2010 neun von 38 Schienenprojekten „eingefroren“ worden seien, weil sich ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis nachteilig entwickelt habe, während im Straßenbereich alle Projekte nach der ursprünglich im Jahr 2004 vorgenommenen Priorisierung ohne weitere Prüfung durchgewunken worden seien. „Doch selbst wenn man diese Salami-Taktik hinnimmt, bleiben immer noch 27 Bahn-Projekte übrig, die größtenteils ohne Perspektive auf der Warteliste dümpeln“, kritisierte der Allianz pro Schiene-Geschäftsführer und forderte vom Bund bessere Pünktlichkeitswerte in der Schieneninvestitionspolitik.

Sogar Projekte, die sehr in der öffentlichen Aufmerksamkeit stehen, wie etwa der Ausbau der Rheinschiene zwischen Karlsruhe und Basel sind betroffen.

Deutschland hatte sich gegenüber der Schweiz verpflichtet, die Rheinschiene als Zulaufstrecke zum Gottard rechtzeitig auszubauen.

Die GRV bedauert, dass die Bundesregierung die Chance nicht genutzt hat, die Schiene besser zu stellen:

Von den am 06. November von der Koalition beschlossenen zusätzlichen Mitteln für Verkehrsinvestitionen soll die Straße 600 Millionen Euro, die Wasserstraße 300 Millionen Euro erhalten, lediglich 100 Millionen Euro bleiben für die Infrastruktur der umweltverträglichen Schiene.

DB Netz AG richtet Netzfonds ein

Die DB Netz AG verstärkt ihre Investitionen in Strecken und Anlagen und hat als neues Finanzierungsinstrument einen Netzfonds geschaffen. Mit diesem Fonds, der überwiegend aus Eigenmitteln finanziert wird, sollen vor allem kleinere Investitionen ermöglicht werden, die kurzfristig realisiert werden können. Dabei werden vorwiegend Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung, Engpassbeseitigung und Qualitätsverbesserung umgesetzt, die über die bestehenden Finanzierungswege absehbar nicht möglich wären. Für die insgesamt 50 Einzelmaßnahmen, die gemeinsam mit den Kunden aus dem Personen- und Güterverkehr entwickelt wurden, stehen bis 2015 rund 130 Millionen Euro zur Verfügung. Damit kann der Schienenverkehrsmarkt aktiv entwickelt und kurzfristig Wachstum generiert werden.

Bei den Maßnahmen handelt es sich beispielsweise um die Teilwiederinbetriebnahme des Rangierbahnhofs in Bremen, die dem stetig steigenden Aufkommen im Seehafen-Hinterland-Verkehr Rechnung trägt sowie zusätzliche Signale in den Bahnhöfen Rosenheim und Holzkirchen für mehr Nahverkehr im Süden von München. Der Netzfonds wird jährlich fortgeschrieben und ermöglicht somit auch über 2015 hinaus die Realisierung weiterer Maßnahmen. Für Investitionen in die Infrastruktur stehen im Regelfall folgende Finanzierungswege zur Verfügung: Zum einen werden über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung jährlich 2,5 Milliarden Euro vom Bund sowie 500 Millionen Euro von der Bahn für das Bestandsnetz zur Verfügung gestellt. Hinzu kommen rund 1,4 Milliarden Euro, die von der DB Netz AG für die Instandhaltung des Netzes aufgewendet werden. Zum anderen sind zentrale Neu- und Ausbauprojekte im Netz der Bahn im sogenannten Bedarfsplan Schiene hinterlegt (*siehe dazu Beitrag oben!*).

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sieht in dem angekündigten Netzfonds zur Steigerung des Schienenverkehrs einen wichtigen Schritt zur Effizienzsteigerung des Eisenbahnnetzes. „Dieser Fonds bringt dringend benötigte Mittel für Maßnahmen, die aus dem Rahmen des komplizierten staatlichen Finanzierungsprozesses fallen. Gerade kleinere Maßnahmen im Netz, wie z.B. zusätzliche Überholgleise, wurden trotz ihres hohen Nutzens vom Bund nicht gefördert“, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff am 06. September 2011.

Schweiz startet „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB)

2009 bewilligte das Schweizer Parlament einen Kredit von 5,4 Milliarden Schweizer Franken (rund 4,4 Milliarden Euro) für das Projekt „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB). Am 30. Juni 2011 hat nun der Bundesrat die erste Vereinbarung mit den SBB zur Umsetzung von ZEB gutgeheißen. Diese erste Tranche umfasst zwölf Projekte im Umfang von 440 Millionen Schweizer Franken.

Es handelt sich hauptsächlich um Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau der NEAT-Zufahrten (NEAT = „Neue Eisenbahn-Alpen-Transversale“, also der Lötschberg und der Gotthard-Basistunnel) und der Durchmesserlinie (DML) Zürich. Beispielsweise werden auf Abschnitten der Achse Basel – Chiasso die Zugfolgezeiten reduziert, um dadurch die Kapazität im Hinblick auf die Eröffnung des Gotthard- und Ceneri-Basistunnels zu erhöhen. Die Region Zürich profitiert unter anderem davon, dass mit einem vierten Gleis zwischen Effretikon und Hürlistein (Strecke Zürich – Winterthur) das im Rahmen der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich geplante Angebot umgesetzt werden kann.

Die Projekte der ersten Umsetzungsvereinbarung genießen im Rahmen von ZEB Priorität wegen fixer Inbetriebnahme Terminen (Gotthard-Basistunnel 2016, Ceneri-Basistunnel 2019, DML/Teilergänzung S-Bahn Zürich 2014/15). Weitere Ausbauten im Rahmen von ZEB werden später mit separaten Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Bahnen für die Umsetzung freigegeben.

ZEB ist das Nachfolgeprojekt von Bahn 2000 und soll bis 2025 realisiert werden.

Am 02. November 2011 befürwortete die SBB die Vorlage des Bundes zur nachhaltigen Finanzierung der Bahninfrastruktur (FABI) und die Einrichtung eines zeitlich unbefristeten Bahninfrastrukturfonds. Nur so könnten die Bahnen ihren Kundinnen und Kunden vor dem Hintergrund der weiter wachsenden Nachfrage auch künftig ein leistungsfähiges Angebot von hoher Qualität und entsprechender Pünktlichkeit anbieten. Der Bundesrat will für den ersten Ausbauschnitt bis 2025 3,5 Milliarden Schweizer Franken bereit stellen. Die SBB empfiehlt im Interesse der Bahnreisenden, eines leistungsfähigen Güterverkehrs und der Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems 5,7 Milliarden Schweizer Franken vorzusehen. So könnten die dringendsten Engpässe im Schweizer Schienennetz behoben werden, was auch den Straßenverkehr entlastet. Zentral ist die Strecke Aarau – Zürich.

Weitere Informationen zu ZEB finden sich auf den Internetseiten des Schweizerischen Bundesamts für Verkehr www.bav.admin.ch und der SBB www.sbb.ch/sbb-konzern/ueber-die-sbb/projekte/ausbau-schiennetz/zeb.html.

Gotthard-Basistunnel soll bereits 2016 in Betrieb gehen

Nach einer Mitteilung des Schweizer Bundesamts für Verkehr (BAV) sollen bereits im Dezember 2016 Züge den Gotthard-Basistunnel (GBT) befahren, das heißt ein Jahr früher als geplant. BAV, die AlpTransit Gotthard AG (ATG) und die SBB setzen alles daran dieses neue gemeinsame Ziel zu erreichen.

Die ATG als Erstellerin des GBT und die SBB als künftige Betreiberin haben ihre Terminpläne aufeinander abgestimmt. Sie planen nun die Aufnahme des fahrplanmäßigen Betriebs per Ende 2016. Gemeinsam mit dem BAV als Besteller und als Aufsichtsbehörde wurde detailliert analysiert, welche Vor- und Nachteile die ein Jahr früher geplante GBT-Inbetriebnahme im Jahr 2016 mit sich bringt. Das BAV erachtet aufgrund dieser Analysen die Aufnahme eines fahrplanmäßigen Betriebs durch den GBT per Ende 2016 als realistisch, machbar und sinnvoll. Mit der Inbetriebnahme 2016 und dem auf diesen Zeitpunkt noch zu definierenden Fahrplanangebot wird der Nutzen der Flachbahn durch den GBT bereits ein Jahr früher als bisher geplant generiert.



Der Bau des Gotthard-Basis-Tunnels schreitet voran. Hier, bei Biasca, werden bereits die Gleise verlegt.
Foto: © AlpTransit Gotthard AG.

Die frühere Inbetriebnahme hat zur Folge, dass die Zeitreserven wegfallen und die Arbeiten der verschiedenen Beteiligten noch genauer aufeinander abgestimmt sein müssen. Dies erhöht die Anforderungen an das Projektmanagement. BAV, ATG und SBB werden gemeinsam im Rahmen periodischer Standortbestimmungen eine integrale Risikoanalyse über die gesamte Nord-Süd-Achse Gotthard vornehmen.

Der Umfang des Verkehrsangebots für Personen- und Güterzüge ab Dezember 2016 muss noch definiert wer-

den. Der Fahrplan wird zwei Jahre vor der Inbetriebnahme im Rahmen der üblichen zweijährigen Fahrplangestaltung 2014 festgelegt.

Zielnetz 2025+ der ÖBB vorgestellt

Die Infrastrukturministerin Doris Bures präsentierte am 19. September 2011 den Plan für die Weiterentwicklung der Bahn in Österreich. Erstmals liegt damit ein langfristiges Konzept für die Bahninfrastruktur vor, das „Zielnetz 2025+“ mit Erweiterungs- und Modernisierungsinvestitionen bis über 2025 hinaus.

Jährlich investiert der Bund in Österreich rund 2 Milliarden Euro in den Ausbau und die Modernisierung von Streckennetz und Bahnhöfen — so viel wie nie zuvor. Damit sind die Investitionen in die Bahn doppelt so hoch wie jene in die Straße. Das Hauptaugenmerk liegt auf der Sanierung weiter Teile des Streckennetzes, in das 56 Prozent der derzeitigen Mittel fließen. Es wird mit Hochdruck an der Beseitigung aller fahrplanrelevanten Langsamfahrstellen bis 2014 gearbeitet und es werden 100 Bahnhöfe modernisiert oder neu errichtet und barrierefrei gestaltet. Ziel ist, die Qualität des Reisens weiter zu verbessern. Neben der dringend notwendigen Bestandssanierung steht aber auch der Ausbau der großen Verkehrsachsen wie zum Beispiel der Südbahnstrecke im Mittelpunkt.

„Die moderne Infrastruktur ist die Voraussetzung für mehr und schnelleren Bahnverkehr“, so Bures. „Die Grundlage für dieses Strategiekonzept ist unsere Verkehrsprognose 2025+, die sagt: das Verkehrsaufkommen steigt kräftig an. Im Jahr 2025 wird es um 42 Prozent mehr Güterverkehr und um 17 Prozent mehr Personenverkehr geben. Wir wollen diesen prognostizierten Verkehrszuwachs auf die Schiene bekommen. Deshalb müssen wir heute dafür sorgen, dass die Bahn morgen noch leistungsfähiger wird. Wir legen heute den Grundstein für 30 Prozent mehr Kapazität auf der Schiene.“

Das Zielnetz 2025+ wird in mehreren Etappen realisiert. Die Investitionsschwerpunkte richten sich nach demographischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten. In der ersten Phase sind die Ertüchtigung der wesentlichen Teile des bestehenden Eisenbahnnetzes, die Inbetriebnahme der viergleisigen Westbahn zwischen Wien und Wels, des Hauptbahnhofes Wien sowie die Schaffung einer „Neuen Südbahn“ durch den Ausbau der Pottendorfer Linie, den Bau des neuen Semmering Basistunnels, den Umbau des Bahnhofes Graz und der Koralmbahn vorgesehen. Alle diese Projekte sind im aktuellen Rahmenplan 2011 bis 2016 enthalten und sind Teil des europäischen Netzes.

Informationen zum Zielnetz 2025+ stehen auch online zur Verfügung: www.oebb.at/zukunftbahn.

Fortschritte bei der ABS/NBS Nürnberg – Berlin

Das 500-Kilometer-Projekt der Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Nürnberg – Ebensfeld – Erfurt – Leipzig / Halle – Berlin (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit [VDE] Nr. 8) macht gute Fortschritte. Von diesem größten Infrastrukturprojekts Deutschlands sind 230 Kilometer Neubaustrecke.

Für den letzten von 14 Tunneln in Thüringen begann der bergmännische Vortrieb am 11. Juli 2011. Der 1490 Meter lange **Tunnel Fleckberg** ist der Schlussstein bei der Unterquerung des Thüringer Waldes. Die traditionelle Tunnelpatenschaft übernahm Birgit Diezel, Präsidentin des Thüringer Landtages.



*Höchster Punkt der Strecke mit 603 Metern im Mittelgebirge Thüringer Wald, Standort DB-Aussichtsplattform, Blick auf die Dunkelthalbrücke mit anschließendem Tunnel Fleckberg.
Foto: DB AG / Frank Kniestedt.*

Am 21. Juli 2011 wurde der 2975 Meter lange **Tunnel Reutersberg** im Landkreis Coburg durchgeschlagen. Vor Ort beglückwünschten Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, und die Tunnelpatin Marga Beckstein die Projektbeteiligten zum Erfolg.

Ramsauer: „Das ist ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zu einer leistungsfähigen, schnellen Verbindung zwischen München und Berlin. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke ist nicht nur gut für die Region und den Wirtschaftsstandort Deutschland, sondern auch für die Umwelt — wenn man unter vier Stunden von München nach Berlin kommt, lohnt sich der Umstieg vom Flugzeug auf die Bahn allemal.“ Mit dem Durchschlag ist einer der geologisch anspruchsvollsten Tunnel ein halbes Jahr vor dem geplanten Termin aufgefahren worden.

Mit dem Tunnelanschlag begonnen am 26. Juli 2011 die bergmännischen Arbeiten am 1113 Meter langen **Tunnel Füllbach**. Mit diesem Tunnel wird mit einem Gleis die Stadt Coburg im Süden an die Neubaustrecke angeschlossen. Vorbereitet ist der Anschluss bereits mit der kleineren Füllbachbrücke und der umgebauten

Bundesstraße B 303. Zwischen Ebensfeld und dem 200 Kilometer entfernten Halle (Saale) befinden sich nun 24 von insgesamt 25 Tunneln mit 56 Kilometer Gesamtlänge im Bau.

Am 29. August 2011 konnte der 3756 Meter lange **Tunnel Eierberge** im Landkreis Lichtenfels durchgeschlagen werden. Beim Festakt bedankte sich Dr. Rüdiger Grube bei Susanne Ramsauer dafür, dass sie den Tunnelvortrieb nach alter Bergbautradition als Patin begleitet hatte — sozusagen als Vertreterin der „Heiligen Barbara“ zum Schutz der Mineure vor den Unwägbarkeiten des Berges. Grube: „Der heutige Tag ist ein wichtiger Meilenstein. Mit der Fertigstellung der Ingenieurbauwerke, der Tunnel und der großen Brücken, die in diesem und im kommenden Jahr anstehen, sind wir im Zeitplan für eine Inbetriebnahme dieser wichtigen neuen europäischen Verbindung im Jahr 2017 sehr gut unterwegs.“

Finanziert wird das Projekt vom Bund, der Europäischen Union und der Bahn. Die Investition beträgt etwa zehn Milliarden Euro.

Erste Tunnel für Stuttgart 21 vergeben

Die Deutsche Bahn hat am 30. Juli 2011 die ersten Tunnelbauwerke von Stuttgart 21 an die Bietergemeinschaft unter Federführung der PORR-Gruppe vergeben. Nach Berücksichtigung aller wettbewerblichen Bedingungen hat die Bietergemeinschaft den Zuschlag erhalten. Die PORR-Gruppe ist ein Österreichisches Unternehmen mit Niederlassung in München.

Mit der Vergabe des Ausschreibungspakets Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.2 und PFA 1.6a (Fildertunnel und Tunnel Ober-/Untertürkheim) sind damit zirka ein Viertel der gesamten Vergaben des Bahnprojekts erfolgt. Die Bahn liegt weiterhin im Kostenplan. DB-Infrastrukturvorstand Dr. Volker Kefer: „Wir freuen uns, dass wir diesen wichtigen Vergabeprozess für das Bahnprojekt jetzt erfolgreich abschließen konnten. Die Vergabe der Tunnelbauwerke ist ein weiterer wichtiger Meilenstein im Projektfortschritt. Jetzt zeigt sich, dass die Kostenspekulationen der vergangenen Wochen haltlos waren.“

Mit der formellen Vergabe endet auch die Einspruchsfrist der Bieter, die nicht berücksichtigt wurden. Die Bietergemeinschaft wird jetzt mit der Bauvorbereitung beginnen.

