Folge 101 Dezember 2014

GRV-Nachrichten

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

Foto Gunther Ellwanger.

Leitartikel: Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur | Seite 3

Große Investitionen der DB Netz AG in die Fahrwegmessung | Seite 16

Neue Leitstelle der KVB in Betrieb genommen | Seite 27

Netz und Eisenbahnbetrieb in Frankreich wieder unter einem Dach | Seite 15

Boom bei Fernbussen 2013 und erste Probleme 2014 | Seite 26

10. Innotrans noch erfolgreicher | Seite 34

Für alle, die gern Auto fahren.

Die günstige Kfz-Versicherung mit Service.

Informieren Sie sich unter
www.devk.de oder **0800 4-757-757***

* gebührenfrei aus dem deutschen Festnetz

DEVK

Inhaltsverzeichnis

Europäische Verkehrspolitik 5
Verkehrspolitik in Deutschland 8
Nachhaltigkeit 11
Eisenbahnen allgemein 14
Eisenbahninfrastruktur 16
Schienengüterverkehr 19
Schienenpersonenverkehr 22
Weiterer Verkehr im Umweltverbund 25
Schifffahrt 28
Straßenverkehr 29
Luftfahrt 32
Literatur 33
Veranstaltungen 34
Personalia 39
Impressum 39

Leitartikel

„Das Geld liegt nicht auf der Straße“ — zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Von Martin Burkert MdB, Nürnberg
Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages

Sorgenkind Verkehrsinfrastruktur

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist ein entscheidender Faktor in einer modernen Volkswirtschaft. Die derzeit zur Verfügung stehenden Mittel reichen aber nicht aus, um die stark genutzte Infrastruktur in dem erforderlichen Umfang zu erhalten, zu erneuern oder zu erweitern.

Die Finanzierung unserer Verkehrsinfrastruktur ist ein Dauerthema. Schon lange ist allen Akteuren klar — und die Nutzer bekommen es zu spüren — dass diese chronisch unterfinanziert ist. Im Jahr 2012 hat eine unabhängige und parteiübergreifende Kommission (die sogenannte Daehre-Kommission) diese Problematik untersucht. Diese Kommission ging von der Feststellung der Verkehrsministerkonferenz aus, dass der „Wirtschaftsstandort Deutschland wie auch die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger durch einen fortschreitenden Substanzverzehr der Infrastruktur gefährdet sind.“ Diese Feststellung bezog sich auf alle Verkehrsträger in der Baulast des Bundes, der Länder, der Landkreise und der Gemeinden. Der Bericht ermittelt ein Defizit von 7,2 Milliarden Euro pro Jahr für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße[1]. Das zeigt ganz klar den Handlungsbedarf. Wir sind in der Vergangenheit viel zu stark „auf Verschleiß gefahren“— was heute zum Beispiel dazu führt, dass wegen maroder Autobahnbrücken Umwege gefahren werden müssen, die Millionenschäden nach sich ziehen. Der Bericht der Kommission geht konsequenterweise davon aus, dass finanzielle Ressourcen vorrangig für den Erhalt und den Betrieb der Bestandsnetze einzusetzen sind. Auf der Arbeit der Daehre-Kommission aufbauend hat im Jahr 2013 die Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (sogenannte Bodewig-Kommission) ein Konzept für die Finanzierung des notwendigen Nachholbedarfs und die Sanierung auf Straßen, Schienen und Wasserstraßen vorgelegt.

Erhalt geht vor Neubau

Der Koalitionsvertrag hat diese Vorschläge aufgegriffen und eine grundsätzliche Reform des Finanzierungssystems im Verkehrsinfrastrukturbereich vereinbart. Dort ist festgeschrieben, dass eine verlässliche Finanzierungsgrundlage geschaffen und in den nächsten vier Jahren die Bundesmittel für Verkehrsinfrastruktur substanziell erhöht werden. Für die dringend notwendigen Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur werden insgesamt 5 Milliarden Euro zusätzlich mobilisiert.

Erhalt geht vor Neubau: diese Leitlinie gilt ab jetzt für die Verkehrsinfrastrukturpolitik in der 18. Wahlperiode, und setzt damit in die Tat um, was in der Theorie schon lange bekannt ist. In Bezug auf die Neu- und Ausbauvorhaben soll das Geld zielgenauer und effizienter in Projekte investiert werden, die nationale Bedeutung haben. Die Mittel werden überjährig zur Verfügung gestellt, um den Mitteleinsatz effizienter zu machen. Gerade Verkehrsprojekte haben lange Vorläufe und brauchen Planungssicherheit.

Martin Burkert MdB;
Foto: Henning Schacht.

Mobilisierung privaten Kapitals und Öffentlich-Private Partnerschaften

Auch vor dem Hintergrund der „Schuldenbremse“ im Grundgesetz ist die Ausweitung des Einsatzes öffentlicher Mittel für die Verkehrsinfrastruktur nur begrenzt möglich. Deshalb muss auch über Möglichkeiten nachgedacht werden, hier privates Kapital zu mobilisieren, vor allem im Rahmen Öffentlich Privater Partnerschaften (ÖPP). Die Fortentwicklung von ÖPP braucht aber einen breiten gesellschaftlichen Konsens. Die Möglichkeiten der Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Geldgebern oder Infrastrukturgesellschaften sollen als zusätzliche Beschaffungsvariante genutzt werden, wenn dadurch Kosten gespart und Projekte wirtschaftlicher umgesetzt werden können. Bundeswirtschaftsminister Gabriel hat sich für eine stärkere Einbeziehung von Investoren wie Versicherungen und Pensionsfonds ausgesprochen, um die Finanzierungslücken im Infrastrukturbereich zu schließen. Diese Möglichkeiten müssen wir weiter intensiv diskutieren.

[1] Abschlussbericht der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“, Seite 4.

Beteiligung der Nutzer an den Infrastrukturkosten

Eine weitere Säule, die künftig für die Finanzierung stärker genutzt werden muss, ist die Beteiligung der Nutzer an den Kosten für die Verkehrsinfrastruktur. Ein erster wichtiger Schritt ist die beschlossene Ausweitung der Lkw-Maut ab dem kommenden Jahr. Die Lkw-Maut soll auf weitere Bundesstraßen und Fahrzeugklassen ausgedehnt werden. Auf der Grundlage des aktuellen Gutachtens zur Berechnung der Wegekosten für das Bundesfernstraßennetz, das auch externe Kosten des Verkehrs einbezieht, wird den Nutzern erstmals auch ein Teil der externen Kosten angelastet. Es ist wünschenswert, hier künftig auch externe Kosten durch Verkehrslärm einbeziehen zu können, wofür aber erst noch eine gesicherte Datenbasis zu erarbeiten ist. Auch die im Koalitionsvertrag vorgesehene PKW-Maut soll künftig einen Beitrag zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur leisten. Deren konkrete Ausgestaltung wird weiterhin Gegenstand intensiver politischer Diskussionen sein. Ganz wichtig ist: die Nettoeinnahmen aus der Nutzerfinanzierung sollen ohne Abstriche der Verkehrsinfrastruktur zugeführt werden.

Künftige Finanzierung des Schienennetzes

Aktuell beschäftigt sich der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur vor allem mit der künftigen Finanzierung der Erhaltung der Schienenwege des Bundes, die in einer Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung II (LuFV II) zwischen Bund und der DB AG festgelegt werden soll. Die LuFV II soll sicherstellen, dass Kapazität und Qualität des Schienennetzes auch künftig erhalten bleiben.

Die noch geltende LuFV I hat sich als zentrales Instrument zur Finanzierung von Investitionen zum Erhalt des Schienennetzes bewährt. Die ursprünglich bis 2013 geltende und dann bis 2015 verlängerte LuFV I stellt erhebliche Bundesmittel für den Erhalt des Schienennetzes zur Verfügung. Im Gegenzug müssen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Mindestbeitrag für Investitionen und Instandhaltung nachweisen und definierte Qualitätsziele erfüllen.

Zu der Ausgestaltung der LuFV II, welche die LuFV I künftig ablösen soll, hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur am 05. November 2014 eine Öffentliche Anhörung mit sieben Experten durchgeführt. Vertreten waren die Allianz pro Schiene, das Eisenbahnbundesamt, die Deutsche Bahn AG, der Verband der Bahnindustrie in Deutschland e. V., die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, die Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin sowie der Bundesrechnungshof. Die geplante LuFV II wurde von den meisten Experten begrüßt. Sie soll ab dem 01. Januar 2015 in Kraft treten und eine Laufzeit von fünf Jahren haben. Der Bundeszuschuss soll nach dem Entwurf in dieser Zeit durchschnittlich mehr als 3,3 Milliarden Euro jährlich betragen. Insbesondere wegen der im Vergleich zur LuFV I besseren Mittelausstattung und der Planungssicherheit für die DB wurde der Entwurf im Wesentlichen von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, wie auch seitens der Allianz pro Schiene und dem Verband der Bahnindustrie in Deutschland e. V. begrüßt. Kritisch sieht der Bundesrechnungshof die Pläne. Er hält substanzielle Verbesserungen, insbesondere im Hinblick auf Kontrollmöglichkeiten, für erforderlich, damit das Finanzierungsverfahren auch die Interessen des Bundes angemessen berücksichtige, der als Eigentümer, Gesetzgeber und Zuwendungsgeber gefordert werde.