Der Fildertunnel hat eine Länge von rund 9,5 Kilometer und verbindet den neuen Hauptbahnhof mit Flughafen und Messe. Die Tunnel nach Ober- und Untertürkheim haben eine Gesamtlänge von rund 6 Kilometern. Sie unterqueren vom Bahnhof kommend den Stadtteil Gablenberg und teilen sich nach Unterquerung des Neckars in Richtung Abstellbahnhof Untertürkheim /

Bad Cannstatt sowie nach Obertürkheim, wo der Tunnel an die bestehende Strecke nach Göppingen – Geislingen – Ulm anschließt.

Bei den Tunnelbauwerken handelt es sich jeweils um zwei eingleisige, parallel verlaufende Tunnelröhren, die in regelmäßigen Abständen mit Querstollen verbunden sind.

An den europäischen Ausschreibungen für diese Tunnelbauwerke hatten sich vier Bietergemeinschaften beteiligt.

Afrika erhält erste Hochgeschwindigkeitsstrecke

Mit französischer Unterstützung erhält Marokko die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke Afrikas. Am 29. September 2011 begannen offiziell die Bauarbeiten für die 680 Kilometer lange Strecke Marrakech – Tanger, in Anwesenheit des französischen Staatspräsidenten Nicolas Sarkozy. Der erste Abschnitt ist 200 Kilometer lang und soll etwa 3 Milliarden Euro kosten. Die Strecke wird für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 Stundenkilometer ausgelegt.

Quellen: Eurailpress Newsletter 07. Oktober 2011 und UIC.

München – Mühldorf wird zweigleisig

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer weihte am 26. September 2011 die neue zweigleisige Bahnbrücke über den Inn ein, sie ersetzt die bestehende eingleisige Brücke. Die neue Brücke ist Teil des zweigleisigen Ausbaus der Strecke München – Mühldorf – Tüßling, einem Teilstück der wichtigen europäischen Magistrale Paris – Stuttgart – München – Wien – Bratislava.

Ramsauer: „Die neue Innbrücke gibt den Startschuss für den zweigleisigen Ausbau der gesamten Strecke zwischen Mühldorf und Tüßling. Mit dem vollständigen zweigleisigen Ausbau wird der letzte Engpass zwischen Mühldorf und Burghausen beseitigt. Die Unternehmen im Chemiedreieck werden besser an das internationale Netz angebunden. Das stärkt die Region und den ganzen Wirtschaftsstandort Deutschland.“

Der Neubau der Brücke konnte mit Mitteln des Konjunkturpakets finanziert werden. Der zweigleisige Ausbau zwischen Altmühldorf und Tüßling wird aus konventionellen Investitionsmitteln finanziert. Eine Finanzierungsvereinbarung kann nach Vorliegen des Baurechts erfolgen. Die Südostbayernbahn hat entsprechende Anträge bereits zum Jahresanfang gestellt. Das Baurecht kann bereits im Frühjahr 2013 vorliegen. Die Strecke könnte dann bereits Ende 2016 in Betrieb genommen werden.

Der Masterplan Schiene Chemiedreieck Bayern prognostiziert einen Anstieg der täglichen Zugfahrten von 35 auf 61. Um diesen Zuwachs zu bewältigen, musste auch ein neues elektronisches Stellwerk in Burghausen gebaut werden, das bereits im April 2011 in Betrieb genommen wurde.

Hindernisse für's Europäische Zugsicherungssystem ETCS

Vertreter des Bundesverkehrsministeriums, der Europäischen Kommission, der Deutschen Bahn und Schweizerischen Bundesbahn sowie der Bahnindustrie haben unterschiedliche Auffassungen über Kosten, Nutzen und Startzeitpunkt des Europäischen Zugsicherungs- und -leitsystems ETCS („European Train Control System“) auf den vier transeuropäischen Schienenverkehrskorridoren in Deutschland. Das wurde auf der Gemeinschaftsveranstaltung des Deutschen Verkehrsforums und dem Verband der Bahnindustrie in Deutschland am 30. Juni 2011 in Berlin deutlich.

Ebenso klar erkennbar wurde jedoch der Wille, diese Hindernisse gemeinsam zu erörtern und nach Lösungen zu suchen. Die Ausrüstung und Inbetriebnahme des durch Deutschland führenden Teils des Korridors A (Rotterdam – Genua) mit ETCS muss gemäß den europäischen Vereinbarungen bis 2015 abgeschlossen sein. Damit soll ein barrierefreier grenzüberschreitender Schienenverkehr ermöglicht werden, um die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern zu erhöhen.

Professor Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: „Mir geht es in erster Linie um das Ziel eines europaweit durchgängigen Schienenverkehrs. Welche Technik dazu eingesetzt wird, ist dabei nicht vorrangig. Beispielsweise könnten auch ETCS-fähige Triebfahrzeuge soweit aufgerüstet werden, damit sie auch auf dem deutschen Schienennetz barrierefrei fahren können. Dieses so genannte Specific Transmission Module-System ist schneller verfügbar und kostengünstiger als die komplette Umrüstung der Schieneninfrastruktur mit ETCS. Die genaue Umsetzung werden wir mit unseren europäischen Nachbarn besprechen.“

Für den EU Koordinator für das European Rail Traffic Management System, Karel Vinck, ist das keine gute Nachricht: „Wir haben heute eine klare Position von Staatssekretär Scheurle zur Einführung von ETCS in Deutschland, speziell auch für den Korridor A, gehört. Damit kann der vorgesehene Zeitrahmen mit der Ausrüstung von ETCS auf Korridor A in Deutschland nicht eingehalten werden. Es müssen jedoch Lösungen gefunden werden, die auch den Interessen der Nachbarstaaten gerecht werden. Wir müssen uns dessen be-

wusst sein, dass die Entscheidungen aus Deutschland große Signalwirkungen für das gesamte ETCS-Projekt in Europa haben.“

Die GRV bedauert, dass Deutschland nach seinem Rückstand beim Ausbau der Infrastruktur (besonders Karlsruhe – Basel) nun auch beim Europäischen Zug-sicherungssystem für die vier deutschen Korridore — wohl aus finanziellen Gründen — in Rückstand gerät. ETCS kann seine Vorteile nur dann entwickeln, wenn es europaweit eingesetzt wird. Vorbildlich ist auch hier die Schweizer Politik — siehe den folgenden Beitrag!

ETCS wird zum Standard der Zugbeeinflussung in der Schweiz

Am 12. August 2011 gab das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) bekannt: „Die älteren Zugbeeinflussungssysteme auf dem Schweizer Normalspur-Bahnnetz (SIGNUM und ZUB) werden durch das zukunfts-trächtige, europaweit harmonisierte European Train Control System (ETCS) ersetzt. Die Arbeiten für den flächendeckenden Einsatz von ETCS Level 1 Limited Supervision bis 2018 sind auf Kurs. Das Bundesamt für Verkehr startet nun die nächste Etappe: den flächendeckenden schrittweisen Ausbau von ETCS Level 2 ab dem Jahr 2025. Dies bringt in Zukunft eine leistungsfähige Zugbeeinflussung auf dem Schweizer Normal-spurnetz ohne klassische Aussensignale.



ECTS-Gerät in einem IC-Steuerwagen der SBB.
Foto: © SBB.

Ab 2018 wird die Zugbeeinflussung auf allen normal-spurigen Eisenbahnstrecken in der Schweiz mit ETCS Level 1 Limited Supervision (L1 LS) betrieben. Auf einzelnen Strecken wie der Nord-Südachse wird ETCS L1 LS bereits Ende 2015 zur Verfügung stehen.

Infrastrukturseitig ist der Wechsel zu ETCS L1 LS ein Zwischenschritt. Er erlaubt eine optimale Ablösung der bisherigen, streckenseitigen Systeme SIGNUM und ZUB, ohne dass dazu Stellwerke vorzeitig ersetzt werden müssen.

Bereits stehen heute in der Schweiz mit der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist, der Ausbaustrecke Solothurn – Wanzwil und dem Lötschberg-Basistunnel drei Abschnitte mit ETCS Level 2 erfolgreich in Betrieb. Im Unterschied zu Level 1 kann mit Level 2 auf klassische Signalisierung (Vor- und Hauptsignale) an der Strecke verzichtet werden. Das BAV hat entschieden, ab 2025 ETCS Level 2 sukzessive auf das ganze Normalspurnetz auszudehnen, namentlich beim Ersatz von veralteten Stellwerken, oder wenn Anlagen aufgrund von Kapazitätserweiterungen angepasst werden müssen.“

Schienengüterverkehr

Schienengüterverkehr nimmt um 8,1 Prozent zu

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2011 wurden auf dem deutschen Schienennetz Güter mit einem Gesamtgewicht von 188,0 Millionen Tonnen befördert. Wie das Statistische Bundesamt im September weiter mitteilte, entspricht dies im Vergleich zum ersten Halbjahr 2010 einer Zunahme von 8,1 Prozent. Das Vorkrisenniveau des ersten Halbjahrs 2008, als die Transportmenge im Schienengüterverkehr bei 189,8 Millionen Tonnen lag, wurde damit fast wieder erreicht. Im bisherigen Jahresverlauf hat sich die Zunahme allerdings abgeschwächt: Während in den ersten drei Monaten der Zuwachs gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum noch bei 10,6 Prozent lag, ist das Transportvolumen von April bis Juni nur noch um 5,8 Prozent gestiegen.

Zum Anstieg im ersten Halbjahr 2011 trug maßgeblich der Binnenverkehr mit einer Zunahme von 9,4 Prozent bei: Mit 127,8 Millionen Tonnen lag die Transportmenge hier deutlich über dem 1. Halbjahr 2008 (118,4 Millionen Tonnen). Die zweitwichtigste Hauptverkehrs- verbindung, der Empfang aus dem Ausland, stieg ebenfalls überdurchschnittlich um 8,6 Prozent, blieb aber noch hinter der im ersten Halbjahr 2008 erreichten Menge zurück. Gleiches gilt auch für den grenzüberschreitenden Versand, der um 5,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zunahm. Der Durchgangsverkehr ging um 5,5 Prozent zurück.

Nach Güterarten legte der Transport von Erzen, Steinen, Erden und sonstigen Bergbauerzeugnissen (plus 20,9 Prozent) am stärksten zu. Zweistellige Zuwächse wurden auch für sonstige Produkte (plus 13,3 Prozent) sowie Metalle und Metallerzeugnisse verzeichnet (plus 13,1 Prozent). Diese drei Güterarten erbrachten 55 Prozent des Gesamttransportes. Für alle anderen Güterar-

ten wurden unterdurchschnittliche Zuwächse beziehungsweise Rückgänge beobachtet.

Die erbrachte tonnenkilometrische Leistung, die neben der absoluten Transportmenge auch den auf dem deutschen Schienennetz zurückgelegten Weg berücksichtigt, hat sich mit plus 8,5 Prozent ähnlich wie die Transportmenge entwickelt, liegt aber mit 56,9 Milliarden Tonnenkilometer noch unter dem Vorkrisenniveau des ersten Halbjahrs 2008.

Hauptsitz von SBB Cargo International in Olten eröffnet

Mit der Taufe einer international einsatzfähigen Lok Re 482 auf den Namen „Olten“ hat SBB Cargo International am 22. September 2011 seinen Hauptsitz in der traditionsreichen Eisenbahnerstadt Olten offiziell eingeweiht. Taufpaten waren die Solothurner Regierungsrätin Esther Gassler und der Oltner Stadtpräsident Ernst Zingg.

Damit ist der etappenweise Aufbau des Unternehmens seit der formellen Gründung Anfang 2011 abgeschlossen. „Ich freue mich sehr, dass wir uns in Olten niederlassen konnten und damit an die über 100-jährige Schweizer Eisenbahntradition anknüpfen können“, erklärte Michail Stahlhut, Vorstandsvorsitzender von SBB Cargo International, anlässlich der Eröffnungsfeier. Olten liege optimal und sei für die rund 100 Mitarbeitenden aus verschiedenen Regionen in Pendlerdistanz gut erreichbar.

Seit Januar sind die Güterzüge unter der Flagge von SBB Cargo International unterwegs. „Wir sind operativ gut unterwegs, kämpfen aber teilweise noch mit den üblichen Startschwierigkeiten“, unterstrich Stahlhut vor den Medien. In den ersten sechs Monaten fuhr SBB Cargo International über 15 000 Züge. Dazu wird eine Lokflotte von rund 100 Maschinen eingesetzt, die Hälfte davon international einsetzbare Mehrsystemloks. „Die Transportleistung entwickelt sich somit gut, stark zu schaffen macht uns jedoch der starke Franken.“

Die Einnahmen bei den internationalen Gütertransporten fallen hauptsächlich in Euro an, die Kosten für die Transporte durch die Schweiz jedoch maßgeblich in Franken. „Die Währungssituation belastet die finanzielle Entwicklung stark. Wir werden daher auch Preiserhöhungen nicht verhindern können. Es muss davon ausgegangen werden, dass der Transitverkehr durch die Schweiz auf der Schiene generell teurer wird“, so Stahlhut.

SBB Cargo rangiert mit Hybridloks

SBB Cargo und die Stadler Winterthur AG haben am 14. Oktober 2011 erstmals die neue Hybridlok des Typs Eem 923 präsentiert. Anfang 2012 wird SBB Cargo die ersten von insgesamt 30 bestellten Loks in Betrieb nehmen. Sie sollen einen umweltschonenden und effizienteren Strecken- und Zustelldienst ermöglichen.

„Es ist die modernste und innovativste Rangierlokomotive, die es derzeit auf dem Markt gibt“, erklärte Hartmut Dietrich, Vorstandsvorsitzender der Stadler Winterthur AG, anlässlich der Erstpräsentation. Die neu entwickelte Rangierlok stelle einen Meilenstein in der Produktionsgeschichte des Unternehmens dar. Sie basiert auf dem Typ Ee 922, der bei SBB Personenverkehr bereits erfolgreich für Rangieraufgaben im Einsatz steht. Die neue Hybridlok unterscheidet sich von ihrer rein elektrisch angetriebenen Schwesterlok: Die Eem 923 verfügt neben dem doppelt so starken Elektroantrieb über einen ergänzenden Diesel-Hilfsantrieb zur Bedienung von Anschlussgleisen ohne Fahrleitung.



Hybridlok Eem 923.
Foto: © SBB.

Die neue Lok eignet sich sowohl für den Strecken- wie auch für den Rangierbetrieb, SBB Cargo verspricht sich davon mehr Flexibilität in der Produktion. „Und mit einer Maximalgeschwindigkeit von 120 Stundenkilometer wird es mit der neuen Lok wesentlich einfacher, auf dem stark ausgelasteten Schweizer Schienennetz freie Trassen zu benutzen“, erklärt Michel Henzi, Gesamtprojektleiter bei SBB Cargo. Jürgen Mues, Mitglied der Geschäftsleitung von SBB Cargo, ergänzt: „Mit dem Fahrzeug haben wir uns bewusst für eine besonders umweltfreundliche Rangierlok entschieden, die eine hohe Energieeffizienz aufweist, zudem ist die Lok ein klares Bekenntnis von SBB Cargo zum Wagenladungsverkehr in der Schweiz.“

ICE Cargozüge

Eckhard Kuhla, Syke
ek@ekonsult.de

Das drohende Nachtflugverbot für Fraport mit den daraus folgenden politischen Statements zeigte, wie sensibel die Teile der Wirtschaft reagieren, die von den Integrators und ihren Slots in der Nacht abhängig sind. DHL ging von Brüssel nach Leipzig/Halle unter anderem auch wegen gewisser Zusicherung nächtlicher Starts und Landungen. Ähnlich handelte FedEx bei der Auswahl Köln für ihren zweiten europäischen Hub.

Luftfracht und KEP-Dienste (Kurier-, Express- und Paketdienste) stellen einen wichtigen Bestandteil im globalen Transportgeschäft dar: Sie transportieren rund ein Drittel des Warenwertes — bei nur 3 Prozent Tonnageanteil. FedEx war das erste Unternehmen, das in einem Strategiepapier vor Jahren nach langfristigen Alternativen für ihre europäischen Mittelstreckenflüge (Problem: Nachtflugverbote) und Zubringerverkehre auf der Straße (Problem: Staugefahr) suchte. Die Alternative muss, besonders langfristig, die jetzigen europäischen Qualitätsprofile eines Integrators sicherstellen. Das Ergebnis der Suche war, man glaubt es kaum: Die Bahn!

Das verblüffende Ergebnis impliziert die Erkenntnis, dass es außer den bisherigen Alternativen Straße und Luft langfristig nur die Schiene „übrig bleibt“. Aber kann denn die „Güterbahn“ die Qualität der bisherigen Verkehrsträger bringen, also die Verlässlichkeit, Flexibilität und Informationsfähigkeit der bisherigen Verkehrsträger? Theoretisch gesehen: ja. Praktisch: nein. Diese Aussage wird getragen von der allgemeinen Erfahrung: die Bahn „denkt nur in 4000-Tonnen-Zügen“ (so ein Luftfrachtpediteur). Das macht sie, weil sie es kann. Aber sensible Luftfracht und Eisenbahn, wie passt das zusammen? Es passt, wenn der Zugbetrieb, und hier reden wir von ICE-Zügen mit Fracht, in der Hand eines privaten, professionellen Operators liegt. Und das mit Trassenverträgen, die diesen ICE Cargo Zügen absoluten Vorrang sichern, inklusive Bonus/Malus-Regeln. Ein Beispiel dafür gibt es: der „TGV Postale“. Dieser Post-TGV fährt seit fast 30 Jahren mit 2 Zugpaaren jede Nacht zwischen Paris und Lyon mit 240 Stundenkilometern Höchstgeschwindigkeit. Im Gegensatz zur Straße sichern diese Züge eine Frühzustellung in den Metropolregionen ab 05.00 Uhr.

Zurück zu FedEex. FedEx hat ihr Strategiepapier auch an die EU geschickt mit der Botschaft: die Kommission müsste baldigst aktiv werden, um rechtzeitig die Interoperabilität dieser neuen Intermodalität sicher zu stellen. Nichts geschah seitens EU.

Aktiv wurde auf der Verbandsebene die European Intermodal Association (EIA), die eine Arbeitsgruppe REX (Rail Express) ins Leben rief. Mitglieder sind die

Flughäfen Frankfurt, Paris CDG, Amsterdam, LH Cargo, DHL und UPS. Ziel von REX ist die Umsetzung der Forderung von FedEex: das Sicherstellen u. a. der Interoperabilität zwischen Luft und Schiene, sowie Sicherheitsaspekte.

Bei Arbeitsbeginn von REX vor einigen Jahren platzte die Bombe: der Flughafen Charles de Gaulle präsentierte das Projekt Carex (Cargo Rail Express) mit einem TGV Fret Modell. Mitglieder des Projektes waren die Air France /KLM, FedEx, Aeroports de Paris usw.

Carex startete zunächst mit einer Machbarkeitsstudie, mit REX wurde ein Memorandum of Understanding geschlossen. Die Ergebnisse der Studie legten den Grundstock für die heutige Eurocarex-Gruppe: Basis des Konzeptes ist das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz mit jeweiligen Links zu den Flughäfen und TGV-ähnliche Züge. Die Mengenschätzungen und Kostenannahmen ergaben Rentabilität — trotz der hohen Trassengebühren in Höhe von über 50 Prozent der Betriebskosten. Die Grobauslegung der Umschlag-Terminals und der Umschlag-Technik gehörten ebenfalls zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie. Auch die Kohlendioxid-Einsparungen sprachen für das Projekt. Derzeit werden jeweils 50 Prozent der Tonnenkilometer von Lkw und Flugzeug gefahren, umgelegt auf Züge emittieren diese 17-mal weniger Kohlendioxid.

Die Ölpreisentwicklung in 2008 beschleunigte die Fahrzeugentwicklung. Zum Hersteller Alstom (TGV) gesellte sich Siemens (ICE). Favorit von Anfang an war, nicht nur wegen des nationalen Aspekts, Alstom. Alstom hatte mit dem Produkt TGV Duplex (Doppelstock) die Nase vorn. Es reduzierte die Entwicklungskosten der Fahrzeugzelle für die bestmögliche Querschnittsauslastung. Jeder Zug soll 100 bis 150 Tonnen Güter auf Paletten fahren.

Im März 2009 war es dann soweit: man konnte in die nächste Phase gehen: es wurde Eurocarex in Brüssel von den späteren Carex Kunden gegründet: von AF/KLM, FedEx, UPS, TNT und La Poste, alle die die Fracht sichern. Neben Lobbying hat das dortige Büro die Aufgaben, den europäischen Business Case zu rechnen. Wie sieht der letzte Stand aus?

Aus Paris ist zu hören, dass die Realisierung der Infrastruktur in und an den jeweiligen Flughäfen die Zeitpläne umstößt. Das gilt auch für die Schienenanbindung von den Hochgeschwindigkeitsstrecken zu den Flughafen Terminals. Die Finanzierung dieser Infrastruktur (170 Millionen Euro in Frankreich) dagegen scheint gesichert zu sein, und zwar über das französische Regierungsprogramm „Güterbahn der Zukunft“, das seit September 2009 läuft.

Dagegen ist die Finanzierung der geplanten ersten 8 Züge (Stückpreis rund 25 Millionen Euro) noch unklar. Ursprünglich dachte man an eine Mischfinanzie-

zung (EU-Operator), nun ist man bei einer Finanzierung von rund 200 Millionen Euro durch die Cargo Operateure (Airlines und KEP Dienstleister) angelangt. Betriebsbeginn könnte 2015 (ursprünglich war 2012 geplant) auf der Strecke Paris – Lyon und in Richtung Amsterdam sein. Die Bahntrassen sind seit neuestem auch abgesichert — trotz nächtlicher Fahrwegunterhaltung. Eurocarex rechnet derzeit den europäischen Business Case für ein europäisches Carex Netz.

Die zukünftigen Eurocarex Kunden, die Cargo Operateure, wie AirFrance/KLM, UPS, FedEx, TNT, usw. verhandeln derzeit über die Angebote der Bahn Betreiber, wie SNCF/SNCB, DB Schenker, Trenitalia usw. Die Verhandlungen mit den Fahrzeug-Herstellern sind derzeit ausgesetzt, da unter anderem noch nicht endgültig über die Ladeeinheiten entschieden ist.

Mittelfristig sollen in Deutschland die Flughäfen Köln/Bonn und Frankfurt angefahren werden. Köln von Brüssel kommend und Frankfurt von Straßburg aus. Letzteres erleichtert die Zufahrt zum Terminal Cargo Süd in Frankfurt. Für Köln/Bonn müsste ein völlig neues Terminal geschaffen werden. Eine sehr langfristige Angelegenheit, man wartet auf die ersten Schritte von Eurocarex — vielleicht im Verbund mit UPS und FedEx.

Die REX-Gruppe will mit der DG Move in Brüssel das Interoperabilitäts-Projekt starten. Es beinhaltet die Systemübergänge Luft/Schiene im Terminalbereich, für die Zugsysteme, den IT-Bereich, sowie ein „Network-Statement“ der Infrastruktur Manager der Bahnen und Sicherheitsaspekte. Das Drehbuch der neuen Intermodalität Luft/Schiene ist geschrieben, die Dienstleister mit Volumenzusage treiben an — im deutschen kombinierten Verkehr eine Seltenheit, wo politische Sonntagsreden häufig die Tonnen sichern sollen. Die eigentlichen Hemmnisse liegen, wie immer, im planerischen Bereich, in der administrativen Abwicklung und jetzt hinzu kommend im Finanzierungsbereich.

Hier wird politischer Wille wegen der Engpassproblematik in der Luft und auf der Straße Wunder bewirken. Das muss er auch, bei diesem hoch politischen Projekt. Und wenn der dann da ist, findet sich auch der Operator, der mit einem „air smell“ der Luftfahrt die Züge fahren wird, passgenau für die Dienstleister.

Schienenpersonenverkehr

DB beantragt Zulassung von ICE für Kanaltunnel

Die Deutsche Bahn hat Mitte Juli 2011 die grundsätzliche Zulassung ihrer ICE-Züge für den Kanaltunnel bei

der zuständigen Behörde Intergovernmental Commission (IGC) beantragt. Für das Submission genannte Verfahren hat im Auftrag der DB ein schweizerisches Ingenieurbüro eine umfangreiche Sicherheitsstudie erstellt. Das Büro hatte bereits die Sicherheit im längsten Eisenbahntunnel der Welt, dem 57 Kilometer langen Gotthardtunnel in der Schweiz, bewertet. Das Gutachten zum ICE belegt die sicherheitskonformen Eigenschaften der 200 Meter langen Züge sowohl in Einzel- als auch in Doppeltraktion. Zudem wurden von einem zweiten Gutachter aufwändige Evakuierungssimulationen durchgeführt, die ebenfalls die sicherheitskonformen Eigenschaften des ICE attestieren. Auch einen ersten Evakuierungstest im Kanaltunnel mit zwei zusammengekoppelten Zügen hat der ICE im Oktober 2010 bereits erfolgreich absolviert.



Am 19. Oktober 2010 präsentierte die DB erstmals einen ICE 3 im Londoner Bahnhof St. Pancras International.
Foto: DB AG / Bartłomiej Banaszak.

„Wir haben alle Nachweise erbracht, die zur grundsätzlichen Zulassung unserer ICE-Züge im Kanaltunnel notwendig sind. Damit sind wir unserem Ziel, alle Voraussetzungen für eine direkte ICE-Verbindung zwischen London und Städten wie Köln, Frankfurt oder Amsterdam zu erfüllen, einen großen Schritt nähergekommen“, sagt Ulrich Homburg, DB-Vorstand Personenverkehr.

Siehe auch Beitrag „Vertragsverletzungsverfahren gegen Frankreich und Großbritannien“ unter Europäische Verkehrspolitik.

DB veröffentlicht Pünktlichkeit der Personenzüge

Die Deutsche Bahn zeigt mehr Transparenz bei ihren Pünktlichkeitswerten. Seit dem Start der neuen Online-Statistik am 20. September 2011 werden nun monatlich drei Pünktlichkeitskategorien ausgewiesen: für den Nahverkehr, für den Fernverkehr sowie in der Summe für den gesamten Personenverkehr.

Die Pünktlichkeitsstatistik bildet die mehr als 800 000 Fahrten von Personenzügen eines Monats ab (davon mehr als 20 000 im Fernverkehr und rund 780 000 im Nahverkehr, inklusive aller S-Bahnen). Die DB bewertet deren Pünktlichkeit sowohl bei der Abfahrt und am Endhalt des Zuges als auch an den Unterwegshalten.

Im **August 2011** waren die Personenzüge der DB insgesamt zu 93,2 Prozent innerhalb der Grenze von 5 Minuten 59 Sekunden pünktlich. Für den Fernverkehr weist die DB im August eine Fünf-Minuten-Pünktlichkeit von 80,9 Prozent aus, im Nahverkehr waren es 93,6 Prozent.

Die Pünktlichkeitswerte im August wurden wesentlich durch schwere Unwetter im Westen und in der Mitte Deutschlands ab dem 24. August beeinflusst. Zahlreiche entwurzelte Bäumen beschädigten teilweise die Oberleitungen und machten Streckensperrungen notwendig. Die Umleitung vieler Züge in den Folgetagen führte zu einem erheblichen Anstieg von Verspätungen.

Im **September 2011** ist die gesamte Pünktlichkeit auf 92,5 Prozent gesunken. Wesentlicher Grund dafür waren schwere Unwetter, die am 11. September einen Hang im Mittelrheintal abrutschen ließen. Die Gerölllawine führte zur Entgleisung eines Intercity-Zuges bei Sankt Goar. Die vielbefahrene linksrheinische Strecke war tagelang gesperrt, der Schienenfernverkehr wurde rechtsrheinisch umgeleitet. Der Fernverkehr sank somit auf 79,2 Prozent Pünktlichkeit, im Nahverkehr waren 92,9 Prozent der Züge pünktlich.

Aufgrund mehrerer Brandanschläge sank die Pünktlichkeit der Personenzüge im **Oktober** auf 91,7 Prozent. Die Anschläge führten insbesondere im Fernverkehr zu einem signifikanten Rückgang der Pünktlichkeit auf 76,3 Prozent. Im Nahverkehr lag die Pünktlichkeit mit 92,1 Prozent nur leicht unter dem Septemberwert.

Die GRV-Nachrichten werden zukünftig nur bei Besonderheiten über diese Statistiken berichten, die Monatsauswertungen können jeweils zur Mitte des Folgejahres abgerufen werden:

www.deutschebahn.com/puenktlichkeit.

Leipzig und Halberstadt sind Bahnhöfe des Jahres 2011

Die Allianz pro Schiene hat am 29. August 2011 zum achten Mal die kundenfreundlichsten Bahnhöfe Deutschlands ausgezeichnet. In der Kategorie „Großstadtbahnhof“ gewann der Leipziger Hauptbahnhof, der die Jury als erster Kopfbahnhof in der Wettbewerbs-Geschichte mit „unglaublich viel Platz für die Reisenden“ überzeugte. In der Kategorie „Kleinstadtbahnhof“ gewann Halberstadt, das seit dem gelungenen Umbau

im Jahr 2010 — so das Urteil der Jury — „aus der Kellerliga auf das Siebertreppchen“ geklettert sei.

„Die Auszeichnung für die beiden Bahnhöfe ist für unsere Mitarbeiter Belohnung und Ansporn zugleich. Der Leipziger Hauptbahnhof, der zu den schönsten und beliebtesten Bahnhöfen Deutschlands gehört, liegt bei Kundenzufriedenheitsumfragen seit Jahren an vorderster Stelle“, sagte Dr. André Zeug, Vorstandsvorsitzender der DB Station & Service AG.



*Der Leipziger Hauptbahnhof.
Foto: Allianz pro Schiene / Andreas Taubert.*

Der **Leipziger Hauptbahnhof** überzeugte die Reisenden und die Jury durch seine meisterhafte Architektur, die eine moderne, zweistöckige Ladenpassage gelungen in das historische Gebäude einbindet. Der größte Kopfbahnhof in Europa ist zudem übersichtlich und barrierefrei gestaltet. Das attraktive Ambiente und die zahlreichen Einkaufs- und Gastronomieangebote kommen bei den Reisenden gut an. Besonderen Eindruck bei der Jury hinterließ der preußische Wartesaal, in welchem eine Buchhandlung untergebracht ist. Der Hauptbahnhof Leipzig wurde im November 1997 nach umfassender Modernisierung wiedereröffnet. Die Baukosten beliefen sich auf rund 250 Millionen Euro. Die festliche Ehrung erfolgte in Leipzig am 19. September 2011.



*Bahnhof Halberstadt.
Foto: Allianz pro Schiene / Andreas Taubert.*

Der **Bahnhof Halberstadt** in Sachsen-Anhalt, der vor einem Jahr nach umfangreicher Modernisierung eröff-

net wurde, begeisterte mit seiner angenehmen Atmosphäre. Der harmonisch gestaltete Innenbereich bietet alles, was der Reisende benötigt; Mobilitätszentrale mit DB-Reisezentrum und Touristeninformation sowie eine Info-Wand des Naturparks Harz. Abgerundet wird das Bild durch den ansprechenden Bahnhofsvorplatz. Am 24. Oktober 2011 überreichten die Jurymitglieder die Urkunde an Karin K. Meyer, DB-Bahnhofsmanagerin Halberstadt und Halberstadts Oberbürgermeister Andreas Henke. Danach wurde die Siegertafel enthüllt.

Mit Leipzig hat zum ersten Mal ein sächsischer Bahnhof den Titel „Bahnhof des Jahres“ gewonnen. Auch Sachsen-Anhalt ist mit Halberstadt zum ersten Mal dabei. Während Baden-Württemberg schon mit drei Sieger-Bahnhöfen - Mannheim, Karlsruhe und Baden-Baden - an der Spitze der Bundesländer steht, gehen etwa Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz oder das Saarland auch in diesem Jahr wieder leer aus. „Bahnhofsfinanzierung ist eine Querschnittsaufgabe zwischen Stadt, Land und Deutscher Bahn. Natürlich stehen die Bundesländer besonders in der Pflicht“, sagte Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, und betonte, dass die Jury auch in diesem Jahr wieder eigene große Testausflüge nach NRW unternommen habe. „Leider hat das bevölkerungsreichste Bundesland beim Thema Bahnhöfe den Anschluss an die anderen Regionen in Deutschland verloren.“

Weitere Informationen zum Wettbewerb Bahnhof des Jahres finden sich auf der Internetseite der Allianz pro Schiene www.allianz-pro-schiene.de/bahnhof-des-jahres.

AVE Madrid – Valencia erfolgreich gestartet

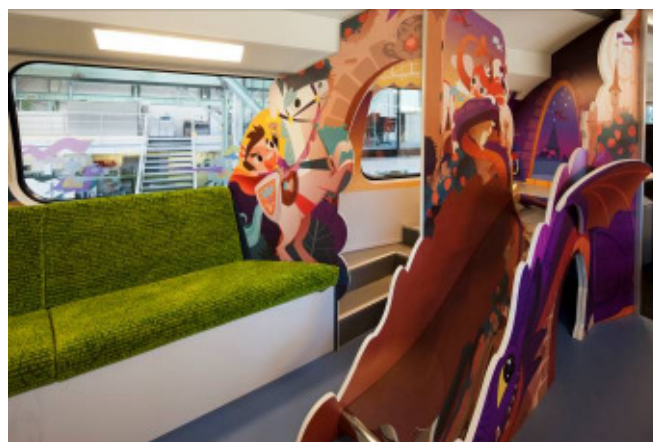
Die am 19. Dezember 2010 eröffnete spanische Hochgeschwindigkeitsstrecke wurde im ersten halben Jahr des Betriebs von 960 000 Fahrgästen genutzt. Die Hochgeschwindigkeitszüge AVE benötigen nur gut eineinhalb Stunden für die 432 Kilometer lange Strecke Madrid – Valencia. Die Nachfrage der Passagiere ist ständig angestiegen, derzeit benutzen dreimal so viel Menschen den Zug als vor einem Jahr. Diese positive Entwicklung hat auch die Marktanteile verschoben: der AVE hat 55 Prozent der Flugreisen übernommen sowie 25 Prozent vom Pkw und 5 Prozent vom Bus. Knapp 5000 AVE-Fahrten verkehrten im ersten halben Jahr mit einer durchschnittlichen Pünktlichkeit von 98 Prozent.