Grundidee der LuFV war und ist es, die frühere auf Einzelmaßnahmen bezogene Inputkontrolle der Investitionen in den Erhalt der Infrastruktur durch ein ergebnisorientiertes System (Outputkontrolle) zu ersetzen. Dies soll dazu dienen, Bürokratie abzubauen, die unternehmerische Eigenverantwortung der DB zu stärken und eine möglichst effiziente Verwendung der Mittel zu fördern. Dieses Ziel wurde bereits weitgehend erreicht. Die LuFV II enthält aber aus meiner Sicht weitere Verbesserungen, zum Beispiel durch Einführung einer Qualitätskennzahl Brücken, die den bekannt gewordenen Mängeln Rechnung trägt, sowie der Einführung zusätzlicher Pönalisierungstatbestände, die den wirtschaftlichen und sparsamen Einsatz von Bundesmitteln fördern sollen.

Die LuFV II wird im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur Anfang Dezember 2014 abschließend beraten, und, so hoffe ich, wie geplant zum 01. Januar 2015 in Kraft treten können. Hierzu gibt es allerdings im Parlament Meinungsverschiedenheiten. Die Fraktion Bündnis ‘90/Die Grünen fordert in einem Antrag (Drucksache 18/3153), die LuFV neu zu verhandeln. Auch wenn man sich weitere Verbesserungen wünschen kann, sollte man das in langwierigen und schwierigen Verhandlungen geschnürte Paket nach meiner Auffassung nicht wieder aufschnüren, damit der Schieneninfrastruktur die verbesserte Mittelausstattung möglichst bald zugutekommt. Besser ist es, sich für eine optimale Umsetzung zu engagieren und daraus erwachsende Erkenntnisse dann in eine LuFV III einzubringen.

Wasserstraßeninfrastruktur

Die Binnenschifffahrt verfügt über erhebliche Kapazitätspotenziale. Wir sind auf leistungsfähige Bundeswasserstraßen angewiesen, für die Investitionsprioritäten klar definiert werden.

Am Container-Terminal Dortmund treffen die Verkehrsträger Schiff und Bahn direkt aufeinander;
Foto: Container Terminal Dortmund GmbH.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat am 12. November 2014 die Annahme des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD „Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zukunftsfest gestalten“ empfohlen. Der demnächst im Plenum zur abschließenden Beratung anstehende Antrag stellt fest, dass

Bundeswasserstraßen ein unverzichtbarer Wachstumsmotor für die deutsche Volkswirtschaft sind, da sie neben der Transportfunktion eine wichtige Bedeutung unter anderem auch für Tourismus und Ökologie besitzen. Der Reformprozess der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung soll gemeinsam mit den Beschäftigten vorangebracht werden.

Bundesverkehrswegeplan

Der Bundesverkehrswegeplan ist das wichtigste Steuerungsinstrument für die Verkehrsinfrastrukturplanung in der Zuständigkeit des Bundes. Die Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2015 (BVWP 2015) stellt — bedingt durch knappe Haushaltsmittel und einen hohen Investitionsbedarf — eine der großen verkehrspolitischen Herausforderungen der 18. Wahlperiode dar. Die Vorbereitungen für den neuen BVWP 2015 sind bereits in vollem Gange.

Auch für den BVWP 2015 gilt, dass Erhalt und Sanierung Aus- und Neubau vorgehen. Er soll sich noch konsequenter am Bedarf ausrichten und deutlich stärker priorisieren. Nach dem Koalitionsvertrag sollen etwa 80 Prozent der Neu- und Ausbaumittel für besonders dringende und schnell umzusetzende, überregional bedeutsame Vorhaben eingesetzt werden.

Zwischenzeitlich sind die Projektanmeldungen erfolgt. Die angemeldeten Projekte werden einem umfassenden Bewertungsverfahren unterzogen, welches voraussichtlich im Sommer 2015 abgeschlossen sein wird. Dabei werden alle Projekte auf ihr Nutzen-Kosten-Verhältnis untersucht und ihre umwelt- und naturschutzfachlichen wie auch raumordnerischen und städtebaulichen Wirkungen werden beurteilt. Ob und in welche Kategorie ein Projekt in den BVWP 2015 aufgenommen wird, wird von der Bewertung und der Dringlichkeitsreihung abhängen.

Digitale Infrastruktur

Neben der Infrastruktur für Verkehrsträger müssen wir gleiches Augenmerk darauf legen, die digitale Infrastruktur entsprechend auszubauen. Angesichts der fortschreitenden Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft ist Konsens, dass schnelles Internet für alle sowohl Voraussetzung für ökonomische Entwicklungsmöglichkeiten als auch für gesellschaftliche Teilhabe ist. Bis 2018 soll flächendeckend eine Grundversorgung von mindestens 50 Megabit pro Sekunde erreicht werden. Wesentlich ist außerdem die Schließung der Versorgungslücken in ländlichen Regionen.

Es gibt in den kommenden Jahren viele Herausforderungen an die Infrastruktur und ihre Finanzierung. Die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sind begrenzt und es bestehen Zielkonflikte. Eine wesentliche Aufgabe der Verkehrspolitik liegt darin, diese Zielkonflikte aufzulösen und die Zukunft der Mobilität, die eine wesentliche Voraussetzung für individuelle Freiheit, Teilhabe, Wohlstand und Wirtschaftswachstum ist, zu sichern.

Europäische Verkehrspolitik

Neue EU-Kommission seit 01. November 2014 tätig

Am 22. Oktober 2014 hat die neue Kommission bei der Abstimmung des Europäischen Parlaments 423 der 699 abgegebenen Stimmen bekommen. Damit konnte sie ihr Amt wie geplant am 01. November 2014 antreten, nachdem der Europäische Rat die Ernennung am 24. Oktober formal bestätigt hatte. Der neue EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker zählte zu den großem Herausforderungen der EU: die äußeren Krisen, etwa in der Ukraine, in Syrien, im Nahen Osten oder Nordafrika. Auch auf gesundheitsbedrohende Epidemien wie Ebola und auf den Klimawandel müssten Antworten gefunden werden.

Juncker will mit seinem Team nun „Tag und Nacht daran arbeiten“, das von ihm bereits bei seiner Wahl zum Kommissionspräsidenten im Juli angekündigte Investitionspaket von 300 Milliarden Euro vorzubereiten. Bis Weihnachten werde das Paket fertig sein. Er will den Trend zu immer weniger Investitionen in der EU umdrehen. Diese seien seit 2007 um knapp 500 Milliarden Euro oder 20 Prozent zurückgegangen. Die Investitionslücke müsse in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und dem Europaparlament geschlossen werden.

In der neuen Kommission sind in der Leitungsebene 7 Vizepräsidenten für koordinierende Aufgaben zuständig, an der Spitze der Fachressorts stehen die anderen 20 Kommissare, wobei es zu Überschneidungen der Aufgaben kommt. Wegen Bedenken des Europäischen Parlaments, hatte Juncker sein Team kurzfristig umbilden müssen. Für die vom Parlament abgelehnte Slowenin Alenka Bratušek hatte die Regierung in Ljubljana **Violeta Bulc** nominiert. Dieser teilte Juncker nun das **Verkehrsressort** ohne die Raumfahrt zu. Der ursprünglich für Verkehr und Raumfahrt vorgesehene Slowake **Maroš Šefčovič** wurde nun Vizepräsident für die Energieunion wird sich aber auch um Verkehrsfragen kümmern.

Weitere Informationen unter: ec.europa.eu.

CER Empfehlungen für das neue EU Mandat

Die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber (Community of European Railway and Infrastructure Companies, CER) hat am 14. Oktober 2014 für eine effiziente Bahn- und Verkehrspolitik der EU politische Prioritäten für das neue Mandat 2014 bis 2019 veröffentlicht.

Zur Stärkung von Europas wirtschaftlicher Sicherheit, seiner wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit und seiner robusten Außenpolitik spielen die Verkehrs-, Energie- und Klimapolitik eine entscheidende Rolle. Der Schienenverkehr, als Verkehrsträger mit niedrigem Ölverbrauch und wenig Kohlenstoffemissionen, sollte das Rückgrat des zukünftigen Verkehrssystems bilden.

Um das zu erreichen schlägt die CER drei Maßnahmen vor:

1. Den Gesetzesrahmen für den Bahnmarkt stabilisieren.
2. Eine Wachstumspolitik für die Bahnen verfolgen
3. Eine neue intermodale Strategie für den Verkehr entwickeln.

Bei der Regulierung sollte nun die effiziente Umsetzung des Recast (Neufassung des ersten Eisenbahnpakets) und die Vollendung des vierten Pakets Priorität haben. Die CER fordert auch eine Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen.