Modell des neuen Fernverkehr-Doppelstockzugs der SBB vorgestellt

Im Herbst 2011 lief die Produktion des neuen Fernverkehr-Doppelstockzugs der SBB an. Damit alle Fragen zum Innenausbau vor Baubeginn geklärt sind, wurde ein Modell aus Holz — eine so genannte Maquette — gebaut. Darin sind sämtliche benutzernahen Bereiche des künftigen Zuges 1:1 dargestellt. Hierfür wurden ein Abteil 1. und 2. Klasse, der Speisewagen, die Familienzone und der Führerstand vollständig und in Originalgröße aufgebaut.

„Wir haben schon früh alle Bedürfnisse unserer Fahrgäste aufgenommen“, sagte Jeannine Pilloud, Leiterin von SBB Personenverkehr am 22. August 2011 vor Pressevertretern. Schließlich sei der neue Zug das zukünftige Flaggschiff der SBB und wird das Bild des Unternehmens über lange Jahre prägen. „Da dürfen wir keine Kosten und Mühe scheuen“, so Pilloud.

Um die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden zu berücksichtigen wurde die Maquette im ersten Halbjahr 2011 über 200 Fachpersonen und Interessengruppen vorgestellt. Diese haben insgesamt mehr als 1000 Anregungen zur Optimierung des Gesamtkonzeptes gegeben. „Die Maquette ist eine Neuheit, noch nie haben wir mit einem solchen Arbeitsinstrument so viele Bedürfnisse im Vorfeld abgeholt“, sagte Stéphane Wettstein, Geschäftsführer von Bombardier Schweiz.



So macht Bahnfahren auch für die Kleinsten Spaß: Spielecke im neuen Fernverkehrs-Dosto der SBB.

Foto: © SBB.

Die SBB hatten im Mai 2010 für rund 1,9 Milliarden Schweizer Franken 59 Züge bestellt (siehe Folge 87 der GRV-Nachrichten, Seite 26) — dies ist die größte Beschaffung in der Geschichte der SBB. Die ersten Fahrzeuge sollen nach dem kommerziellen Vorbetrieb ab Fahrplanjahr 2014 schrittweise als Intercity zwischen Sankt Gallen – Zürich – Bern – Genf und Romanshorn – Zürich – Bern – Brig eingesetzt werden.

ÖBB verbessern die Kundeninformation

Um die Fahrgäste bestmöglich über aktuelle Ereignisse zu informieren, bieten die ÖBB seit Mitte August 2011 auf ihrem Reiseportal www.oebb.at eine neue Streckeninformationskarte an, die leicht bedienbar ist. Sämtliche Information über aktuelle Ereignisse, Zugausfälle, vorhandene Baustellen, Schienenersatzverkehre sowie Details zu den österreichischen Bahnhöfen und Haltestellen sind mittels neuer Streckeninformationskarte online abrufbar.

Über die Karte können die NutzerInnen Bahnhöfe und Haltestellen des Fern- und Nahverkehrs einblenden und sich mit einem Mausklick alle Details der gewünschten Station anzeigen lassen. In der Einzelansicht finden sich Informationen zur Bahnhofsausstattung sowie virtuelle Ankunfts- und Abfahrtstafeln mit Echtzeitinfos und Anzeige der richtigen Bahnsteige. Außerdem kann die Station gleich direkt in die Fahrplanabfrage als Start oder Zielort übernommen werden.

Die Streckeninformationskarte ist aufzurufen unter: http://fahrplan.oebb.at/bin/help.exe/dn?tpl=showmap_external.

Russische Eisenbahnen vergeben Aufträge in Milliardenhöhe

Die Russischen Eisenbahnen (RZD) haben weitere Regionalzüge vom Typ Desiro RUS bei Train Technologies bestellt, einem Gemeinschaftsunternehmen von Siemens und dem russischen Bahntechnikhersteller Sinara. Der Auftrag umfasst die Lieferung von 1200 Wagen und hat einen Wert von rund 2 Milliarden Euro. Die Fertigung im Werk von Ural Locomotives nahe Jekaterinburg soll 2013 beginnen. Außerdem hat Siemens von den RZD den Auftrag erhalten, ab 2013 für die Dauer von 40 Jahren die Instandhaltung von 54 Zügen des gleichen Typs zu übernehmen, die das Bahnunternehmen bereits 2009 und 2010 bestellt hat. Der Wartungsvertrag hat einen Wert von etwa 500 Millionen Euro. Die entsprechenden Vereinbarungen unterschrieben Peter Löscher, Vorstandsvorsitzender der Siemens AG, Vladimir Yakunin, Präsident der RZD, und Dmitriy Pumpjanskiy, Präsident der Sinara Group, auf der internationalen Bahntechnik-Messe „Expo 1520“ in Schtscherbinka bei Moskau.

Mehr Fahrgäste in Bussen und Bahnen im Nahverkehr

Im ersten Halbjahr 2011 nutzten in Deutschland nach vorläufigen Ergebnissen mehr als 5,5 Milliarden Fahrgäste den Linienverkehr mit Bussen und Bahnen. Das waren 0,4 Prozent mehr Fahrgäste als im ersten Halb-

jahr 2010. Damit setzte sich der stetige leichte Zuwachs der letzten Jahre fort. Wie das Statistische Bundesamt am 23. September weiter mitteilte, gab es im ersten Halbjahr 2011 durchschnittlich über 30 Millionen Fahrten am Tag. Die Beförderungsleistung lag in den ersten sechs Monaten des Jahres 2011 insgesamt bei rund 68,4 Milliarden Personenkilometern (plus 0,1 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum).

Im **Linienverkehr** beförderten die Unternehmen im ersten Halbjahr 2011 fast 5,5 Milliarden Fahrgäste — das waren 0,4 Prozent mehr als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Im Durchschnitt legten die Fahrgäste 9,3 Kilometer je Fahrt zurück. Damit wurde im Nahverkehr insgesamt eine Beförderungsleistung von 51,1 Milliarden Personenkilometern (plus 1,0 Prozent) erbracht. Nach Verkehrsmitteln unterteilt nutzten im ersten Halbjahr 2011 im Nahverkehr 1,2 Milliarden Fahrgäste Eisenbahnen und S-Bahnen (plus 2,5 Prozent), 1,9 Milliarden Fahrgäste fuhren mit Straßen-, Stadt- und U-Bahnen (plus 1,2 Prozent) und 2,7 Milliarden mit Omnibussen (minus 0,1 Prozent).

Der **Linienfernverkehr** ging im ersten Halbjahr 2011 im Vergleich zum Vorjahreshalbjahr um 0,4 Prozent auf 61 Millionen Fahrgäste zurück. Im Durchschnitt legten die Fahrgäste 280 Kilometer je Fahrt zurück. Die Beförderungsleistung im Fernverkehr lag im ersten Halbjahr 2011 bei 17,3 Milliarden Personenkilometern (minus 2,3 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2010). Dabei fuhren rund 60 Millionen Reisende mit Eisenbahnen (minus 0,5 Prozent) und 1 Million Reisende mit Omnibussen (plus 6,8 Prozent).

Neuerungen beim Thalys

Seit dem 29. August ermöglicht der internationale Hochgeschwindigkeitszug Thalys täglich eine Direktverbindung von Essen nach Paris. Reisende aus dem Ruhrgebiet haben nun die Möglichkeit, ohne Umsteigen die Metropolen Brüssel und Paris zu erreichen.

Mit Abfahrt in Essen um 05.12 Uhr erreicht Thalys Brüssel bereits um 08.32 Uhr und die französische Hauptstadt um 09.59 Uhr. Die Rückfahrt in Richtung Essen erfolgt abends um 18.01 Uhr ab Paris mit Ankunft in Essen um 22.19 Uhr. Die Reisezeit zwischen Essen und Paris beträgt 4 Stunden und 47 Minuten, zurück dauert es nur 4 Stunden und 18 Minuten.

Thalys hat seine Website und Buchungsplattform www.thalys.com vollständig überarbeitet und ist ab sofort mit einem neuen Design im Internet vertreten. Stärker in den Vordergrund rücken nun Service-Angebote sowie die Reiseziele des Thalys-Streckennetzes.

Die GRV begrüßt, dass im Thalys die Kunden von Comfort 1 einen kostenlosen Internetzugang haben.

Schifffahrt

Binnenschiffe beförderten 1,1 Prozent weniger Güter

Im ersten Halbjahr 2011 nahm die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 1,1 Prozent ab. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden 110,2 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert. Im ersten Halbjahr 2010 waren es 111,4 Millionen Tonnen gewesen.

Eine wesentliche Ursache für diese Entwicklung dürfte in der Sperrung des Rheins im Januar und Februar 2011 liegen. Aufgrund einer Tankerhavarie musste der Schiffsverkehr hier etwa 4 Wochen vollständig eingestellt werden. Ein weiterer Grund für die rückläufigen Binnenschifftransporte war das extreme Niedrigwasser des Rheins. Bereits im April 2011 hatte der Rhein so niedrige Pegelstände wie seit 100 Jahren nicht mehr. Dieser negative Rekord hielt auch im Mai und im Juni an. Auswirkungen hatte dies insbesondere auf den Durchgangsverkehr, der um 14,6 Prozent zurückging. Auch der Versand ins Ausland nahm ab (minus 6,2 Prozent). Zunahmen gab es dagegen beim Empfang aus ausländischen Häfen (plus 0,8 Prozent) beziehungsweise beim innerdeutschen Verkehr (plus 6,3 Prozent).

Anhörung zum Wasserstraßenkonzept

Nach dem geplanten Wasserstraßenkonzept des BMVBS (*siehe Folge 91 der GRV-Nachrichten, Seite 28*) sollen nur noch solche Flüsse und Kanäle ausgebaut werden auf denen auch zukünftig ein hohes Verkehrswachstum zu erwarten ist. Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer verteidigte bei der Jahrestagung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB, 22. Mai 2011) sein Konzept. Der Strategiewechsel, künftig Investitionen in den Ausbau dort zu konzentrieren, wo sie den höchsten wirtschaftlichen Nutzen erzielen, sei eine logische Konsequenz aus der Vergangenheit. „Durch Millioneninvestitionen nach dem Gießkannenprinzip“ können wir keinen Verkehr auf wenig befahrenen Bundeswasserstraßen herbeibauen“, so Ramsauer.

Die Neustrukturierung des Bundeswasserstraßennetzes und die Verwaltungsreform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung war Gegenstand einer Anhörung vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 29. Juni 2011. Der Verkehrsausschuss hat am 06. Juli 2011 einen Beschluss zum weiteren Vorgehen des BMVBS bei der Neustrukturierung des Wasserstraßennetzes getroffen. Das Ministerium wird aufgefordert, nicht nur die Gütermenge, sondern zusätzlich unter

anderem die Verkehrs-, Erschließungs- und Zugangsfunktionen der Flüsse und Kanäle, die Wertschöpfung der Transporte sowie die Personenschifffahrt zu berücksichtigen, die Anzahl der geplanten Netzkategorien soll reduziert werden.

Seeschifffahrt mit Kohlendioxid-Reduktionsstrategie

Obwohl der Verkehrssektor weltweit für 23 Prozent der Kohlendioxid-Emissionen verantwortlich ist — in der EU sind es sogar 30 Prozent — war er bisher bei den Anstrengungen im Kampf gegen den Klimawandel weitgehend ausgenommen. So wurden im Kyoto-Abkommen keine Reduktionsziele für den Verkehrssektor festgelegt und auch in den Emissionshandel ist bisher nur die Schiene über den Traktionsstrom eingebunden. Besonders schlimm ist die Situation in der Seeschifffahrt, die bisher billiges aber äußerst schmutziges Schweröl — ein Abfallprodukt der Ölproduktion — nutzt.

Die Internationale Schifffahrtsorganisation IMO (International Maritime Organisation) hat sich im Juli 2011 auf eine Strategie zur Reduktion des Kohlendioxid-Ausstoßes von internationalen Seeschiffen geeinigt. Ab 2013 wird ein Index für die Energieeffizienz neuer Schiffsflotten (Energy Efficiency Design Index, EEDI) eingeführt. Dieser Index soll schrittweise verschärft werden und schließlich ab dem Jahr 2024 in eine Verbesserung von 30 Prozent für neue Schiffe im Vergleich zu heute münden.

Internet: www.imo.org .

Die GRV begrüßt diesen ersten Schritt von IMO. Im Hinblick auf die lange Lebensdauer von Seeschiffen werden die Auswirkungen auf den gesamten Kohlendioxid-Ausstoß aber sehr bescheiden sein, das heißt weitere Schritte müssen folgen.

Straßenverkehr

Kritik an der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs

Am 03. August 2011 hat das Bundeskabinett die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs in Deutschland beschlossen.

Dies stieß auf Kritik von Michael Cramer, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Europäischen Parlament, und Markus Tressel, tourismuspolitischer Sprecher der Grünen im Deutschen Bundestag: „Den Klimawandel zu stoppen und zugleich erschwingliche

Mobilität zu sichern, kann nur mit einem anderen Mix der Verkehrsträger gelingen. Fernbusse können in diesem umweltfreundlicheren Mix eine Rolle spielen — dies jedoch nur, wenn ein fairer Wettbewerb mit den anderen nachhaltigen Verkehrsträgern sichergestellt ist. Der heutige Liberalisierungsbeschluss verfehlt dieses Ziel, denn er schafft neue Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers — der Schiene. Während Fernbusse von der Straßenmaut komplett befreit sind, muss jeder Zug auf jedem Streckenkilometer eine in der Höhe unbegrenzte Schienenmaut sowie Stationsentgelte für die Nutzung von Bahnhöfen entrichten. Zusätzlich ist die Bahn — anders als der Fernbus — über den Einkauf von Strom auch in den Emissionshandel eingebunden.“

In der Debatte um mögliche „Kannibalisierungseffekte“ zwischen Schiene und Fernbus, die das Verkehrsministerium erstmals offen eingeräumt hat, beklagte die Allianz pro Schiene einen Mangel an wissenschaftlicher Begleitung. „Statt die Effekte vorher zu prüfen, zündet man das Haus an und schaut zu, ob es schnell oder langsam brennt“, so der Geschäftsführer Dirk Flege, der auf eine einzige Studie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums verwies: Danach waren Intraplan und die Beratergruppe Verkehr + Umwelt (BVU) im Herbst 2010 zu dem Schluss gekommen, dass 60 Prozent der Nutzer künftiger Fernbusangebote von der Eisenbahn kämen. Nur 20 Prozent würden vom Pkw auf den Bus wechseln, weitere 20 Prozent wären Neuverkehr.

Bereits am 04. Dezember 2011 tritt eine EU-Verordnung über den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt in Kraft. Damit greift sie der vom Bundeskabinett beschlossenen Liberalisierung des innerdeutschen Fernbusverkehrs vor, die voraussichtlich erst im März 2012 in Kraft tritt.

Die GRV fordert Nachbesserungen im Gesetzgebungsverfahren: Fernbusse müssen genauso wie Lkw in die Maut auf Autobahnen einbezogen werden, das Thema Kannibalisierung muss ernsthaft verfolgt werden.

Feldversuch für Gigaliner startet

Das Bundeskabinett billigte am 09. November 2011 eine Ausnahmerechtsverordnung zu § 6 Straßenverkehrsgesetz für einen fünfjährigen Feldversuch mit bis zu 25,25 Meter langen Lkw. Mehrere Länderverkehrsminister hatten sich gegen die Testfahrten ausgesprochen. Ab 01. Januar 2012 sind nur in folgenden Ländern Testfahrten möglich: Bayern, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Sachsen und Thüringen.

Der europäische Eisenbahnverband CER veröffentlichte am 10. November 2011 eine Studie zur Konkurrenz von Gigaliner für den Schienengüterverkehr. Danach

wird im Extremfall der Einzelwagenverkehr 38 Prozent der Tonnenkilometer an die Straße verlieren, im kombinierten Verkehr wären es 13 Prozent. Die Studie von K+P Transport Consultants, Freiburg, und Fraunhofer ISI, Karlsruhe, untersuchte fünf europäische Korridore.

Die englischsprachige Studie sowie eine deutsche Kurzfassung können heruntergeladen werden: www.cer.be.

Nachstehende Karte zeigt, auf welchen Straßen die „Gigaliner“ unterwegs sein werden (Quelle: Allianz pro Schiene).



Erstmals wieder mehr Verkehrstote auf deutschen Straßen

Rund 38 900 Menschen verunglückten im September 2011 auf deutschen Straßen. Wie das Statistische Bundesamt am 21. November 2011 weiter mitteilt, waren dies 5,8 Prozent mehr als im vergleichbaren Vorjahresmonat. Damit kamen in diesem Jahr in insgesamt sieben von neun Monaten mehr Menschen im Straßenverkehr zu Schaden als im Vorjahr.

Insgesamt erfasste die Polizei in den ersten neun Monaten rund 1,71 Millionen Straßenverkehrsunfälle, 1,4 Prozent weniger als von Januar bis September 2010. Während die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 4,6 Prozent auf 228 700 zunahm, gab es bei den Unfällen mit ausschließlich Sachschaden einen Rück-

gang um 2,3 Prozent auf etwa 1,48 Millionen. Insgesamt verunglückten 295 200 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen zwischen Januar und September 2011, 4,2 Prozent mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. 2938 Menschen verloren dabei ihr Leben, das waren 5,9 Prozent mehr als von Januar bis September 2010.

Nachdem seit 1991 ein Rückgang zu verzeichnen war, ist die Zahl der Verkehrstoten auf deutschen Straßen erstmals wieder angestiegen. Am 10. November 2011 hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer das „Verkehrssicherheitsprogramm 2011“ vorgestellt. Ziel des Sicherheitsprogramms ist, die Zahl der Getöteten auf Deutschlands Straßen bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent zu reduzieren. Auch die Zahl der Schwer- und Schwerstverletzten soll deutlich gesenkt werden. Das Programm ist in drei Aktionsfelder eingeteilt: „Mensch“, „Infrastruktur“ und „Fahrzeugtechnik“.



Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer will mit einem Verkehrssicherheitsprogramm die Zahl der Unfallopfer wieder senken. Foto: Bundesverkehrsministerium / Frank Ossenbrink.

Die GRV bedauert das Ansteigen der Verkehrstoten und hofft, dass auch mit dem neuen Sicherheitsprogramm die Zahl der Getöteten wieder reduziert werden kann.

Tastet die Busspuren nicht an!

Bernhard E. Nickel

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

ADAC und VDV auf einer Wellenlänge: „Quark“ nennt der ADAC die Idee, Busspuren für Elektroautos freizugeben — der VDV nennt detailliert seine Argumente gegen diesen Versuch, teure Elektroautos attraktiver zu machen.

Elektromobilität ist gut (wenn der Strom aus regenerativen Quellen kommt). Aus diesem Grund unterstützt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nachdrücklich die Bestrebungen der Bundesregierung, Verkehr mit Elektroantrieben voran zu bringen.

Dabei steht der ÖPNV ganz vorn: Schon seit 130 Jahren fährt die elektrische Straßenbahn; heute werden 86 Prozent der Eisenbahn-Personenverkehrsleistung elektrisch sowie 60 Prozent der ÖPNV-Leistung mit elektrischen U-Bahnen, S-Bahnen, Straßenbahnen und Oberleitungsbussen erbracht. Die S-Bahn Hamburg und die Straßenbahnen/Stadtbahnen von Darmstadt, Dortmund, Erfurt, Freiburg und Krefeld fahren bereits vollständig mit Erneuerbarer Energie, in Kürze kommt Stuttgart hinzu. Um die Weiterentwicklung des elektrischen Omnibus-Antriebes bemühen sich die Verkehrsunternehmen durch Probeeinsätze von Hybridbussen sowie in der Fortentwicklung des Themas Speichertechnologie und Ladesysteme.

Worauf es jedoch mehr denn je ankommt, ist der effiziente Einsatz der Energie. Dabei ist der ÖPNV mit einem spezifischen Energieverbrauch von durchschnittlich 1,2 Megajoule pro Personenkilometer etwa doppelt so gut wie der MIV, und das wird auch in Zukunft so bleiben. Denn das gesamte Autogewicht mitsamt schweren Batterien muss für (im statistischen Mittel) 1,5 Insassen beschleunigt und bewegt werden, wogegen sich bei Bus oder Straßenbahn zig oder hunderte Personen in das Fahrzeuggewicht teilen. Wirklich rationale Verkehrs- und Energiepolitik wird daher alles tun, um die Nutzung des energieeffizienteren ÖPNV zu fördern.

Elektroautos: verkäuflich nur mit Anreizen

Stattdessen befasst man sich jedoch auf ministerieller Ebene mit Anreizen, um die zunächst einmal teureren, schwereren und weniger Reichweite bietenden voll-elektrischen Autos verkäuflich zu machen. Um das Ziel von 1 Million Elektroautos im Jahr 2020 zu erreichen, sind folgende „Belohnungen“ im Gespräch:

- Subventionierung der Anschaffung von E-Mobilen,
- Subventionierung des Stroms,
- Befreiung von/Reduzierung der Kfz-Steuer
- Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen,
- Mitbenutzung von Bus-Sonderfahrstreifen,
- Ausnahme vom Fahrverbot in Fußgängerzonen,
- Befreiung oder Reduzierung von Park-Entgelten,
- Ausweisung von speziellen Parkplätzen nur für Elektrofahrzeuge (mit Stromanschlüssen).

Berücksichtigt man den Sachzwang, dass Elektrofahrzeuge bei jeder sich bietenden Gelegenheit wieder aufgeladen werden müssen, wird auch die Garantie eines individuell reservierten Parkplatzes mit Stromanschluss am Fahrtziel mit Hilfe der Telematik in die Debatte geworfen. (Der Sachzwang, bei jedem längeren Halt an das Stromnetz angeschlossen zu sein, ist noch größer, wenn die Auto-Batterien Bestandteil eines deutschlandweiten Energiemanagementsystems sein und als Zwischenspeicher für aktuell verfügbare, aber nicht nachgefragte Wind- beziehungsweise Sonnenenergie dienen sollen.)

Kundenzufriedenheit = Pünktlichkeit + kurze Reisezeit im ÖPNV

Da die Vorteile des ÖPNV für den Klimaschutz und die städtische Lebensqualität weiter bestehen, hält es der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für logisch, alles zu tun, um den ÖPNV für die Bürger so attraktiv wie möglich zu machen. Alle Befragungen und Zufriedenheitsmessungen ergeben immer wieder: Zu den wichtigsten harten Entscheidungskriterien bei der Verkehrsmittelwahl gehören Kalkulierbarkeit, Pünktlichkeit und Reisezeit des ÖPNV.

Deshalb sind Beschleunigungsmaßnahmen für Busse und Bahnen so eminent wichtig: unter anderem Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, abgeteilte besondere Bahnkörper für die Straßenbahn und abmarkierte Sonderfahrstreifen für den Bus, „Busspuren“ im Volksmund. Ziel ist es nicht, dass Busse und Bahnen „schneller als die Polizei erlaubt“ durch die Stadt rasen, sondern dass sie zügig und staufrei an Warteschlangen vorbei fahren und den Fahrplan einhalten. Wer sicher sein kann, dass er seinen Termin einhält, pünktlich zur Arbeit gelangt oder am Bahnhof seinen Zug erreicht, fährt ÖPNV, denn dieser ist kalkulierbarer als Autos, die im Stau stecken und für die man zeitraubend einen Parkplatz suchen muss.

Beschleunigungsmaßnahmen sind bewährte Erfolgsfaktoren des ÖPNV und damit Erfolgsfaktoren für die Umwelt und die städtische Lebensqualität. Dazu steigern sie die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV.

Gegen eine weitere Öffnung der Busfahrstreifen als bisher schon für Taxen und teilweise Radfahrer sprechen folgende Gründe:

Für den Bus: Freie Fahrt!

1. Ein Bus ist deutlich erkennbar etwas anderes als die „normalen“ Autos. Wenn bestimmte „normale“ Autos die Bussonderspuren mitbenutzen dürften, würden viele nichtberechtigte Autofahrer unbewusst hinterherfahren, ohne sich ihres Fehlverhaltens bewusst zu werden. Der Nachzieh-Effekt ist einfach nicht zu unterschätzen. Dadurch würden die Spuren erheblich stärker belastet als vorgesehen.

2. Es wäre gar nicht möglich, Busspuren generell für Elektroautos freizugeben. Denn viele Busspuren führen zu Bushaltestellen oder enden als Sonderabbiegespuren in Fußgängerzonen, auf zentralen Omnibus-Bahnhöfen oder sonst wo, wo Pkw absolut nicht hingehören. Man müsste also solche Busspuren, die der Bundesverkehrsminister für Elektroautos für geeignet hält, gesondert kennzeichnen. Je verzwickter aber die Vorschriften und je mehr Zusatzschilder umso unübersichtlicher und unverständlicher wird die Regelung und umso größer wird die Gefahr, dass niemand sie mehr ernst nimmt, und dann landen die Elektroautos in der Einkaufsmeile oder

auf dem Bushof. Oder sie verlassen in letzter Sekunde die Busspur, überfahren die durchgezogene weiße Linie, die die Busspur abtrennt, und gefährden mit ihrem regelwidrigen Fahrmanöver den gesamten Verkehr.

3. Im fließenden Verkehr auf dem Busfahrstreifen ließe sich nicht mehr kontrollieren, welcher Pkw oder Lieferwagen dort berechtigt mitfährt und welcher nicht – dem Missbrauch ist somit Tür und Tor geöffnet. Wir alle wissen, wie schlecht es einerseits um die Verkehrsdisziplin bestellt ist und wie wenig andererseits Ordnungskräfte schon allein mit der Überwachung des ruhenden Verkehrs nachkommen. Noch eine weitere Überwachungsaufgabe könnten sie gar nicht effizient wahrnehmen. Technische Überwachungssysteme, die Falschfahrer „blitzen“ – wer soll sie bezahlen? Selbst gelegentliche Stichprobenkontrollen der Ordnungshüter gingen zu Lasten des ÖPNV: Um die Berechtigung zu kontrollieren, müsste man die Pkw und Lieferwagen auf der Busspur stoppen – Busbeschleunigung ade!

Was sind überhaupt „Elektrofahrzeuge“? Sollen etwa Hybridfahrzeuge auch in den Genuss dieser Bevorzugung gelangen? Und wie wollte man kontrollieren, ob sie auf dem Busfahrstreifen gerade im Elektromodus fahren? Welche Berechtigung hätten sie, mit laufendem Verbrennungsmotor den Vorrang auszunutzen?

4. Sonderfahrstreifen sind nur die eine Hälfte der Busbeschleunigung — Bevorrechtigungsmaßnahmen an den Lichtsignalanlagen gehören notwendigerweise dazu, um die Sache rund zu machen: Der Bus, der sich der Ampel nähert, fordert zum Beispiel über Funk genau zu dem richtigen Augenblick, zu dem er es braucht, ein bisschen „Grün“ an — so wenig, dass es der Individualverkehr gar nicht verspürt; das „Grün“ muss nur genau zum richtigen Zeitpunkt kommen.

Wenn sich nun Elektroautos, die die Busspur mitbenutzen, vor dem Bus an der Ampel stauen, geht der Beschleunigungseffekt verloren. Wenn sich unmittelbar an der Ampelanlage auf der Busspur eine Haltestelle befindet — was gar nicht selten der Fall ist — kommt der Bus wegen der aufgestauten Elektroautos gar nicht zum Ein- und Aussteigenlassen an die Haltestelle heran und verpasst eine Ampelphase.

Teilweise erhalten die Busse Sondersignale, zum Beispiel damit ein Bus vom reservierten Fahrstreifen am rechten Fahrbahnrand vor den Autos zum Linksabbiegen auf die linke Fahrbahnseite hinüberziehen kann. Sondersignale, die bewusst andere Symbole als „rot“, „gelb“, „grün“ verwenden, damit die anderen Verkehrsteilnehmer sie nicht auf sich beziehen und im falschen Moment losfahren — ein Stück Verkehrssicherheit also. Sollen die Elektroautos, die an der Ampel vor dem Bus auf der Busspur stehen, etwa auch auf Sondersignal losfahren, damit sie den Bus nicht behindern? Wer bleibt dann überhaupt noch an der „rot“ zeigenden Ampel stehen, wenn schon ein Teil des all-

gemeinen Straßenverkehrs losfährt? Ein unvorstellbares Chaos würde ausbrechen, unkontrollierbare Zustände einreißen, und die Verkehrssicherheit wäre am Ende.

5. Die wenigen Sekunden Sonder-„Grün“ für den ÖPNV sind nur schwer in den Steuerungsablauf einer Lichtsignalanlage einzupassen. Je länger das Sonder-„Grün“ dauert desto schwieriger ist es technisch unterzubringen und desto heftiger ist der Protest der zum Warten an der Ampel gezwungenen übrigen Verkehrsteilnehmer sowie deren Interessenvertreter.

Müsste man nun die Sonder-„Grün“-Phasen verlängern, damit vor dem Bus die aufgestauten Elektroautos auf der Busspur losfahren können, so würde die Durchsetzung der Bevorrechtigung noch weiter erschwert. Und letztlich wäre überhaupt keine Sonderbehandlung mehr durchsetzbar, so dass der Bus im Stau stecken bleibt.

6. Die nächste Konsequenz der Elektro-Lieferfahrzeuge wäre, wenn sie schon auf der Busspur mitfahren dürften, dann auch „mal eben schnell“ zum Ein- und Ausladen auf ihr zu halten, die „paar Minuten“ kann der Bus ja warten. Wir erleben ja heute schon, wie gern Busfahrstreifen missbraucht werden: In Aachen zum Beispiel mussten in einem Rekordmonat 214 Fahrzeuge aus Busspuren abgeschleppt werden!

Die Verwaltungsvorschrift zur StVO setzt die Hürden bis zur Einrichtung einer Busspur sehr hoch; niemand bekommt einen Bussonderfahrstreifen „geschenkt“, der sachlich nicht gerechtfertigt wäre. Auch die Frage, ob dem ÖPNV nicht bereits mit intelligenten LSA-Vorrangschaltungen allein geholfen wäre wie zum Beispiel mit einer Räumerschaltung, die aufgestaute Fahrzeuge vor einem ankommenden Bus „wegpustet“, so dass er freie Fahrt hat („dynamische Straßenraum-Freigabe“), sollte geprüft werden. Doch wohin den MIV „wegpusten“, wenn alle Straßen dicht sind? Wenn die Busspur die Hürden der Verwaltungsvorschrift genommen hat, dann sagt diese aber auch knallhart: „Die Funktionsfähigkeit der Sonderfahrstreifen hängt weitgehend von ihrer völligen Freihaltung vom Individualverkehr ab!“

Im Heimatland des Bundesverkehrsministers werden Ampel-Vorrangschaltungen für den ÖPNV nur gefördert, wenn man mindestens einen zehnprozentigen Fahrzeitgewinn durch sie nachweisen kann — wie soll man diese weitere Hürde noch überwinden, wenn lauter Elektroautos in oben beschriebener Weise den Busbetrieb behindern?

Die Bevorzugung des ÖPNV liegt ganz im Sinne der Bürger — aller Bürger, nicht nur der ÖPNV-Fahrgäste: Eine Umfrage in Nürnberg ergab, dass 90 Prozent der Einwohner den Vorrang von Bussen und Bahnen vor dem MIV wollen; mit steigender Tendenz: 2004 waren es 70, 2008 84 Prozent der Befragten⁵.

⁵ Studie: Bürger wollen Vorrang für den öffentlichen Verkehr in: Nahverkehrs-Nachrichten 56. (12. Januar 2011), Folge 1, Seite 3

In Zukunft das ganze Theater noch einmal?

Man könnte argumentieren, „Was soll die Aufregung — die paar Elektroautos auf den Busspuren bringen doch nicht den gesamten ÖPNV durcheinander.“ Entweder die Erfinder dieser Kaufanreize für Elektroautos glauben selber nicht an die Anreizwirkung — dann sollten sie diese Verunsicherung des Verkehrsablaufes ganz unterlassen — oder die Anreize wirken, in absehbarer Zeit gibt es viele Elektroautos, und die Busspuren füllen sich zusehends mit ihnen.

Und wie stellt man sich die Zukunft vor? Als Fazit von Leistungsfähigkeitsuntersuchungen von Busspuren schreibt Professor Köhler: „Nur bei geringen Zahlen“ von fremden Fahrzeugen, „wie es in der Regel bei auf Busspuren zugelassenen Taxis der Fall ist, tritt eine verkraftbare Reduktion der Leistungsfähigkeit einer Busspur ein.“ (Der Nahverkehr 1995/9). Wenn sich so viele Elektroautos auf der Busspur tummeln, dass für den Bus auch das letzte bisschen Kalkulierbarkeit oder Vorrang dahin ist — gibt es dann ein Zurück? Werden dann in einem geordneten und verlässlichen Prozess die Elektroautos unter den allgemeinen MIV gemischt und die Busspuren wieder dem Bus vorbehalten? Oder will man jetzt für alle Ewigkeit den ÖPNV in die Steinzeit zurück versetzen?