11,9 Milliarden Euro für europäische Verkehrskorridore

Die Europäische Kommission hat am 11. September 2014 die Mitgliedstaaten dazu aufgerufen, Projekte vorzuschlagen, die für eine EU-Förderung für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Frage kommen.

Ausschnitt des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN); Quelle: Europäische Kommission.

Mit insgesamt 11,9 Milliarden Euro stellt die EU damit den bisher größten Einzelbetrag bereit. Die Frist für Vorschläge durch die Mitgliedstaaten endet am 26. Februar 2015.

Die Förderung konzentriert sich auf neun Hauptverkehrskorridore, die als Kernnetz das wirtschaftliche Rückgrat des Binnenmarktes bilden werden (*siehe Karte*). Ziel ist es, Engpässe zu beseitigen, Ost-West-Verbindungen umzugestalten und den grenzüberschreitenden Verkehr in der EU wesentlich zu erleichtern. Mit insgesamt 26 Milliarden Euro hat sich die EU-Förderung für den Verkehr im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) (*siehe Folge 95 der GRV-Nachrichten, Seite 7*) gegenüber dem Zeitraum 2007 bis 2013 (8 Milliarden Euro) verdreifacht. Der aktuelle Aufruf betrifft die erste Tranche der neuen Fördermittel.

Die Verdreifachung der Finanzmittel sowie die Entscheidung, sie auf neun Hauptverkehrskorridore zu konzentrieren stellen die tiefgreifendste Umgestaltung der EU-Politik bei Verkehrsinfrastrukturen seit deren Anfängen in den 1980er-Jahren dar.

Das Kernnetz soll bis 2030 realisiert sein, es dient dazu:

- 94 wichtige europäische Häfen mit dem Eisenbahn- und Straßennetz zu verbinden,
- 38 Großflughäfen auf der Schiene an Ballungsgebiete anzubinden,
- 15 000 Kilometer Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecken miteinander zu verknüpfen

und im Rahmen von 35 grenzüberschreitenden Projekten Engpässe abzubauen.

Neben der EU-Förderung müssen jedoch auch die Mitgliedstaaten einen finanziellen Beitrag leisten. Insgesamt sind für das Kernnetz 300 Milliarden Euro notwendig. Die Ergebnisse des Auswahlverfahrens werden zusammen mit der Zuteilung zu den einzelnen Projekten im Sommer 2015 bekanntgegeben.

Michael Cramer, Vorsitzender des Verkehrsausschusses, forderte: „Vor allem die Wiederherstellung der durch Kriegs- und Nachkriegszeit zerschnittenen Grenzabschnitte im Bahnverkehr muss Vorrang haben.“

Weitere Informationen: ec.europa.eu.

Mobility For A Joint Europe (Mobilität für das gemeinsame Europa)

Unter dieser Überschrift stand der 12. Europäische Verkehrskongress der EPTS (European Platform of Transport Sciences, Europäische Plattform der Verkehrswissenschaften) vom 03. bis 05. November 2014 in Brüssel. Die EPTS ist ein unabhängiger Zusammenschluss von verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften in Europa und will den Dialog zwischen Politik, Wissenschaft und Wirtschaft im europäischen Verkehrswesen fördern. Diesem Zweck dienen wissenschaftliche Veranstaltungen, grenzüberschreitender Meinungs- und Erfahrungsaustausch und die Unterstützung des wissenschaftlichen Nachwuchses über das Junge Forum der europäischen Verkehrswissenschaften.

Der polnische Europaabgeordnete **Professor Bogusław Liberadzki** hatte die EPTS zum diesjährigen Kongress nach Brüssel und ins Europäische Parlament (EP) eingeladen. Am Nachmittag des 04. November konnten die Teilnehmer die **Anhörung des Verkehrsausschusses (TRAN) zu Mautsystemen** in Euro-

pa verfolgen. Acht externe Redner präsentierten verschiedene Mautsysteme in Europa, einschließlich der Internalisierung von externen Kosten, Interoperabilität, Nichtdiskriminierung, Datenschutz und Staugebühren. Viele Europaabgeordnete hielten Straßengebühren für sehr wichtig, bezeichneten die aktuelle Situation dazu in Europa jedoch als chaotisch. Mehrere Abgeordnete zeigten sich beunruhigt über die geplante deutsche Pkw-Maut (*siehe Bericht unter Straßenverkehr*), da sie illegal sei zum EU-Recht mit dem Prinzip der Nichtdiskriminierung.

Vor der Anhörung im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments: Der Ausschuss-Vorsitzende Michael Cramer eingerahmt von Dr. Alexander Vogt (links) und Sebastian Belz (rechts);
Foto Archiv Vogt.

Liberadzki hatte nach der TRAN Sitzung zu einem Abendessen mit Vorträgen (Dinner Debate) ins EP eingeladen. Er und Sebastian Belz, Geschäftsführer der econex und Generalsekretär der EPTS begrüßten die Kongressteilnehmer und vier Vortragende. Die Moderation übernahm Dr. Alexander Vogt, Experte für EU-Verkehrspolitik im Europäischen Parlament.

Dr. Gerhard Troche, Generaldirektion Mobilität und Verkehr (MOVE) der Europäischen Kommission, präsentierte die Zukunft des Europäischen Verkehrsnetzes. Zunächst erinnerte Troche an die Ziele des Weißbuchs Verkehr 2050 mit beträchtlichen Verkehrsverlagerungen zur Schiene. Das Kernnetz des Transeuropäischen Verkehrsnetzes soll 2030 realisiert sein und für Güterzüge eine Länge von 740 Metern, Achslasten von 22,5 Tonnen und eine Mindestgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometern ermöglichen. Die EU fördert mit der Connecting Europe Fazilität Verkehrsprojekte mit insgesamt 26,25 Milliarden Euro. Erste Priorität erhalten Projekte des Kernnetzes mit dem höchsten Zusatznutzen für die EU, beispielsweise fehlende grenzüberschreitende Verbindungen oder bedeutende Engpässe.

Dr. Libor Lochman, Exekutivdirektor der CER, sieht für eine nachhaltige Entwicklung der Schiene drei Schlüsselelemente: leistungsfähige Infrastruktur, Wettbewerb zwischen den Bahnen und fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern. Lochmann forderte für die neue Legislaturperiode der EU:

1. Den gesetzlichen Rahmen zu stabilisieren, das heißt das 4. Eisenbahnpaket abschließen, aber keine neue Gesetzgebung zum Markt.
2. Eine wachstumsfördernde Agenda verfolgen, das heißt eine leistungsfähige Infrastruktur bereitstellen, den internationalen Personenverkehr stärken und den Hochgeschwindigkeitsverkehr mit dem Luftverkehr verknüpfen sowie den Schienengüterverkehr stärker auf Marktbedürfnisse ausrichten.
3. Eine neue Strategie aller Verkehrsträger entwickeln, mit fairem Wettbewerb aber auch Kooperation zwischen den Verkehrsträgern.

Vogt informierte die Teilnehmer über das Thema Wissenschaft im EP. Auf Grundlage der Aufgaben des wissenschaftlichen Dienstes des EP analysierte er, welche Stellung Forschung und Wissenschaft bei der Entscheidungsfindung der Abgeordneten einnimmt. Er verlangte, dass die europäischen (verkehrswissenschaftlichen) Forschungsinstitute eine stärkere Rolle einnehmen sollen, wenn es um die Beratung der Experten der europäischen Institutionen geht. Für Vogt hat auch zukünftig die wissenschaftlich kompetente Beratung für die Entscheidungsträger eine elementare Bedeutung.

Mike Sturgeon, Exekutivdirektor von ECG (Association of European Vehicle Logistics, Verband der europäischen Fahrzeuglogistiker) verdeutlichte den Teilnehmern die europäische Dimension des Autotransports. Die Mitglieder transportieren, verteilen und lagern Autos mit allen Verkehrsträgern, ihr Jahresumsatz liegt bei 22 Milliarden Euro.

Den Abschluss des Kongresses bildete eine Besichtigung mehrerer Verkehrsprojekte in Brüssel am 05. November 2014. Der nächste Kongress der EPTS findet vom 22. bis 24. April 2015 in Zagreb statt.

Weitere Informationen: www.epts.eu.

Europäischer Eisenbahngipfel in Brüssel

Die Zeitschrift „Railway Gazette“ und die Bayrische EU-Landesvertretung hatten zu einem Eisenbahngipfel am 05. November 2014 eingeladen. Der Hausherr **Joachim Herrmann**, bayrischer Verkehrsminister, begrüßte die 250 Teilnehmer. Als große deutsche Herausforderungen sieht er: Höhere Regionalisierungsmittel, demographischer Wandel, Lärm des Schienengüterverkehrs und Fachkräftegewinnung für die Bahnen. Für Europa nannte Hermann als Herausforderungen: Die Verwirklichung der Transeuropäischen Verkehrsnetze, den diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur und den Abschluss des 4. Eisenbahnpakets.

Dr. Johann Niggl, Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, präsentierte den bayrischen Personenverkehr, der trotz verschiedener Betreiber mit nur einem Ticket erfolgt. Der Wettbewerb hat zu einer höheren Effizienz und der Ersparnis von öffentlichen Mitteln geführt. Niggl betonte aber, dass dieser Effekt nur bei der erstmaligen Ausschreibung zu erzielen ist.

Über das Thema „Running a profitable railway — the Japanese experience“ (Eine profitable Eisenbahn führen — die japanische Erfahrung) informierte **Masaki Ogata**, Vizepräsident der ostjapanischen Eisenbahngesellschaft JR East. Er erinnerte an die japanische Bahnreform 1987, seither sind auf der Hauptinsel drei große Bahnen aktiv, insgesamt gibt es in Japan 200 Bahnen, die vertikal integrierte Unternehmen sind. Seit der Bahnreform hat sich die Kapazität der

Schiene verdoppelt, Unfälle sind auf ein Drittel zurückgegangen und im Hochgeschwindigkeitsverkehr gibt es seit dem Start 1964 keinen einzigen tödlichen Unfall eines Reisenden. Ogata betonte die hohe Pünktlichkeit der Hochgeschwindigkeitszüge von nur durchschnittlich 36 Sekunden Verspätung und das bei einer Zugfolge von 4 Minuten.

Der bayerische Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann hat den European Railway Summit in Brüssel eröffnet;
Foto: Bay. Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr / Felix Kindermann.

João Aguiar Machado, neuer Generaldirektor der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (MOVE) der EU, möchte, dass das 4. Eisenbahnpaket vollständig verabschiedet wird. Mehrere Sprecher plädierten aber dafür, zunächst den technischen Teil des Pakets umzusetzen, darunter: Christian Kern, Vorstandsvorsitzender der Österreichischen Bundesbahnen ÖBB und Präsident der CER sowie Lutz Bertling, Präsident des Verbands der europäischen Eisenbahnindustrie UNIFE und von Bombardier Transportation.

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses TRAN **Michael Cramer** kritisierte, dass die Schweiz 2016 den Gotthardbasistunnel in Betrieb nimmt, die Zulaufstrecken in Deutschland und Italien dann aber noch nicht ausgebaut sind. Der intermodale Wettbewerb der Bahnen mit dem Straßen- und Luftverkehr ist für Cramer wichtiger als der intramodale. Die Internalisierung der externen Kosten bezeichnete er als wichtig für die Zukunft der Bahnen und den Klimaschutz.

Der deutsche Europaabgeordnete **Ismael Ertug** unterstrich die vorhandene Nachhaltigkeit der Eisenbahn und plädierte für einen Masterplan Verkehr der EU unter Berücksichtigung aller Kosten.

Michele Mario Elia, Vorstandsvorsitzender der Italienischen Staatsbahn FS (Ferrovie dello Stato Italiane) berichtete über gute Erfahrungen mit der Liberalisierung in Italien. Im nächsten Jahr sollen Teile seines Konzerns privatisiert werden.

Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG, wurde wegen des angekündigten GDL-Streiks von **Frank Miram**, Leiter Regulierungsmanagement, vertreten. Miram sieht in den Bahnen das Rückgrat des europäischen Verkehrssystems. Die Kundenorientierung und die Effizienz sollten weiter gestärkt werden. Die Bahnen könnten wettbewerbsfähige Lösungen vermehrt anbieten, wenn die politischen Benachteiligungen reduziert würden.

„Shift2Rail“ soll Schienenverkehrssystem stärken

Der Europäische Rat hat am 16. Juni 2014 eine Verordnung zur Einrichtung des „Shift2Rail undertaking“ verabschiedet. Shift2Rail (zur Schiene verlagern) soll alle Forschungs- und Entwicklungsprogramme im Bereich der Schiene managen, die von der EU (ko-) finanziert werden.

Ziel ist es, die Kapazität des Schienenverkehrssystems zu verdoppeln sowie die Lebenszykluskosten und Verspätungen zu halbieren. Die Wettbewerbsfähigkeit des Schienensektors im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern soll damit entscheidend gestärkt werden.

Shift2Rail soll alle Beteiligten einschließen, beispielsweise Hersteller von Zügen, Passagier- und Frachtvertreter und Wissenschaftler. Mitglieder von Shift2Rail sind die EU und acht Partner aus der Industrie (Alstom, Ansaldo, Bombardier, CAF [Construcciones y Auxiliar de Ferrocariles], Network Rail, Siemens, Thales und Trafikverket). Assoziierte Partner werden in einem öffentlichen Ausschreibungsverfahren ausgewählt. Sitz von „Shift2Rail“ wird Brüssel sein, die Arbeit soll 2015 aufgenommen werden.

(Quelle: DIHK Brüssel, 23.06.2014)

Verkehrspolitik in Deutschland

Mehr Fahrgäste in Bussen und Bahnen

Im ersten Halbjahr 2014 nutzten in Deutschland fast 5,6 Milliarden Fahrgäste den Linienverkehr mit Bussen und Bahnen. Das waren 0,5 Prozent mehr als im ersten Halbjahr 2013. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) am 18. September 2014 weiter mitteilte, stieg dabei im Nahverkehr das Fahrgastaufkommen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2013 um 0,5 Prozent, während es im Fernverkehr um 0,3 Prozent zurückging. Durchschnittlich wurden fast 31 Millionen Fahrten am Tag zurückgelegt.

Im **Nahverkehr** beförderten die Unternehmen im ersten Halbjahr 2014 über 5,5 Milliarden Fahrgäste. Positiv entwickelten sich dabei die Schienenverkehre: Eisenbahnen und S-Bahnen beförderten über 1,2 Milliarden Personen (plus 2,1 Prozent). Mit Straßen-, Stadt- und U-Bahnen fuhren 1,9 Milliarden Fahrgäste (plus 1,8 Prozent). Dagegen wurden im Busverkehr weniger Fahrgäste registriert (minus 1,2 Prozent auf 2,7 Milliarden).

Den **Fernverkehr** mit Eisenbahnen nutzten 62 Millionen Fahrgäste, das waren 0,5 Prozent weniger als im ersten Halbjahr 2013. Der Linienfernverkehr mit Omnibussen ist nach der Liberalisierung zum Jahresanfang 2013 deutlich gewachsen. Die in der Statistik berücksichtigten Unternehmen konnten ihr Fahrgastaufkommen um 8,1 Prozent auf 1,4 Millionen steigern. Neugegründete Unternehmen erfasst die Statistik allerdings noch nicht.

Großprojekte im Zeit- und Kostenrahmen realisieren

Am 13.Oktober 2014 kam die Reformkommission Großprojekte unter der Leitung von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt zu ihrer vierten Sitzung zusammen. Ziel der Arbeit der Experten aus Wirtschaft,

Wissenschaft, öffentlicher Hand und Verbänden ist es, strukturelle Probleme bei großen Bauprojekten zu identifizieren und Vorschläge zu erarbeiten, wie Zeit- und Kostenpläne bei großen Bauprojekten künftig eingehalten werden können. Der Bericht soll 2015 vorgelegt werden.

Es ist kein Naturgesetz, dass Infrastrukturbauten sich ewig verzögern und jeglichen Kostenrahmen sprengen. Nordportal des im Bau befindlichen Gotthard-Basistunnels bei Erstfeld (Kanton Uri); Foto: © AlpTransit Gotthard AG.

Thema der aktuellen Sitzung war das Risiko- und Kostenmanagement. Dazu Dobrindt: „Kein Bauprojekt ist ohne Risiken. Sie sind aber beherrschbar, wenn sie frühzeitig identifiziert und systematisch gemanagt werden. Mögliche Risiken wie zum Beispiel Klagen gegen ein Projekt und damit verbundene Verzögerungen, geologische Besonderheiten und damit verbundener Aufwand für Alternativplanungen oder die Risiken innovativer, unerprobter Technik müssen über die gesamte Dauer des Projekts solide in die Planung einbezogen werden. Durch Risikopuffer und professionelles Risikomanagement können Kosten- und Zeitpläne verlässlicher eingehalten werden. Wir werden bei größeren Projekten der Verkehrsinfrastruktur künftig moderne Risikomanagementmethoden anwenden."

Vorgestellt wurden die in der vorherigen Sitzung zum Thema Digitalisierung des Bauens angekündigten Pilotprojekte. Für die Straße: Eine Brücke der Bundesstraße 107 neu (Sachsen) und die Petersdorfer Brücke der Autobahn 19 (Mecklenburg-Vorpommern). Für die Bahn: Der Rastatter Tunnel der Strecke Karlsruhe – Basel und die Filstalbrücke der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm (beide Baden-Württemberg). An diesen Projekten werden nun moderne digitale Planungsmethoden (Building Information Modeling, BIM) in der Praxis erprobt.