Wer eine Busspur besitzt, hat jahrelange Schwerstarbeit gegen Widerstände leisten müssen. Hausbesitzer und Geschäftsinhaber kämpfen auf der kommunalpolitischen Ebene um jeden Parkplatz vor ihrer Haustür. Die unverbesserlichen Ideologen der „freien Autofahrt für freie Bürger“ malen in der Öffentlichkeit den Weltuntergang an die Wand, wenn dem ÖPNV Vorrang eingeräumt wird. Und die Verwaltungsvorschrift zur StVO setzt hohe Hürden. Soll dieses ganze zermürbende Theater wieder von vorn losgehen, wenn die Menge der Elektroautos auf der Busspur den ÖPNV unerträglich zu behindern beginnt?

Wenn das Energiekonzept des BMWi und des BMU verspricht, die Bundesregierung werde „konkrete Angebote machen, um umweltfreundliche Mobilitätsformen als Alternativen zum MIV zu stärken“, dann sollte sie es doch unterlassen, vorher den genau hierzu zählenden ÖPNV empfindlich zu schwächen — Elektroauto-Kaufanreize zu Lasten des ÖPNV sind nicht das Signal, dass man den dringend notwendigen Modal Shift herbeiführen will.

Elektroautos auf Busspuren zuzulassen, wurde im Januar dieses Jahres sowohl bei einem Workshop der Plattform „Ordnungsrecht“ des BMVBS-Förderprogramms „Elektromobilität in Modellregionen“ als auch beim Bund/Länder-Fachausschuss Straßenverkehrsordnung von Ländervertretern abgelehnt. Auch der Deutsche Städtetag sagt, „Busspuren sind dazu gedacht, den ÖPNV pünktlich und kalkulierbar zu machen sowie

seine Reisezeit zu verkürzen.“, und lehnt eine Öffnung für Elektroautos strikt ab.

Selbst Peter Meyer, der Präsident des ADAC hält nichts von einer Freigabe von Busspuren für Elektroautos; als „Quark“ klassifizierte er wörtlich bei einer Pressekonferenz dieses Ansinnen und äußerte, Busspuren dienen dazu, dass Busse im Innenstadtverkehr schneller vorankämen. Das sei nicht mehr gewährleistet, wenn Elektromobile diese Spuren benutzen dürften. Er befindet sich damit eindeutig näher an Volkes Stimme, denn laut einer Dekra-Umfrage sehen nur 5 Prozent der Autofahrer in der Benutzung von Busspuren einen Anreiz, um ein Elektroauto zu kaufen.

Europäer nutzen zu 83 Prozent den Pkw

Das Auto belegte 2008 bei der Personenbeförderung in der Europäischen Union (EU) mit deutlichem Abstand Platz eins: 83 Prozent der gesamten Personenkilometer wurden im Jahr 2008 mit dem Pkw zurückgelegt, während Busse und Eisenbahnen zusammen einen Anteil von 17 Prozent erreichten. Deutschland lag bei der Nutzung von Pkw leicht über dem EU-Durchschnitt: 85 Prozent der inländischen Personenbeförderung erfolgten 2008 mit dem Pkw, 15 Prozent entfielen auf Busse und Eisenbahnen. Dies teilte das Statistische Bundesamt anlässlich des „Autofreien Tages“ mit, der am 22. September 2011 im Rahmen der europäischen Woche für Mobilität stattfand.

Besonders häufig wurde das Auto in Litauen genutzt. Dort wurden 91 Prozent der Personenkilometer mit dem Pkw zurückgelegt und 9 Prozent mit Bussen und Eisenbahnen. EU-weit prozentual am seltensten genutzt wurde der Pkw in Ungarn. Hier wurden 62 Prozent der zurückgelegten Personenkilometer mit dem Auto absolviert, Züge und Busse erreichten einen Anteil von 38 Prozent.

Der inländische Luft-, Schiff- und Straßenbahnverkehr sowie der nicht motorisierte Individualverkehr blieben bei dieser Anteilsberechnung unberücksichtigt. Sämtliche Angaben basieren auf Schätzungen von Eurostat, dem Statistikamt der Europäischen Union.

Strafzahlungen für europäische Automobilhersteller?

Die Beratungsfirma PWC hat nach einem Pressebericht (Le Figaro, 06. Oktober 2011, Seite 22) eine Simulation zum Kohlendioxid-Ausstoß europäischer Pkw durchgeführt. Ab 2012 erlaubt eine europäische Richtlinie nur noch 130 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer (2020 sind nur noch 95 Gramm erlaubt). Sollten die Hersteller in 2012 ihre jeweilige Flotte mit den Eigenschaften des

Jahres 2010 verkaufen, kämen auf manche Hersteller hohe Strafzahlungen zu: Daimler beinahe 2000 Euro je Pkw, gefolgt von Mazda und Dacia mit je rund 1800 Euro/Pkw. Toyota hätte nichts zu bezahlen, Peugeot und Citroën jeweils weniger als 200 Euro/Pkw.

Bei dieser Simulation ergaben sich theoretische Werte, da die Hersteller die Situation kennen und in der Vergangenheit bereits Fortschritte erzielt haben. Beispielsweise betrug der durchschnittliche Kohlendioxid-Ausstoß aller europäischen Neuwagen 2006 noch 161 Gramm pro Kilometer, 2010 waren es noch 140 Gramm pro Kilometer.

Öffentlich Private Partnerschaften beim Autobahnausbau

Die A 8 wird zwischen Günzburg und der Anschlussstelle Augsburg-West auf einer Länge von 41 Kilometern im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP) durch den privaten Konzessionsnehmer Pansuevia GmbH sechs-streifig ausgebaut. Die Baukosten betragen 400 Millionen Euro. Vertraglich festgelegter Fertigstellungstermin ist der 30. September 2015. Die insgesamt 58 Kilometer lange Konzessionsstrecke zwischen Ulm / Elchingen und Augsburg-West wird vom Vertragspartner für die Dauer von 30 Jahren baulich erhalten und betrieben. Die Refinanzierung erfolgt über die Lkw-Maut, die an den Vertragspartner geht. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat Anfang August 2011 den ersten Spatenstich für den Ausbau gemacht.

Am 21. September 2011 wurden die Verträge für die ÖPP zum Ausbau der A 9 in Thüringen unterzeichnet. Ramsauer: „Der Weg für den zügigen sechs-streifigen Ausbau der A 9 im Rahmen einer ÖPP ist frei. Der dringend notwendige Ausbau der A 9 in Thüringen kann dadurch früher beginnen, als dies mit konventioneller Finanzierung möglich wäre. Der Bau erfolgt in einem Rutsch, privat koordiniert und durchfinanziert, statt abschnittsweise hintereinander. Dadurch verkürzt sich die Bauzeit. Bereits im Jahr 2014 steht den Autofahrern dann eine leistungsfähige und sichere Autobahn zur Verfügung.“

Der Ausbau der A 9 ist bereits das sechste vom Bund angestoßene ÖPP-Projekt. Vertragspartner ist das internationale Firmenkonsortium „Vinci/F, BAM/NL“. Das Konsortium übernimmt den Ausbau des rund 19 Kilometer langen Teilabschnittes der A 9 zwischen Triptis und Schleiz bis November 2014 sowie den Erhalt und den Betrieb der insgesamt rund 47 Kilometer langen Vertragsstrecke zwischen Anschlussstelle Lederhose und der Landesgrenze Thüringen/Bayern. Die Vertragslaufzeit beträgt 20 Jahre.

Luftfahrt

Höherer Anspruch auf Schadensersatz für Fluggäste

Mit Urteil vom 13. Oktober 2011 stärkt der Europäische Gerichtshof (EuGH) die Rechte von Fluggästen im Falle einer Annullierung. Die Richter billigen den Passagieren nun auch eine Entschädigung für immaterielle Schäden, zum Beispiel für „entgangene Urlaubsfreude“ zu. Für diese über die reinen Kosten hinausgehende Wiedergutmachung sind bis zu 4150 Euro vorgesehen. Der EuGH entschied auch, dass eine Annullierung auch dann vorliegt, wenn ein Flugzeug zunächst startet, aber zum Ausgangsflughafen zurückkehrt.

Hintergrund ist ein Rechtsstreit zwischen Fluggästen und Air France wegen Schadensersatzes aufgrund großer Verspätung und technischer Probleme auf einem Flug von Paris nach Vigo.

3,4 Millionen mehr Flugpassagiere im 1. Halbjahr 2011

Rund 46,7 Millionen Passagiere haben im ersten Halbjahr 2011 von den 27 größten deutschen Flughäfen aus eine Flugreise begonnen. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) vom 14. September 2011 waren dies rund 3,4 Millionen Passagiere oder 7,9 Prozent mehr als im ersten Halbjahr 2010.

Der innerdeutsche Passagierverkehr, der ein Viertel des Gesamtverkehrs umfasste, erhöhte sich um 4,6 Prozent auf knapp 12 Millionen Passagiere. Der Auslandsverkehr (rund 34,7 Millionen Passagiere) stieg um 9,1 Prozent. Diese überdurchschnittliche Zunahme wurde vom Europaverkehr (plus 11,8 Prozent) getragen, während der Interkontinentalverkehr nahezu auf Vorjahresniveau (plus 0,3 Prozent) blieb.

Im Interkontinentalverkehr zeigten sich unterschiedliche Entwicklungen. Im ersten Halbjahr 2011 war der Flugverkehr nach Afrika stark rückläufig (minus 21,1 Prozent): Für das aufkommensstärkste Zielland auf dem afrikanischen Kontinent, Ägypten, gab es gegenüber dem ersten Halbjahr 2010 einen Einbruch der Passagierzahlen von 37,1 Prozent, für Tunesien lag der Rückgang sogar bei 48,9 Prozent. Demgegenüber stiegen die Passagierzahlen für Asien im ersten Halbjahr 2011 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 4,1 Prozent auf rund 3,3 Millionen Passagiere, der Flugverkehr nach Amerika erhöhte sich um 6,5 Prozent auf rund 3,2 Millionen Passagiere.

18. DVWG-Luftverkehrsforum

Professor Knut Ringat, Präsident der DVWG konnte am 15. September 2011 knapp 100 Teilnehmer zum Luftverkehrsforum im Frankfurter Flughafen begrüßen. Das Motto der diesjährigen Veranstaltung lautete: Ausbau von Flughafeninfrastrukturen — Erwartungen und Möglichkeiten.

Dr. Stefan Schulte, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG, ging auf die Erweiterungen in Frankfurt ein. Für die Realisierung der Startbahn West waren 19 Jahre erforderlich, die reine Bauzeit betrug nur zwei Jahre. Für die vierte, kurz vor der Inbetriebnahme stehende Landebahn Nord waren nur 11 Jahre erforderlich, dank einer Mediation vor dem Raumordnungsverfahren. Höchste Bedeutung hatte darin der Lärmschutz. Aktuell hat Fraport jährlich 50 Millionen Passagiere mit stündlich 90 Flug - Bewegungen. Für 2015 sind 100 Bewegungen geplant und im Endzustand 126. 2016/17 soll das neue Terminal 3 auf der Fläche der früheren US-Airbase die Abfertigung von jährlich 25 Millionen Fluggästen ermöglichen.

Professor Dr.-Ing. Fricke, TU Dresden, ging auf das Flughafenkonzept der Bundesregierung ein, es sieht 2020 in Deutschland 307 Millionen Passagiere vor, 2009 waren es 170 Millionen. Der Wissenschaftliche Beirat des BMVBS, dem auch Fricke angehört, fordert dringend eine Prognose fürs Jahr 2040.

Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer des noch jungen Bundesverbandes der deutschen Luftverkehrswirtschaft (*siehe Folge 90 der GRV-Nachrichten, Seite 33*), beklagte intramodale Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des deutschen Luftverkehrs aufgrund regulatorischer Eingriffe, wie beispielsweise der deutschen Luftverkehrsabgabe oder des europäischen Emissionshandels (*siehe Beitrag unten*).

Der Geschäftsführer von Intraplan, Dr. Markus Schubert, gab Anregungen für die langfristige Planung der Flughafeninfrastruktur aus der Sicht des Beraters. Wichtig ist eine langfristige Perspektive von mindestens 20 Jahren. Positiv sieht Schubert das Schweizer Beispiel, dort wurden 2005 Prognosen für 2030 gemacht; wenn der neue deutsche Bundesverkehrswegeplan 2015 kommt, ist die Zeitspanne von 15 Jahren bis zum Prognosehorizont 2030 zu gering.

Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, erwartet im Jahr 2011 erstmals 200 Millionen Flugpassagiere. Die für 2020 prognostizierten 300 Millionen sind seiner Ansicht nach mit den heutigen Sicherheitssystemen nicht machbar.

Luftverkehr wird in Emissionshandel einbezogen

Ab 2012 wird der Luftverkehr in den Emissionshandel ETS der EU einbezogen. 2012 erhalten die Fluggesellschaften 85 Prozent der Emissionsrechte kostenlos, dieser Anteil verringert sich bis 2020 auf 82 Prozent. Trotz dieser günstigen Konditionen haben europäische Verbände gegen die Maßnahme der EU protestiert. Da alle in der EU startenden oder landenden Flugzeuge einbezogen werden sollen, üben auch die USA, Russland und China Druck auf die EU aus, die Entscheidung zu überdenken, sonst sei mit Handelssanktionen zu rechnen. Beim Europäischen Gerichtshof ist eine Klage von US-Airlines anhängig.

Die GRV wünscht der EU Standhaftigkeit und weist darauf hin, dass der Luftverkehr die höchsten spezifischen Umweltbelastungen hat und auch keine Kerosinststeuer bezahlt. Mit dem Emissionshandel werden die vorhandenen Wettbewerbsverzerrungen lediglich etwas verringert.

Andere Verkehrsmittel

7. DVWG Nahverkehrsforum

Der Mobilitätsbeauftragte des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Volker Sparmann, begrüßte am 22. November 2011 in Frankfurt am Main die 60 Teilnehmer am 7. DVWG Nahverkehrsforum, das unter dem Motto „ÖPNV-Infrastruktur kommunizieren und finanzieren“ stand.

In einem Auftaktreferat Note wies Hessens Finanzminister, Dr. Thomas Schäfer, auf den größer werdenden Verteilungskampf zwischen Bund, Ländern, Gemeinden und Zahlungsempfängern hin. Die Realisierung aller Projekte des vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan würde 30 bis 40 Jahre dauern.

Professor Klaus Beckmann, Wissenschaftlicher Direktor des DIFU blickte aus dem Blickwinkel einer urbanen Lebensqualität auf die ÖPNV-Infrastrukturen. Die Ziele des neuen EU Weißbuchs zum Verkehr 2050 entsprechen dem Leitbild des Städtebaus: Nachhaltigkeit. Mit Effizienzsteigerungen, Verlagerung und Vermeidung von motorisiertem Verkehr, hält Beckmann eine Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen in Städten bis 2050 um 80 bis 95 Prozent für realistisch (Anmerkung: das EU Weißbuch sieht für den Verkehr insgesamt minus 60 Prozent vor).

Chancen und Risiken einer nachhaltigen ÖPNV-Finanzierung stellte Volker Sparmann vor, mit den zentralen Schlussfolgerungen:

- Das derzeitige Finanzierungssystem ist an die Grenzen seiner Belastungsfähigkeit gestoßen und bedarf dringend einer Neuordnung
- Es wird sich ein rasanter Paradigmenwechsel von der Haushalts- zur Nutzerfinanzierung ergeben
- Mobilität braucht Kommunikation — Oder Tue Gutes und rede darüber ... Aber richtig, intensiv und nachhaltig!

Folkert Kiepe vom Deutschen Städtetag beklagte die jahrelange chronische Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Da das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie das Entflechtungsgesetz nur den Neu- und Ausbau der Infrastrukturen fördern, sei bis 2009 ein Nachholbedarf für Re-Investitionen in Verkehrsanlagen von 2,35 Milliarden Euro entstanden. Zur zukünftigen Finanzierung schlägt Kiepe auch eine Lkw-Maut als Schwerverkehrsabgabe auf allen Straßen vor.

Mit indirekten regionalwirtschaftlichen Effekten von ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen (Netzerweiterungen U-Bahn Wien) beschäftigte sich Dr. Juliane Stark von der Universität Wien. Diese entstehen zusätzlich zu den direkten Effekten (Fahrzeit, Fahrkosten, Externalitäten) durch die Änderung der Erreichbarkeit insbesondere bei der Beschäftigung, aber auch — in geringerem Maße — bei Immobilienpreisen. Stark plädierte dafür, diese Effekte zukünftig bei Nutzen-Kosten-Untersuchungen zu berücksichtigen.

Zweite Pariser Metrolinie beginnt vollautomatischen Betrieb

Nach der neuen — 1998 eröffneten — Metrolinie 14 hat nun auch auf der ältesten Linie 1 der französischen Hauptstadt der vollautomatische Betrieb begonnen. Seit November 2011 verkehren auf dieser traditionsreichsten Linie der Pariser Metro die ersten Züge fahrerlos. Siemens rüstete hierfür die Linie mit dem vollautomatischen Zugsicherungssystem vom Typ Trainguard MT CBTC aus. Die Metrolinie 1 ist die am stärksten frequentierte Linie. Sie verbindet auf rund 17 Kilometern den Osten und Westen der Stadt und befördert bis zu 725 000 Fahrgäste täglich.

„Unter rollendem Rad“ erfolgte die Installation der streckenseitigen Betriebsleittechnik und des kompletten Telekommunikationssystems. Auch die Umrüstung der Fahrzeuge sowie die Ausstattung der neuen Betriebsleitzentrale lag in den Händen von Siemens, die im November 2005 einen entsprechenden Auftrag der Pariser Verkehrsbetriebe (Régie Autonome des Transports Parisiens, RATP) erhielt.

Mit dem vollautomatischen System können eine dichtere Zugfolge und eine schnellere Fahrgastbeförderung realisiert werden als bei herkömmlichen fahrgesteuerten Systemen. Die Züge der Linie 1 können in einem Ab-

stand von 85 Sekunden, statt wie bisher von 105 Sekunden, fahren. Die Taktfolge der Züge kann zudem an das jeweilige Fahrgastaufkommen angepasst werden.

Zunächst betreibt RATP die Strecke im Mischbetrieb. Bis Anfang 2013 sollen alle 49 Fahrzeuge für den fahrerlosen Betrieb umgerüstet sein. Die Zugbewegungen werden von der Leitzentrale gesteuert, die ebenfalls von Siemens geliefert wurde. Für zusätzliche Sicherheit an allen 25 Stationen sorgen spezielle Türen an den Bahnsteigen.

Erste Metrolinie in Algier eröffnet

Der algerische Staatspräsident Abdelaziz Bouteflika eröffnete am 31. Oktober 2011 die erste Metrolinie der Hauptstadt Algier. Algier ist mit mehr als drei Millionen Einwohnern die größte Stadt des Landes und gleichzeitig bedeutendster Verkehrsknotenpunkt Algeriens. Ein Metrosystem soll dazu beitragen, die täglichen Staus in der Hauptstadt zu reduzieren und die Mobilität der Einwohner zu erhöhen. Deshalb erteilte die Verkehrsgesellschaft Entreprise Métro d'Alger (EMA) den Auftrag zur Errichtung des ersten Streckenabschnitts der Linie 1. Die Strecke verläuft mit zehn Stationen von Süden kommend in Richtung Norden und entlang der Küstenlinie in Richtung Westen bis ins Stadtzentrum von Algier.

Als Konsortialführer übergab Siemens die Bahngesamtanlage schlüsselfertig. Zum Lieferumfang von Siemens gehörten das automatische Zugbeeinflussungssystem Trainguard MT CBTC, das Funkübertragungssystem Airlink und das Zugortungssystem Digiloc. Installiert wurden ferner das Telekommunikationssystem, die Bahnstromversorgung, die Gleisanlagen sowie das Fahrkartenbezahlssystem. Auch die Betriebsleitzentrale erhielt Siemens-Technik. Das Unternehmen zeichnete zudem für das Projektmanagement und die gesamte Projektplanung verantwortlich. Konsortialpartner waren Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles S.A. (CAF, Spanien) und Vinci Construction (Frankreich).

Literatur

Track Compendium

Im September 2011 wurde die zweite Ausgabe des Track Compendiums veröffentlicht. Es behandelt detailliert den Unterbau, das Gleissystem, die Unterhaltung und die Wirtschaftlichkeit. Das Buch beschreibt klar und kompakt die physikalischen Eigenschaften und Wechselwirkungen der einzelnen Gleiskomponenten.

Gegenüber der ersten Auflage wurden sieben neue Kapitel hinzugefügt, darunter: Bau und Unterhaltung der Oberleitung, Interaktion zwischen Fahrzeugen und Fehlern in der Gleisgeometrie und Reinigung des Schotterbettes.

Der Autor Bernhard Lichtberger erforscht seit über 20 Jahren das Gleisverhalten und optimierte Methoden der Gleisunterhaltung. "Track Compendium" ist eine praktische Hilfe für Eisenbahningenieure.

Das englischsprachige Buch kostet 68,00 Euro (inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten).

ISBN: 978-3-7771-0421-8

Bestellungen an:

DVV Media Gruppe GmbH | Eurailpress

Nordkanalstr. 36, 20097 Hamburg

Telefon: (040) 23714-440, Fax -450

Mail: book@dvvmedia.com

Internet: www.eurailpress.de.

Europäische Bahnen '12: Das Verzeichnis der Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen

Der Bahnmarkt in Europa ist in ständigem Wandel. Die Marktübersicht Europäische Bahnen 2012 liefert Ihnen den aktuellen Überblick. Ein erfahrenes Redaktionsteam hat alle lizenzierten Bahnunternehmen in Europa analysiert und alle wichtigen Daten und Fakten zusammengetragen.

Der Datenbestand der 5. Auflage wurde erneut ausgebaut und enthält nun auch:

- Einleitungskapitel zu jedem Land mit Informationen zur Entwicklung der Eisenbahnen im jeweiligen Land, zum aktuellen Stand des Bahnmarkts, zur Marktstruktur im Personen- und Güterverkehr sowie Adressen zu Ministerien und Aufsichtsbehörden.
- Übersichts-Streckenkarten zu den behandelten Ländern
- neue Länder: Albanien, Bosnien-Herzegowina, Mazedonien, Montenegro, Serbien, Türkei

Insgesamt sind 29 Länder mit 1121 Unternehmen erfasst, der Personenindex enthält mehr als 2300 Einträge. Auf der mitgelieferten CD-ROM finden sich zusätzlich 13 500 Triebfahrzeuge der privaten Bahngesellschaften, sie ermöglicht auch eine Volltextsuche nach Begriffen, Personen und Verkehren.

Die Zusammenstellung erfolgte durch Karl Arne Richter. Das Buch kostet 128,00 Euro (inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten).

ISBN: 978-3-7771-0425-6

Bestellungen an:

DVV Media Gruppe GmbH | Eurailpress

Adresse siehe oben.

Schienenverkehrslärm

Forschungsprojekte von 1970 bis 2011

Im Juli 2011 hat das Umweltbundesamt (UBA) eine umfassende Liste von Forschungsvorhaben über Schienenverkehrslärm seit 1970 veröffentlicht. Die Daten stammen aus der Umweltforschungsdatenbank, die das UBA seit 1974 erstellt. Sie enthält Beschreibungen umweltrelevanter Forschungs- und Entwicklungsprojekte aus dem deutschsprachigen Raum (Deutschland, Österreich, Schweiz). Die Datenbank dokumentiert sowohl öffentlich geförderte Forschungsprojekte (Bund, Länder, Kommunen und EU) als auch privat finanzierte Forschung von Firmen, Stiftungen, Vereinen, Verbänden usw.

Die Datenbank soll Doppelforschung durch Überblick über das bisherige Forschungsgeschehen vermeiden und bei der Koordinierung von Forschung und Entwicklung unterstützen.

Die Lärmprojekte sind nach Laufzeit absteigend aufgelistet und beginnen mit einem Projekt des Jahres 2011: „Railway Induced Vibration Abatement Solutions (RIVAS)“, Laufzeit: 01. Januar 2011 bis 31. Dezember 2013. Genannt werden die für das Projekt Verantwortlichen, eine Kurzbeschreibung, das Budget und seine Quelle sowie die Projektpartner.

Die Publikation ist ausschließlich als Download verfügbar: www.uba.de/uba-info-medien/4157.html.

Broschüre zum Weißbuch Verkehr

Die Europäische Kommission hat eine 32-seitige, reich bebilderte, englischsprachige Broschüre zum neuen Weißbuch Verkehr (28. März 2011, *siehe Folge 90 der GRV-Nachrichten, Seite 4*) veröffentlicht: White Paper on transport — Roadmap to a single European transport area — Towards a competitive and resource-efficient transport system.

Nach dem Vorwort des Verkehrskommissars Siim Kallas wird die Vision für ein wettbewerbsfähiges, nachhaltiges Verkehrssystem vorgestellt und dann die Strategie mit den notwendigen Aktivitäten erläutert. Ein 10-seitiger Anhang mit den von der Kommission geplanten Initiativen rundet die Broschüre ab.

Die Broschüre kann heruntergeladen werden:

http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf.

Das Weißbuch selbst ist auch in Deutsch zugänglich:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=com:2011:0144:fin:de:pdf>.

Mobilitätstrends in Europa

Ein Blick auf die Länder Österreich, Belgien, Kroatien, Deutschland, Ungarn und die Niederlande zeigt, dass zumindest in einigen Ländern die alleinige Nutzung des Autos als Verkehrsmittel nicht mehr so ausgeprägt ist wie früher. Erste Analysen belegen, dass besonders in den letzten Jahren öffentliche Verkehrsmittel stärker genutzt wurden. Vor allem die Belgier fahren mit Bussen, Straßenbahnen (Trams) sowie U- und S-Bahnen wesentlich häufiger, wohingegen in Ungarn und Kroatien noch immer die Nutzung des eigenen Autos ansteigt.

Sieben Partner in 5 europäischen Ländern beschäftigen sich im Projekt USEmobility mit der Frage: Was motiviert Menschen, zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu wechseln? Erste Ergebnisse finden sich in einem Newsletter, der vom Projektkoordinator Allianz pro Schiene am 07. Oktober 2011 veröffentlicht wurde.

USEmobility steht für „Understanding Social behaviour for Eco-friendly multimodal mobility“, das Projekt wird von der EU gefördert.

Der Newsletter kann heruntergeladen werden: www.usemobility.eu.

Veranstaltungen

Erster Mobilitätskongress „Traffic Talks“ 2011 in Bonn

Der neue internationale Mobilitätskongress Traffic Talks in Bonn zog am 13. und 14. September 2011 über 1000 Teilnehmer aus dem In- und Ausland an. Auf Einladung des nordrhein-westfälischen Verkehrsministers Harry K. Voigtsberger diskutierten Spitzenvertreter europäischer Unternehmen der Bahn- und Verkehrsbranche und Experten aus Verkehrspolitik und Verbänden über die Zukunft der Mobilität.

In zwei Haupt- und viermal zwei parallelen Nachmittagsforen wurden die Herausforderungen einer nachhaltigen Mobilität und die zentralen Aufgaben der Bahn- und Verkehrswirtschaft beleuchtet. Im Eröffnungsforum zu den „Grenzen der Mobilität“ standen die Zielkonflikte zwischen Wirtschafts- und Verkehrswachstum, Umweltauswirkungen und Finanzierungsfragen im Mittelpunkt.

Der Philosoph Professor Peter Sloterdijk hält in der Zukunft Mobilitätskontingente für nötig und wies auf die Paradoxien der modernen Mobilität hin. „Wir müssen die Kosten der Mobilität ernster verhandeln“, lautete eine seiner Thesen. „Vor dem Hintergrund des Kli-

mawandels und der steigenden Kohlendioxid-Emissionen ist es dringend notwendig, sämtliche gesamtwirtschaftliche Kosten des Transports einzupreisen“, konstatierte dazu CER-Exekutivdirektor Dr. Ludewig und betonte: „Die Finanzierung der Mobilität und der dafür notwendigen Infrastruktur ist in Europa das zentrale Zukunftsthema.“ Ludewig forderte, dass die europaweit formulierten Prioritäten für den Schienenverkehr von der Politik auch umgesetzt werden müssten. So sollten Güterverkehre über 400 Kilometer Distanz konsequent auf die Schiene verlagert werden. Dafür müsste der notwendige Ausbau der europäischen Schienekorridore und auch der Hinterlandverkehre finanziell gesichert sein.

Voigtsberger zeigte die engen politischen Handlungsspielräume auf: „Gerade die Bundesregierung setzt der Mobilität in NRW Grenzen, in dem sie die notwendigen Mittel für den Infrastrukturausbau nicht bereitstellt.“

Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG, beklagte die Unterfinanzierung des Infrastrukturausbaus, für den jährlich 2 Milliarden Euro nötig seien, derzeit aber nur 1.4 Milliarden Euro zur Verfügung stünden. Die Politik dürfe sich nicht aus ihrer Verantwortung zurückziehen und sogar Verträge mit Nachbarstaaten missachten. Grube sieht das Zeitalter der Automobilität am Ende und machte sich für die integrierte Mobilität stark. Sein französischer SNCF Kollege Guillaume Pepy erläuterte, dass es in Frankreich einfacher ist große Projekte der nachhaltigen Schiene zu realisieren. Neben dem weiteren Ausbau des sehr erfolgreichen Hochgeschwindigkeitsverkehrs ist auch ein stärkerer Ausbau des klassischen Bahnnetzes nötig.

Nach dem Eröffnungsforum folgten am ersten Kongresstag vier fachspezifische Foren. Im Forum „Freie Fahrt auf Europas Gleisen“ bezeichnete Toni Eder vom Schweizer Bundesamt für Verkehr sein Land als das der Bahnfahrer mit 2,3 Millionen Halbtax-Abos für SBB und Privatbahnen (die Schweiz hat 7,8 Millionen Einwohner). Zentrales Element der Schweizer Verkehrspolitik sei die Verlagerung von Gütern zur Schiene mittels der Lkw-Maut (LSVA). Sein Land beabsichtige keine Trennung zwischen Infrastruktur und Bahnbetrieb, für Europa sei eine Lkw-Maut nach Schweizer Muster wichtiger als die Trennungsdiskussion.

Auf besonders großes Interesse stieß das Forum „Stuttgart 21 und die Folgen“. Im Vordergrund der von Markus Brock (SWR) moderierten Diskussion stand die Bürgerbeteiligung bei Großprojekten. Professor Wörner (DLR) sieht in Stuttgart 21 ein Beispiel wie man es nicht machen sollte. Professor Hänsch, der die Mediation zur 4. Piste am Frankfurter Flughafen erfolgreich durchführte, sieht bei Stuttgart 21 insbesondere Fehler im politischen Raum. Er hält eine ergebnisoffene Bürgerbeteiligung vor der Sachentscheidung für notwen-

dig, dafür gäbe es aber kein allgemein gültiges Modell, da jeder Einzelfall anders sei. Dr. Volker Kefer, Vorstand Infrastruktur der DB, beurteilt die Stuttgarter Schlichtung als positiv, der status quo sei aber sehr ungünstig gewesen. Kefer kritisiert den zu langen zeitlichen Vorlauf von oft über 10 Jahren für Raumordnung und Planfeststellung vor dem Baubeginn von Großprojekten.

Traffic Talks wurde am 14. September mit dem zweiten Hauptforum unter dem Titel „Mobilität ohne Grenzen?“ fortgesetzt. Das Eingangsreferat hielt der Hamburger Trendforscher Dirk Bathen. Die Foren am Nachmittag behandelten vornehmlich brancheninterne Themen der Unternehmensführung, der Lobbyarbeit und des Mobilitätsmanagements. Referenten waren unter anderem der Managementtrainer Dr. Reinhard K. Sprenger oder der Online-Visionär Dr. Andreas S. Weigend.

Für spannende Diskussionen sorgte das Forum „In NRW auf die Schiene gesetzt.“ Professor Dr. Karl-Hans Hartwig aus Münster stellte sein im Auftrag des Verkehrsverbandes Westfalen erstelltes Gutachten „Fahrplan 2025 für das Schienennetz in NRW — Korridororientierung und Engpassbeseitigung“ vor. Die Kernergebnisse lauten: NRW verfügt mit fast 6000 Kilometer Schienennetz und weit über 800 Haltepunkten über das dichteste Schienennetz nicht nur innerhalb Deutschlands, sondern auch in Europa.

Trotzdem konzentrieren sich die Verkehre auf drei Hauptkorridoren. Das zeigt die Belastungsanalyse 2011. Die Grenze der Leistungsfähigkeit ist in diesen Korridoren auf 74 Streckenabschnitten erreicht oder überschritten. Im Jahr 2025 führen das Personen- und Güterverkehrswachstum auf der Schiene im Durchschnitt zu 17 Prozent mehr täglichen Zügen in NRW. Der Schienengüterverkehr ist der Haupttreiber für das Verkehrswachstum. Bis 2025 steigt die Anzahl der Engpässe noch einmal auf 118 Abschnitte an. Für die Beseitigung der Engpässe in NRW sind Investitionen von 3,8 Milliarden Euro notwendig, die nicht zur Verfügung stehen.

Deutschland im Takt

Unter diesem Motto stand eine Diskussionsveranstaltung am 26. September 2011 in Berlin, die gemeinsam von der BAG-SPNV mit der Konrad-Adenauer-Stiftung durchgeführt wurde. Vertreter von Verbänden, der Politik und der DB AG diskutierten mit etwa 150 Gästen über die Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland. Themen waren der zukünftige Netzausbau und eine bessere Verknüpfung von Fern- und Nahverkehr.

Weitgehend einig waren sich die Teilnehmer darüber, die Planung von Infrastruktur zukünftig stärker an der

Nachfrage zu orientieren. Dr. Klaus Klang, Staatssekretär im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr in Sachsen-Anhalt, schlägt hierzu einen „fahrplanbasierten Infrastrukturausbau“ vor. Burkhard Bräkling, TX Logistics, forderte eine nachfrageorientiert Langfristplanung für den Infrastrukturausbau und kritisierte die derzeitige Priorität für den Personenverkehr.