Ergänzungen zur Verkehrsprognose 2030

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hatte am 11. Juni 2014 die Verkehrsprognose 2030 vorgestellt. Danach sind kräftige Zuwächse der Verkehrsleistung in Deutschland zu erwarten. Gegenüber 2010 soll der Güterverkehr (Tonnenkilometer) um 38 Prozent zunehmen, der Personenverkehr (Personenkilometer) um 13 Prozent (*siehe Folge 100 der GRV-Nachrichten, ab Seite 8.*).

Am 11. September 2014 erläuterte **Dr.-Ing. Markus Schubert**, Intraplan Consult, im Bundesverkehrsministerium Vertretern von Verbänden die Grundlagen, Methodik und Hauptergebnisse der Prognose. Intraplan war federführend, beteiligt waren auch: BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt, Ingenieurgruppe IVV-Aachen und Planco Consulting.

Zu den zentralen Prognoseannahmen für den Zeitraum 2010 bis 2030 gehören:

- Rückgang der Einwohner von 80,2 auf 78,3 Millionen
- Rückgang der Beschäftigten von 39,8 auf 39,0 Millionen
- Jährliches Wachstum des Bruttoinlandprodukts um 1,14 Prozent

Annahmen zur Verkehrsinfrastruktur 2030:

- Straße: Vordringlicher Bedarf und Weiterer Bedarf mit Planungsrecht des geltenden Bedarfsplans
- Schiene: Zielnetz der Bedarfsplanüberprüfung 2010 und ergänzende SPNV-Maßnahmen (Angebotskonzepte mit Ländern abgestimmt).

Für den Pkw-Bestand wird ein Anstieg von 42,3 (2010) auf 45,9 Millionen (2030) prognostiziert. Auf 1000 Einwohner über 18 Jahre entfallen dann 694 Pkw (2010: 631). Der Modal-Split (Verkehrsleistung) des gesamten Öffentlichen Verkehrs soll sich auf 13,3 Prozent verringern (2010: 13,7 Prozent), dagegen wird der Anteil des Luftverkehrs von 4,5 Prozent auf 7,6 Prozent steigen.

Zu den Auswirkungen auf die Infrastruktur kommen die Gutachter zu folgenden Schlussfolgerungen:

- In einzelnen Regionen, insbesondere in Teilen Ostdeutschlands, gibt es Verkehrsrückgänge.
- Überwiegend, insbesondere in weiten Teilen Süd- und Westdeutschlands sowie in den großen Ballungsgebieten, steigt der Verkehrsdruck weiter an, und zwar genau dort, wo die Auslastung der Infrastruktur bereits heute hoch ist.

Eine Kurzfassung der Prognose 2030 kann von der Seite des Bundesverkehrsministeriums www.bmvi.de heruntergeladen werden.

Einigkeit der Verkehrsminister zu den Regionalisierungsmitteln

Die Verkehrsminister der Länder haben sich am 02. Oktober 2014 in Kiel auf einen neuen Verteilungsschlüssel der Regionalisierungsmittel für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geeinigt. Für das Jahr 2015 fordern sie eine Finanzaufstockung von derzeit 7,3 auf 8,5 Milliarden Euro, mit einer durchschnittlichen Dynamisierung von 2,8 Prozent jährlich sowie eine Festschreibung bis zum Jahr 2030.

Zu Beginn des einstimmigen Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz (VMK) heißt es: „Die Übertragung der Aufgaben des ÖPNV auf die Länder ist eine Erfolgsgeschichte. In Artikel 106a Grundgesetz garantiert der Bund den Ländern, die mit der Regionalisierung verbundenen Lasten voll auszugleichen. Diese grundgesetzliche Verpflichtung steht damit nicht zur Disposition bei der aktuellen Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen. Die Länder sind sich darüber einig, dass die Verteilung der Mittel auf der Basis eines sach- und bedarfsgerechten Schlüssels erfolgen muss."

Die Neuverteilung der Regionalisierungsmittel bedeutet beispielsweise für Nordrhein-Westfalen, dessen Anteil an den Mitteln gemessen an Einwohnerzahl und Verkehrsaufkommen zu gering ist, schrittweise mehr Geld: Bis zum Jahr 2030 soll der Anteil von heute 15,76 Prozent auf dann rund 19 Prozent steigen.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bedankte sich beim schleswig-holsteinischen Verkehrsminister Reinhard Meyer, der nun den Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz nach zwei Jahren turnusgemäß abgegeben hat: „Minister Meyer hat in dieser Zeit entscheidend dafür gesorgt, dass über den schlechten Zustand der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland öffentlich diskutiert wird. Außerdem ist es durch seinen Vorschlag des „Kieler Schlüssels" gelungen, die äußert komplexe Neuverteilung der Regionalisierungsmittel im Konsens aller Bundesländer zu regeln. Dafür danken wir ihm", so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff am 08. Oktober 2014.

Der Beschluss der VMK kann heruntergeladen werden (ab Seite 25): www.verkehrsministerkonferenz.de.

Die GRV unterstützt die Forderungen der VMK und fordert den Bund auf, sich mit diesen Forderungen auseinanderzusetzen und in ein neues Regionalisierungsgesetz zu überführen. Im folgenden Beitrag findet sich eine erste (negative) Reaktion des Finanzministeriums.

Parlamentsgruppe Schienenverkehr diskutiert über Regionalisierungsmittel des SPNV

Die vom Deutschen Verkehrsforum betreute Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag hat am 07. Oktober 2014 zu einem Parlamentarischen Abend zur „Zukunft der Regionalisierungsmittel für den SPNV" eingeladen. **MdB Martin Burkert**, Vorsitzender dieser Gruppe und des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, konnte rund 140 Teilnehmer in Berlin begrüßen, darunter etwa 30 Abgeordnete des Bundestags sowie einige Staatssekretäre und Landesminister.

Neuer Flirt 3 von Stadler für DB Regio auf der Innotrans 2014;
Foto: Gunther Ellwanger.

Burkert: „Der Erfolg der Regionalisierung des SPNV ist unbestritten. Die Fahrgastzahlen sprechen für sich: Sie sind seit 1996 von 1,5 auf fast 2,4 Milliarden gestiegen, also um 60 Prozent." Da die Festsetzung der Mittel in diesem Jahr ausläuft, müsse ihre Höhe, Aufteilung und Dynamisierung ab 1. Januar 2015 dringend geklärt werden.

Zur Zukunft der Regionalisierungsmittel gab es durch **Werner Gatzer**, Staatssekretär im Bundesfinanzministerium leider nichts Ermutigendes. Im Bundeshaushalt 2015 ist die Summe aus 2014 (7,3 Milliarden Euro) vorgesehen, also keinerlei Dynamisierung. Die Landesverkehrsminister hatten am 02. Oktober 8,5 Milliarden Euro, 2,8 Prozent jährliche Dynamisierung und eine Festschreibung bis 2030 gefordert (*siehe Beitrag oben*). Gatzer verwies auf die Notwendigkeiten für andere Politikbereiche, die 2015 vorgesehene „schwarze Null" des Bundes und ungenutzte Effizienzpotentiale bei der Regionalisierung. Außerdem stünden die Mittel für die Verkehrsinfrastruktur zukünftig überjährig und ungekürzt dem Verkehr zur Verfügung.

Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr der DB AG, erinnerte an die Erfolge der Bahnreform für den SPNV mit plus 30 Prozent Zugkilometer, plus 60 Prozent Fahrgäste und Angebotsausweitungen in fast allen Bundesländern. Nach der letzten Revision der Regionalisierungsmittel 2007 gab es 2010 sogar eine kurzzeitige Kürzung obwohl die Belastungen besonders bei der Energie stark gestiegen sind. Homburg lobte die Einigkeit der Landesverkehrsminister am 02. Oktober zur Verteilung der Regionalisierungsmittel. Positiv scheinen die Verhandlungen zwischen Bund und DB zur LuFV II (ab 2015) zu laufen. Laut Homburg soll es zu einem geschlossenen Kreislauf für die Schiene kommen, das heißt die Gewinne von DB Netz, DB Station und Service sowie DB Energie sollen an den Bund gehen, der sie dann aber zu 100 Prozent wieder der Schieneninfrastruktur zur Verfügung stellt.

Der Geschäftsführer der Erfurter Bahn, **Michael Hecht**, nannte durchschnittliche jährliche Kostensteigerungen seit 2004 in allen Bereichen des SPNV zwischen 2,6 (Tariflöhne, Trassenpreise) und 4,3 Prozent (Dieselkraftstoff), das heißt weit mehr als die bisherige Dynamisierung von 1,5 Prozent. Effizienzpotentiale seien durch die bisherigen Ausschreibungen weitgehend ausgeschöpft.

Nachhaltigkeit

UN-Sondergipfel zum Klimaschutz

Am 23. September 2014 fand auf Einladung des UN-Generalsekretärs Ban Ki-moon in New York ein informeller Sondergipfel zum Klimaschutz statt. Bundesumweltministerin Barbara Hendricks zog danach eine positive Bilanz: „Nur durch eine Partnerschaft von Industrie- und Entwicklungsländern, von Wirtschaft und Zivilgesellschaft kann es gelingen, die Menschheitsfrage des Klimaschutzes zu lösen. Der von Ban Ki-moon einberufene Gipfel hat Hoffnung gemacht, dass dies gelingen kann“. So haben die Länder mit den höchsten Treibhausgasemissionen zugesagt, bis Anfang 2015 neue Klimaziele für die Zeit nach 2020 vorzustellen. Ein neues globales Klimaschutzabkommen soll Ende 2015 in Paris beschlossen werden und alle Staaten ab 2020 zu ehrgeizigem Klimaschutz verpflichten.

Unmittelbar vor dem Sondergipfel wurden mehrere **Studien zum Klimawandel** veröffentlicht.

Der **Internationale Eisenbahnverband UIC** legte einen Aktionsplan „Low Carbon Rail Transport Challenge“ (Herausforderung eines kohlenstoffarmen Schienenverkehrs) vor. Für die Jahre 2030 und 2050 enthält er ehrgeizige aber erreichbare Ziele zur Verbesserung der Energieeffizienz, Verringerung der Treibhausgase und einer nachhaltigeren Verkehrsverteilung. Der spezifische Endenergieverbrauch soll gegenüber 1990 bis 2030 um 50 Prozent und bis 2050 um 60 Prozent reduziert werden. Der durchschnittliche Kohlendioxidausstoß soll bis 2030 um 50 und bis 2050 um 75 Prozent sinken (gegenüber 1990).

Der Eisverlust in der Antarktis könnte noch in diesem Jahrhundert bis zu 37 Zentimeter zum globalen Meeresspiegelanstieg beitragen. Erstmals hat ein internationales Team von Wissenschaftlern auf der Basis physikalischer Computersimulationen eine umfassende Einschätzung des Beitrags der Antarktis zum globalen Meeresspiegelanstieg vorgelegt und hierbei die Unwägbarkeiten in Ozean und Atmosphäre quantitativ berücksichtigt. Die vom **Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung** (PIK) geleitete Studie kombiniert eine ganze Reihe aktueller Klimamodelle und Beobachtungsdaten mit verschiedenen Eis-Modellen. Die Berechnungen reproduzieren den in den letzten zwei Jahrzehnten beobachteten Beitrag der Antarktis zum Meeresspiegelanstieg und zeigen zugleich, dass der Eiskontinent viel eher als bisher angenommen am stärksten zum Meeresspiegelanstieg beitragen könnte.

Insgesamt dürften nur 3700 Milliarden Tonnen Kohlendioxid ausgestoßen werden, damit sich die Erde um nur zwei Grad erwärmt, schreibt ein Autorenteam um Corinne Le Quéré vom **Tyndall Zentrum für Klimaforschung** im britischen Norwich. Zwei Drittel davon seien nun bereits erreicht. Zwei Grad Erderwärmung gelten als noch beherrschbar für Mensch und Natur, aktuell drohen aber vier Grad.

„China stößt nun mehr aus als die USA und die EU zusammen, und die Kohlendioxid -Emissionen pro Kopf liegen um 45 Prozent höher als im globalen Durchschnitt“, sagt Robbie Andrew vom **Klimaforschungsinstitut Cicero** in Oslo. Der weltweite Durchschnitt liegt im Jahr 2013 bei 5 Tonnen Kohlendioxid pro Person und Jahr. Die USA kommen auf 16,4, China auf 7,2, die EU auf 6,8 und Indien auf 1,9 Tonnen.

Bewegung bei den Zielen zum Klimaschutz

Am 22. Januar 2014 hatte die **Europäische Kommission** ihren Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 (kurz: Klimapaket) vorgestellt (*siehe Folge 99 der GRV-Nachrichten, ab Seite 10*). Die Treibhausgase sollten um 40 Prozent unter den Stand von 1990 sinken, der Anteil erneuerbarer Energien auf mindestens 27 Prozent steigen und die Energieeffizienz um 30 Prozent verbessert werden.

Die EU-Staats- und Regierungschefs schwächten am 24. Oktober 2014 auf Druck Polens das Ziel für das Energiesparen ab. Statt der vorgesehenen 30 werden nur noch 27 Prozent angestrebt. Die beiden anderen Ziele der EU blieben unverändert.

Dazu erklärte Bundesumweltministerin Barbara Hendricks: „Die Beschlüsse sind ein gutes und wichtiges Signal für den internationalen Klimaschutz. Wir in Europa sind damit die ersten, die einen Beitrag zum geplanten Klimaabkommen von Paris 2015 vorlegen können. Mit einer Kohlendioxid-Minderung von 40 Prozent bis 2030 gegenüber 1990 setzt sich die EU ein im weltweiten Vergleich äußerst ehrgeiziges Klimaschutzziel.“

Am Rande des APEC-Gipfels (Asia-Pacific Economic Cooperation) in Peking haben **China und die USA** am 12. November 2014 eine Verpflichtung zum Einsparen von Kohlendioxid veröffentlicht: Der amerikanische Präsident Barack Obama kündigte an, den Ausstoß der USA bis 2025 um 26 bis 28 Prozent gegenüber 2005 zu verringern. Chinas Präsident Xi Jinping will zunächst den Anteil der erneuerbaren Energien bis 2030 auf 20 Prozent verdoppeln und danach auch den Kohlendioxidausstoß reduzieren.

Dazu Hendricks: „Ich begrüße, dass sich die USA und China auf höchster Ebene zu anspruchsvollem Klimaschutz verpflichten. Das zeigt, dass Europas ambitionierter Aufschlag mit dem 40-Prozent-Ziel bis 2030 in der Welt wahrgenommen wird. Die größten Emittenten haben jetzt deutlich gemacht, dass sie entschlossen handeln wollen. Das ist ein gutes Zeichen für die Klimakonferenzen in Lima und Paris. Die von den USA und China in Aussicht gestellten Ziele sind ein wichtiger erster Schritt, reichen aus meiner Sicht aber noch nicht aus, um unter der international vereinbarten Obergrenze von 2 Grad zu bleiben.“

Weltklimarat veröffentlicht Synthesebericht zum Klimawandel

Der Weltklimarat IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) veröffentlicht seit 2013 den

Fünften Sachstandsbericht zum Klimawandel, der aus den Beiträgen der drei IPCC-Arbeitsgruppen (*siehe Folge 99 der GRV-Nachrichten, ab Seite 11*) und dem am 02. November 2014 veröffentlichten, abschließenden Synthesebericht besteht.

Bundesumweltministerin Hendricks am 02. November: „Der Bericht ist alarmierend und ermutigend zugleich. Alarmierend sind die dramatischen Folgen des Klimawandels, an dessen Ursachen es keinen ernsthaften Zweifel mehr gibt. Ermutigend ist dagegen: Wir kennen die Werkzeuge, um die Erderwärmung auf zwei Grad zu begrenzen. Bis Mitte des Jahrhunderts muss die globale Energieversorgung weitgehend klimaneutral sein. Dafür steuern wir mit unserer Energiewende wichtige Technologien und Erfahrungen bei. Deutschland kann international eine wichtige Rolle spielen, wenn wir zeigen, dass Klimaschutz in einem Industrieland funktioniert. Deshalb ist es so wichtig, dass wir unser nationales Ziel erreichen, die Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 zu mindern. Die Staatengemeinschaft muss jetzt alles daran setzen, 2015 in Paris ein ambitioniertes Klimaschutzabkommen zu verabschieden. Eine weitere Verzögerung wäre unverantwortlich.“

Der Synthesebericht führt die ersten drei Teile des 5. Sachstandsberichts zusammen und bietet eine integrierte Aufarbeitung der wesentlichen Aussagen. Seit 2010 arbeiteten mehr als dreitausend Experten aus mehr als 70 Ländern am Gesamtbericht, davon mehr als 100 aus Deutschland.

Eine deutsche Zusammenfassung der Kernbotschaften findet sich unter www.bmub.bund.de.

KONUS-Gästekarte gewinnt Fahrtziel Natur-Award 2014

Die Naturparke im Schwarzwald haben mit der „KONUS-Gästekarte“ den diesjährigen Fahrtziel Natur-Award gewonnen. KONUS steht für: **KO**stenlose **NU**tzung des ÖPNV für **S**chwarzwaldurlauber. Die Baden-Württemberger konnten sich gegen das Biosphärenreservat Bliesgau im Saarland mit dem „Biosphärenbus“ und gegen den Nationalpark Sächsische Schweiz mit dem Konzept „Sanft mobil in der grenzenlosen Nationalparkregion Sächsisch-Böhmische Schweiz“ durchsetzen.

Der Wettbewerb wurde zum vierten Mal von der Kooperation Fahrtziel Natur ausgeschrieben. Darin engagieren sich die großen Umweltverbände BUND, NABU und VCD zusammen mit der Deutschen Bahn (DB) dafür, ökologisch verträgliches Verkehrsverhalten mit aktivem Naturerlebnis zu verbinden.