Dirk Fischer, verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU Bundestagsfraktion erinnerte an den Prüfungsauftrag im Koalitionsvertrag und kündigte an, dass das BMVBS gemeinsam mit den Ländern und Aufgabenträgern eine Machbarkeitsstudie zu einem deutschlandweiten integralen Taktfahrplan (ITF) erstellt. Dr. Volker Kefer, Vorstand Technik, Systemverbund, Dienstleistungen und Infrastruktur der DB, verwies auf die lange Perspektive, die die Planungen benötigten. Zur Umsetzung sei ein ausdiskutierter Konsens zwischen allen Beteiligten erforderlich, der langfristig über 15 Jahre und mehr halten müsse.

Dirk Fischer sprach weitere Fragen an: Verkehrslärm, vorhandene Infrastruktur ist an Leistungsgrenze aber stark unterfinanziert, ITF ist in Deutschland schwieriger zu realisieren als in der Schweiz, Zuständigkeit des Bundes für den Schienenpersonenfernverkehr nach Artikel 87e GG. Seiner Forderung nach einem stärkeren Engagement des Bundes und der DB im Fernverkehr entgegnete Kefer, dass die DB Fernverkehr als gewinnorientiertes Unternehmen keine Aufgaben der Daseinsvorsorge übernehmen könne.

Hauke Fehlberg vom Schweizer Bundesamt für Verkehr erläuterte, dass die SBB 1982 den ITF als Bestandteil von Bahn 2000 zunächst mit Stundentakt — heute weitgehend mit 30-Minuten-Takt — eingeführt hat. Bahn 2000 brachte insgesamt zwei Drittel Neuverkehr, ein Drittel waren Umsteiger vom Pkw. Laut Fehlberg überwiegen die positiven Seiten des ITF, als Nachteile nannte er: teuren Systembetrieb, Umsteigen für langsame Kunden schwierig und zu den Taktzeiten hohe Knotenbelastungen sowie hoher Energiebedarf.

29. Horber Schientage

Am 16. November 2011 konnte der Vorsitzende der GRV, Gunther Ellwanger, rund 120 Teilnehmer der 29. Horber Schientage sowie den Horber Oberbürgermeister, Peter Rosenberger, begrüßen. Mit Blick auf die nächste Weltklimakonferenz (COP 17) ab 28. November in Durban, Südafrika, wies Ellwanger darauf hin, dass der Verkehr in der EU mittlerweile für ein Viertel der Kohlendioxid-Emissionen verantwortlich ist. Ohne eine Verkehrswende würden die Emissionen des Verkehrs bis 2050 um ein Drittel ansteigen und dann für 50 Prozent verantwortlich sein. Die EU sieht daher in ihrem Weißbuch „Verkehr 2050“ kräftige Verlagerungen von der Straße und der Luft zur Schiene

vor, was zu einer Verdoppelung des Schienenverkehrs führen könnte. Nur mit sofortigen massiven Investitionen in die Schieneninfrastruktur und in Fahrzeuge könnte die Schiene das stemmen.

Alle fünf Fraktionen hatten Mitglieder des Bundestags zu einem „Dialog mit der Bundespolitik“ nach Horb entsandt: Steffen Bilger (Union), Martin Burkert (SPD), Werner Simmling (FDP), Sabine Leidig (Linke) und Dr. Valerie Wilms (Grüne). Nach einem kurzen Statement der Abgeordneten entwickelte sich eine lebhafte Diskussion mit dem Plenum. Im Mittelpunkt standen: Halbzeitbilanz des Koalitionsvertrags, Deutschlandtakt, Finanzierung der Infrastruktur, Investitionsstau, Kapazitätserhöhung, externe Kosten und Reduzierung des Lärms von Güterzügen.

Erhard Michel, Abteilung Verkehrspolitik des DB-Konzerns, gab einen kompetenten Überblick der Aktivitäten des Unternehmens, um bis 2020 den Schienenverkehrslärm zu halbieren: Lärmsanierung, Lärmschutz Mittelrheintal, Umrüstung von Güterwagen auf K- bzw. LL-Sohlen, lärmabhängige Trassenpreise, Leiser Zug auf realem Gleis, Europe Train. Michel hofft, dass spätestens 2013 unbegrenzt zugelassene LL-Sohlen zur Verfügung stehen, die eine kostengünstige Umrüstung von Güterwagen ermöglichen.

Die Bundesnetzagentur war mit zwei Rednern in Horb präsent: Ulrike Weyers diskutierte den Zugang zu Rangierbahnhöfen, Wolfgang Groß gab eine Einführung in das europäische Zugsicherungssystem ETCS. Der Vertreter der SBB, Markus Schindelholz, informierte, dass ab 2018 die Zugbeeinflussung auf allen normalspurigen Eisenbahnstrecken in der Schweiz mit ETCS Level 1 Limited Supervision betrieben werden soll.

Die Entwicklungen im Fernverkehr präsentierte das Vorstandsmitglied der DB, Berthold Huber. Er betonte die Bedeutung kurzer Reisezeiten: Aus einer Verkürzung um 10 Prozent resultiere ein Fahrgastzuwachs von 10 bis 30 Prozent. Die Verspätungen im Fernverkehr stammen zu zwei Dritteln aus den Metropolregionen. Die DB geht im Fernverkehr von 25 Prozent Wachstum bis 2025 aus (Anmerkung: ohne Berücksichtigung einer Verkehrswende).

Die insgesamt rund 150 Teilnehmer verfolgten und diskutierten während vier Tagen 35 Referate, aufgelockert durch einen Besuch der neuen Eisenbahnerlebniswelt in Horb. Der Transfer erfolgte genauso wie zwei Exkursionen vor und nach den Schientagen mit einem Itino der Erfurter Bahn.

Die 30. Horber Schientage finden vom 21. bis 24. November 2012 statt. Weitere Informationen: <http://horber.schienen-tage.de>.

† Nachruf auf Dr.-Ing. Alfons Thoma, Ehrenvorsitzender der GRV

Am 4. September 2011 ist Senator e. h. Dr.-Ing. Alfons Thoma im 95. Lebensjahr verstorben, die Beisetzung fand am 9. September in kleinem Kreis auf dem Nordfriedhof in Bonn statt.

Alfons Thoma war Träger des Bayerischen Verdienstordens, des großen Österreichischen Verdienstordens, der Plakette München leuchtet und Ehrensenator der Technischen Universität München.

Alfons Thoma hat sein Leben dem Verkehr gewidmet. Kriegsbedingt war dies allerdings erst relativ spät möglich, denn nach seinem Studienabschluss an der damaligen Technischen Hochschule München haben ihn von 1939 bis 1949 Krieg und russische Gefangenschaft gebunden. Erst danach konnte er am Lehrstuhl für Eisenbahn- und Verkehrswesen der damaligen Technischen Hochschule Darmstadt zum Dr.-Ing. promovieren.

Nach verschiedenen Posten bei der Deutschen Bundesbahn war Alfons Thoma 9 Jahre lang im Bundesverkehrsministerium für die Neubaustrecken und S-Bahnen der DB verantwortlich. 1977 übernahm er das Amt des Präsidenten der Bundesbahndirektion München, besonders bedeutend waren der Bau des Rangierbahnhofs und Containerbahnhofs. Bei der Leitung der Direktion konnte er seine Organisations- und Führungsfähigkeiten beweisen. Als Eisenbahner mit Leib und Seele führte er nicht nur irgendeinen Betrieb, sondern war von seinem „Produkt“ wirklich überzeugt. Mit Engagement und Pflichterfüllung setzte er sich für die Bahn ein und verfolgte Ziele mit Kreativität und Durchsetzungsvermögen. In besonderem Maß motivierte er seine Mitarbeiter zu Einsatz und Loyalität.

Im Verkehr hat Dr. Thoma auch im Ruhestand seine Berufung gesehen. Ab 1985 wirkte er 20 Jahre lang als erster Vorsitzender der Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik (GRV). In der Mitgliederversammlung im November 2005 wurde er wegen seiner großen Verdienste zum Ehrenvorsitzenden der GRV ernannt.

Seit 1988 veröffentlichte er als Sprachrohr der Gesellschaft die GRV-Nachrichten und begleitete so weiterhin die Entwicklung der Eisenbahn im gesamt-europäischen Raum. In seiner 75. und

letzten Ausgabe im Februar 2006 schrieb Alfons Thoma: „Die Arbeit für die GRV-Nachrichten war für mich als Pensionär fast wie ein Fulltime-Job.“ Dank seines Einsatzes hat die Zeitschrift einen hohen Standard erreicht und für die Bekanntheit der GRV gesorgt.

Als Ehrenvorsitzender unterstützte er weiterhin aktiv die GRV: Er nahm an allen Vorstandssitzungen teil und schrieb drei Leitartikel für die GRV-Nachrichten, zuletzt im Dezember 2010 zum 40-jährigen Bestehen der GRV. Dort heißt es: „Es ist schon bemerkenswert, dass die GRV mit ihren Forderungen nach einer rationalen Verkehrspolitik auch nach vierzig Jahren aktuell bleiben und im Juli 2010 ihr 40-jähriges Jubiläum begehen konnte.“ Ohne die von Alfons Thoma entwickelten GRV-Nachrichten wäre das nicht möglich gewesen!



Alfons Thoma

Foto: Armin Montkowski, EFA GmbH, Bonn.

Seine verkehrspolitischen Auffassungen vertrat Alfons Thoma in klarer und überzeugender Form, beispielsweise bei: Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs, Notwendigkeit von Neubaustrecken, keine Trennung zwischen Fahrweg und Betrieb, Ausbau des ÖPNV. Bei aller Notwendigkeit der Kooperation der verschiedenen Verkehrsträger hat er die Bahn als Rückgrat des gesamten Verkehrs gesehen.

Alfons Thoma hat auch die DVWG Südbayern über viele Jahre hinweg geleitet und an ihrer erfolgreichen Fortentwicklung einen hochgeschätzten Verdienst. Seit 1981 wirkte Thoma im Vorstand der DVWG Südbayern, zunächst als stellvertretender Vorsitzender, ab 1987 als Vorsitzender und seit 1995 als Ehrenvorsitzender. Er hat in dieser Zeit mit seiner beeindruckenden Persönlichkeit und seinem fundierten Fachwissen, mit seiner Schaffenskraft und Weitsicht die Gesellschaft stark geprägt. 1995 wurde ihm im Rahmen der DVWG-Jahrestagung die Ehrenmedaille der DVWG verliehen und 2007, zu seinem 90. Geburtstag, erhielt er für seine großen Verdienste um die DVWG Südbayern die Karl Pirath-Medaille. Nach wie vor hat er großen Anteil an der Fortentwicklung der DVWG genommen und mit seiner weitreichenden fachlichen Kompetenz und geistigen Frische bis zuletzt gewirkt.

Nach dem Ende seiner aktiven Zeit installierte er noch ein IMAX-Kino im Deutschen Museum in München und überraschte schließlich mit seinem privaten Interesse für seinen Garten mit einem Blumenbuch.

Die Persönlichkeit von Dr. Thoma weist viele Facetten auf. Er war immer geradlinig und hat stets klare und begründete Meinungen vertreten. Gesprochen und geschrieben war seine Sprache eindeutig, schöpferisch und ausdrucksstark. Er hat seine Meinung immer auf den Punkt gebracht. Mit umgreifendem und analytischem Blick erfasste er das Ganze, nahm aber auch das Einzelne wahr. Mit seiner extrovertierten Art ist er auf die Menschen zugegangen, hat sie gefordert und ist auch Konflikte eingegangen, wenn er von seiner Meinung überzeugt war.

Vorstand, Beirat und die Mitglieder der GRV danken Alfons Thoma für seine jahrzehntelange fruchtbare Arbeit für die GRV.

Wir werden Alfons Thoma als besonderes Vorbild in dankbarer Erinnerung behalten!

*Dr.-Ing. Gunther Ellwanger
Prof. Dr. Dieter Witt
Wolfgang Dietrich Mann
Dr. Karin Jäntschi-Hauke*

Personalia

Peter Koch ist am 17. März 2011 im 80. Lebensjahr verstorben, Koch war von 1976 bis 1983 Technikvorstand der Deutschen Bundesbahn.

Oliver Schumacher, Leiter Kommunikation der DB, wurde im Juni 2011 vom PR-Magazin zum „PR-Manager des Jahres 2010“ gekürt.

Jean-Eric Paquet ist seit 01. Juli 2011 Direktor für Transeuropäische Verkehrsnetze der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (DG Move) der Europäischen Kommission. Die DG Move wurde zu diesem Zeitpunkt neu strukturiert.

Jürgen Büchy, langjähriger Geschäftsführer der DB Vertrieb GmbH wurde im September 2011 verabschiedet, er wirkt zukünftig als Präsident des Deutschen Reiseverbands. Zum 01. Oktober 2011 übernahm **Birgit Bohle** als Nachfolgerin das Amt, seit 01. Oktober 2010 war sie Geschäftsführerin für den operativen Vertrieb der DB Vertrieb GmbH.

Dr. Klaus Baur wurde als Präsident des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) auf der diesjährigen Mitgliederversammlung am 30. September 2011 bestätigt. Zur Wahl kam es turnusgemäß nach drei Jahren.

Libor Lochmann wurde von der Generalversammlung der Gemeinschaft Europäischer Eisenbahnen und Infrastrukturbetreiber CER am 12. September 2011 zum Nachfolger des Exekutivdirektors der CER **Dr. Johannes Ludewig** ab 01. Januar 2012 gewählt. Ludewig tritt nach knapp 10 Jahren erfolgreicher Brüsseler Lobbyarbeit zum Jahresende 2011 in den Ruhestand. Lochmann ist bisher Stellvertreter von Ludewig.

Am 21. September 2011 erhielt **Dr. Johannes Ludewig** von Bundeskanzlerin Angela Merkel die Ernennung für fünf weitere Jahre als Präsident des Nationalen Normenkontrollrats.

Uwe Fresenborg hat am 01. November 2011 den Vorsitz der Geschäftsführung der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH übernommen.

Hans Rat tritt nach 13 Jahren als Generalsekretär der UITP zum Jahresende 2011 in den Ruhestand. Sein Nachfolger wird **Alain Flausch**, der seit 11 Jahren die Brüsseler Verkehrsbetriebe STIB leitet. Flausch ist seit zwei Jahren auch Präsident der UITP, diesen Posten übernahm Mitte Oktober der bisherige Vizepräsident der UITP **Ousmane Thiam**.

Impressum

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

Vorstand der GRV:

Dr.-Ing. Gunther Ellwanger (Vorsitzender);
Prof. Dr. Dieter Witt (stv. Vorsitzender);
Wolfgang Dietrich Mann (stv. Vorsitzender und Geschäftsführer);

Beirat der GRV:

Sebastian Belz
Dr. jur. Dieter Felgentreu
Dr. Karin Jäntschi-Haucke
Dr. Johannes Ludewig
Prof. Dr. Wulf Schwanhäüßer.

Redaktion (verantwortlich):

Dr.-Ing. Gunther Ellwanger, Vorsitzender der GRV,
Mattenweg 12,
79856 Hinterzarten,
Tel. 07652 919009,
E-Post gunther.ellwanger@grv-nachrichten.de.

Lektorat: Wolfgang Dietrich Mann,
stv. Vorsitzender und Geschäftsführer der GRV,
Dr.-C.-Otto-Straße 121,
44879 Bochum,
Tel. 0234 5465181 (tagsüber 0211 85989923),
Fax 03222 1256528,
E-Post wolfgangdietrich.mann@grv-ev.de.

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe war am 25. November 2011. Später eingegangene Informationen konnten nur noch teilweise berücksichtigt werden.

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

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

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

Die nächste Folge der GRV-Nachrichten erscheint voraussichtlich Ende April 2012.



...❖ *Egon denkt:*
„Der Luxus von heute
ist der Standard
von morgen.“

BESSER ALS SEIN RUF

Unsere Analyse umfasst:
 Befragung von Fahrgästen und Nicht-
 Nutzern, Marktanalyse, Produkttests,
 Kundenzufriedenheitsmessung,
 direkte Leistungsmessung etc.

Die Erhebung erfolgt durch:
 offene und verdeckte Tests, Kunden-
 befragungen und Experteninterviews.

Unser Konzept zur Qualitätssicherung
 beinhaltet: Schulungen für Mitarbeiter,
 Prozessmanagement, Monitoring.

... ist der öffentliche Verkehr allemal. Leider ist er aber häufig auch schlechter, als er sein müsste, um neue Kunden zu gewinnen.

Intermodaler Wettbewerb gewinnt zunehmend an Bedeutung. Dadurch wird die Kundenorientierung immer wichtiger. So mancher wird staunen, welcher Service in Zukunft selbstverständlich sein wird.

Die Qualität verbessern kann nur, wer die eigenen Stärken und Schwächen kennt. Wir haben Ihnen deshalb einige Pakete für ein wirksames Qualitätsmanagement geschnürt.