Alle Gästekarten im Schwarzwald enthalten automatisch das KONUS-Angebot, mit dem hier eine Wandergruppe am Bahnhof Bärental in den Bus zum höchsten Schwarzwald-Gipfel einsteigt;
Foto: DB AG / Hans-Dieter Budde.

Die Preisverleihung fand am 05. September 2014 in Düsseldorf anlässlich der Messe TourNatur statt. Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr der DB, betonte: „KONUS hat Vorbildfunktion. Die Jury hat besonders überzeugt, dass die handelnden Akteure eine Übertragung des Modells in andere Regionen aktiv unterstützen. Sie übernehmen damit gesellschaftliche Verantwortung über die eigene Region hinaus und tragen zur Entwicklung eines nachhaltigen Tourismus in ganz Deutschland bei.“

Auf der Veranstaltung wurde auch die Broschüre „Nachhaltige Mobilität in Fahrtziel Natur-Gebieten“ vorgestellt. Dazu Michael Ziesak, Bundesvorsitzender des VCD: „Fahrtziel Natur-Regionen sind in Deutschland die Innovationsführer bei der Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote. Die Broschüre soll Anregungen liefern, noch intensiver an umweltfreundlichen Mobilitätskonzepten zu arbeiten.“

Die KONUS-Gästekarte erhalten Urlauber in mehr als 10 000 Beherbergungsbetrieben und in über 140 Gemeinden im Schwarzwald. Sie ist ein flächendeckendes Mobilitätsangebot in den größten Naturparken Deutschlands. Feriengäste können mit der Karte alle Busse und Bahnen sogar bis nach Basel nutzen. Neun Verkehrsverbünde und DB Regio engagieren sich zusammen mit der Schwarzwald Tourismus GmbH als Partner von KONUS.

Fahrtziel Natur fördert seit 13 Jahren die Vernetzung von nachhaltigem Tourismus und umweltfreundlicher Mobilität und sichert damit das Naturerbe und die Biodiversität. Ziel ist es, den Freizeitverkehr auf die umweltfreundliche Schiene und die regionale Mobilität auf den Öffentlichen Personennahverkehr zu verlagern.

Weitere Informationen gibt es unter: www.fahrtziel-natur.de und www.schwarzwald-tourismus.info.

Studie zur Zukunft von Pumpspeicherkraftwerken

Deutschland, Österreich und die Schweiz haben im April 2012 in ihrer „Erklärung zu gemeinsamen Initiativen für den Ausbau von Pumpspeicherkraftwerken“ festgestellt, dass die verstärkte Nutzung der erneuerbaren Energien das europäische Stromversorgungssystem vor große technische Herausforderungen stellt. Langfristig ist dafür ein Ausbau von Speicherkapazitäten unabdingbar. Im August 2014 legten die Ministerien der drei Länder eine trilaterale Studie vor, die sich mit den Potenzialen und wirtschaftlichen Aussichten der Pumpspeicherkraftwerke befasst.

Die trilaterale Studie besteht aus drei Teilstudien und einem zusammenfassenden Bericht.

Teilstudie a: Bewertung des Beitrags von Speichern und Pumpspeichern

Diese vom Institut für Elektrische Anlagen und Energiewirtschaft (IAEW) der RWTH Aachen durchgeführte Teilstudie untersucht die systemischen Aspekte des Pumpspeichereinsatzes in Deutschland, Österreich und der Schweiz und bewertet den Beitrag von Pumpspeicherkraftwerken für die Markt- und Netzintegration erneuerbarer Energien in

verschiedenen mittelfristigen (Referenzjahr 2022) und langfristigen Szenarien (Referenzzeitraum 2032-2035).

Teilstudie b: Ökonomische Untersuchungsgegenstände

Die von der Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik (WIP) der TU Berlin in Zusammenarbeit mit dem IAEW verfasste Teilstudie geht der Frage nach, wie sich die Situation von Pumpspeicherkraftwerken in den nächsten zwei Jahrzehnten aus einer Deckungsbeitragsperspektive darstellt und welche Entwicklungsaussichten bestehen.

Teilstudie c: Rechtliche Aspekte

Das von Görg Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB erstellte Rechtsgutachten gliedert sich in eine Bestandsaufnahme des Rechtsrahmens in Deutschland, Österreich und der Schweiz und eine Untersuchung der rechtlichen Vorgaben zur grenzüberschreitenden Vermarktung von Strom aus Pumpspeicherkraftwerken.

Pumpspeicherkraftwerk Herdecke (Ruhr); Foto: RWE Power AG.

Zusammenfassender Bericht: Pumpspeicher im trilateralen Umfeld Deutschland, Österreich und Schweiz. Das Energy Science Center (ESC) der ETH Zürich erstellte diesen 25-seitigen Bericht, der die drei Teilstudien zusammenfasst. Daraus einige zentrale Feststellungen:

Das Investitionsumfeld hat sich auf Grund der jüngsten Entwicklungen im europäischen Stromverbund derart entwickelt, dass Neuinvestitionen in Pumpspeicherkraftwerke heute nur schwierig zu begründen sind. Dennoch ist es offensichtlich, dass Pumpspeicherkraftwerke insbesondere langfristig für ein funktionierendes Gesamtsystem von großer Bedeutung sein können.

Die zukünftige Bedeutung der Pumpspeicherkraftwerke hängt davon ab, wie sich das Energiesystem in Europa als gesamtes entwickelt. Dabei genügt die nationale Sichtweise nicht, sondern es muss der internationale Kontext betrachtet werden. Eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist sinnvoll, um Ineffizienzen rein nationaler Lösungen zu vermeiden. Eine Harmonisierung der Rahmenbedingungen der involvierten Ländern ist anzustreben (z.B. bei den Netzentgelten), um Marktverzerrungen möglichst zu verhindern und die grenzüberschreitenden Bewirtschaftungsmöglichkeiten zu erweitern.

Der effiziente Einsatz bestehender und zukünftiger Pumpspeicherkraftwerke hängt stark von den verfügbaren Transportkapazitäten auf dem Übertragungsnetz ab. So sollte die Planung des Ausbaus des Übertragungsnetzes und der Pumpspeicherkraftwerke koordiniert erfolgen.

Der Zusammenfassende Bericht kann heruntergeladen werden: www.news.admin.ch.

9 Milliarden Franken Externe Verkehrskosten in der Schweiz

Der Verkehr verursacht volkswirtschaftliche Kosten, die nicht durch die Verkehrsteilnehmer selbst gedeckt, sondern von der Allgemeinheit getragen werden. Ins Gewicht fallen vor allem Umwelt- und Gesundheitskosten (Luftverschmutzung, Kohlendioxid-Ausstoß, Unfälle, Lärm). In der Schweiz ist der Bund gesetzlich verpflichtet, die externen Kosten periodisch nach neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen zu erheben.

Daher hat das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) bei den Beratungsbüros Ecoplan und Infras eine Studie in Auftrag gegebenen, die im Sommer 2014 veröffentlicht wurde. Danach belaufen sich die externen Kosten des gesamten Verkehrs 2010 auf jährlich 9,4 Milliarden Schweizer Franken. Dabei dominiert der Straßenverkehr mit externen Kosten von 7,7 Milliarden Franken, während auf den Schienenverkehr 730 und auf die Luftfahrt 920 Millionen Franken entfielen. Der hohe Betrag der Straße erklärt sich einerseits durch den Anteil am gesamten Verkehrsvolumen: 68 Prozent der gefahrenen Personenkilometer und 57 Prozent der Tonnenkilometer werden auf der Straße abgewickelt. Andererseits verursacht der Straßenverkehr mehr Schadstoffe und birgt ein höheres Unfallrisiko. Dank der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) deckt der Lkw seine externen Kosten zu einem hohen Teil.

Erstmals wurden die externen Kosten auch für weitere Verkehrsmittel erhoben. So fallen 900 Millionen Franken auf den Langsamverkehr (Fußgänger- und Fahrradverkehr). Hier überwiegen die Unfallkosten. Dem stehen hohe externe Nutzen von 1,3 Milliarden Franken gegenüber (regelmäßige Fußgänger und Fahrradfahrer sind gesünder, was zu einer geringeren Belastung des Gesundheitssystems führt). Ebenfalls rund 900 Millionen Franken externe Kosten weist der Luftverkehr aus, davon sind zwei Drittel auf den Kohlendioxid-Ausstoß zurückzuführen. Dem Schiffsverkehr sind rund 60 Millionen Franken externe Kosten anzurechnen. In der Schweiz werden allerdings mit dem Schiff nur eine relativ geringe Anzahl an Personen und Gütern transportiert.

Die Entwicklung der externen Kosten im Straßenverkehr wird seit 2005 regelmäßig erhoben und zeigt keinen eindeutigen Trend. Einerseits haben sich einige methodische Anpassungen, zum Beispiel auf Grund neuer Erkenntnisse über die Gesundheitswirkungen von Luftschadstoffen, kostensenkend ausgewirkt. Andererseits hat beispielsweise eine steigende Zahl von durch Verkehr belasteten Wohnungen zu Kostensteigerungen geführt. Im Schienenverkehr sind die externen Kosten um 60 Prozent höher als 2005, insbesondere wegen einer anderen Methodik im Lärmbereich.

Die Studie kann heruntergeladen werden: www.are.admin.ch.

Die GRV begrüßt die periodische Ermittlung der externen Kosten in der Schweiz sowie deren teilweise Anlastung (Internalisierung) beim Lkw mit der LSVA, die auf allen Straßen erhoben wird.

Eisenbahnen allgemein

Bahnindustrie im ersten Halbjahr 2014 mit Umsatzplus

„Nachdem die Bahnindustrie im vergangenen Jahr einen rückläufigen Umsatz bei gleichzeitigen Rekordbestellungen verzeichnen konnte, sehen wir nun, dass der Umsatz erwartungsgemäß anzieht. Wir stellen eine moderate aber solide Entwicklung im ersten Halbjahr dieses Jahres fest“, erklärte der Präsident des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), Martin Lange, bei der Vorstellung der Halbjahresbilanz am 16. Oktober 2014 in Berlin.

Gerade das Auslandsgeschäft mit Zügen, Lokomotiven und deren Komponenten lohnte sich für deutsche Hersteller. Es stieg um 50 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2013 auf 2,1 Milliarden Euro. Aber auch das Inlandsgeschäft legte in diesem Segment um knapp zwölf Prozent auf 1,9 Milliarden Euro zu. Einmal mehr auf niedrigem Niveau zeigte sich der Umsatz für Infrastrukturausrüstungen (Gleise, Weichen, Strecken-Elektrifizierungen und Stellwerke). Er ging um knapp acht Prozent auf 1,2 Milliarden Euro zurück. Gut Dreiviertel ihres Umsatzes erreichte die Branche mit Schienenfahrzeugen und deren Komponenten, rund ein Viertel geht auf Infrastrukturausrüstungen zurück.

„Gemessen am Vorjahreszeitraum 2013 sind die **Auftragseingänge** in den ersten sechs Monaten dieses Jahres insgesamt deutlich zurückgegangen“, sagte Lange. Die Bahnindustrie erreichte ein Bestellvolumen von 5,6 Milliarden Euro. Die Bestellungen bewegen sich auf dem moderaten Niveau des Jahres 2012. Die In- und Auslandsbestellungen hielten sich mit jeweils 2,8 Milliarden Euro die Waage.

Trotz erhöhter ausländischer Nachfrage nach **Infrastrukturausrüstungen** bewegt sich dieses Geschäft mit insgesamt 1,6 Milliarden Euro nach wie vor auf zu niedrigem Niveau. Als enttäuschend erweist sich einmal mehr die schwache Inlandsnachfrage, die wie in den Vorjahren bei 800 Millionen Euro liegt. „In den Ersatz von Infrastrukturausrüstungen muss endlich mehr investiert werden als bisher, um im bundeseigenen Schienennetz nicht weiter auf Verschleiß zu fahren“, forderte der Hauptgeschäftsführer des Verbandes Ronald Pörner. In diesem Zusammenhang monierte er die Unterfinanzierung der Schieneninfrastruktur in Deutschland: „Der anhaltende Investitionsstau ist inzwischen eklatant“, sagte Pörner. Deswegen ist es umso wichtiger, das im Rahmen der neu abzuschließenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Schienenbestandsnetz (*siehe Leitartikel in dieser Folge*) eine deutliche Erhöhung der Finanzmittel für Ersatzinvestitionen auf eine Größenordnung von 4,2 Milliarden Euro erreicht wird.

Umsatzentwicklung der VDB-Mitgliedsunternehmen in den 1. Halbjahren 2012 bis 2014; Quelle: VDB.

Kritik übte der Verband am Bundesfinanzministerium (BMF). Die Haushälter haben jüngst einer Erhöhung der **Regionalisierungsmittel**, wie sie die Länder zur Finanzierung des SPNV in Städten und Regionen ab 2015 fordern, eine Absage erteilt. Eine Einigung über die Regionalisierungsmittel will das BMF nur im Paket mit anderen Bund-Länder-Finanzfragen lösen. „Dieses Vorgehen birgt die Gefahr, dass die Regionalisierungsmittel zur Manövriermasse zwischen Bund und Ländern werden“, erklärte Lange. „Die Regionalisierungsmittel dürfen nicht wieder, wie bereits in der Vergangenheit, empfindlichen Kürzungen ausgesetzt werden. Das führte zur Abbestellung von Verkehrsleistungen und zu Kompensationszahlungen der ohnehin finanziell klammen Länder“, betonte der VDB Präsident. „Allein die ständig steigenden Kosten für die Nutzung der Schienenwege und Bahnhöfe aber auch die zunehmenden Energiekosten machen bereits 50 Prozent der Gesamtkosten für den SPNV-Betrieb aus. Deshalb ist eine angemessene Erhöhung der Finanzmittel unumgänglich.“

Der Verband bemängelt auch, dass in Deutschland seit Langem ein nationales Schlüsselprogramm für den Schienenverkehr fehlt. Die Bahnindustrie begrüßt deshalb den Vorschlag des Bundesverkehrsministers, eine „**Digitale Agenda**“ auflegen zu wollen. Sie sollte allerdings um das Zukunftsthema „Bahnautomatisierung“ erweitert werden. „Denn Europa hat im Sommer dieses Jahres mit dem groß angelegten Bahn-Forschungsprogramm Shift2Rail (*siehe Bericht unter Europäische Verkehrspolitik in dieser Folge*) ein starkes Signal gesetzt. Dieser Wind kann und sollte ein guter Ansporn sein, um dem größten Eisenbahnland Europas mit dem Verkehrsträger Schiene und einer zusätzlichen nationalen Offensive zur Digitalisierung und Automatisierung — kurz Eisenbahn 4.0 — weiter einen Platz an der Weltspitze zu sichern.“

Netz und Eisenbahnbetrieb in Frankreich wieder unter einem Dach

Mit dem im Juli 2014 verabschiedeten Gesetz zur Reform des Schienenverkehrs ordnet Frankreich seine Bahnlandschaft neu und dies auch im Hinblick auf die für 2019 vorgesehene Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs. Hierzu gehört insbesondere die Zusammenführung des Infrastrukturbetreibers RFF (Réseau ferré de France) und des Eisenbahnverkehrsunternehmen SNCF unter einem Dach zum 01. Januar 2015. Die neue Bahnstruktur ähnelt somit der deutschen.

Seit 1997 gab es in Frankreich die von der Europäischen Kommission gewünschte formale Trennung zwischen RFF und SNCF. Wesentliche Aufgaben der Infrastruktur waren jedoch bei der SNCF angesiedelt: Trasse (Direction de la circulation ferroviaire) und Infrastruktur (SNCF Infra), daraus entstand eine unklare Verantwortung. Bei einer Veranstaltung in der französischen Botschaft in Berlin 2012 (*siehe Folge 94 der GRV-Nachrichten, ab Seite 5*) hatte der Präsident der SNCF, Guillaume Pepy, gefordert, bei der geplanten Reform die bisher bei RFF befindlichen Infrastrukturaktivitäten dem SNCF Konzern zuzuordnen und so die Effizienz zu erhöhen.

Ab 01. Januar 2015 wird nun die Netzgesellschaft RFF wieder mit der SNCF und ihren Abteilungen verschmolzen. Das neue Unternehmen besteht dann aus drei Einheiten:

- der Muttergesellschaft SNCF,
- der Unternehmenstochter SNCF-Netz (SNCF Réseau) und
- der Unternehmenstochter Verkehr (SNCF Mobilités).

Die Unternehmensgruppe wird von einem Vorstand geführt, dem die vom Staat bestellten Präsidenten der Unternehmensteile Netz und Verkehr angehören.

Die französische Regierung erhofft sich von der Neuorganisation auch eine Verbesserung der Instandhaltung des Netzes, das aufgrund einer zu starken Fixierung auf die Hochgeschwindigkeitsstrecken vernachlässigt worden war, so der damalige Verkehrsminister Frédéric Cuvillier im Juni 2014. Ein weiteres Ziel ist die Verringerung des Anstiegs der Verschuldung von derzeit jährlich 2,4 Milliarden Euro. Ende 2011 betrug die Schuldenlast von RFF 31 Milliarden Euro und von SNCF 8,3 Milliarden Euro.

Um allen Betreibergesellschaften einen diskriminierungsfreien Zugang zum Netz zu verschaffen, wird die 2009 gegründete Regulierungsbehörde ARAF (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires) gestärkt. Das aus fünf Mitgliedern bestehende Leitungsorgan wird in Zukunft hauptamtlich tätig sein und auch die von der SNCF festgelegten Trassenpreise kontrollieren.

Bei der Reform wird auch der Charakter der Bahn als öffentliche Dienstleistung gestärkt. Ein neues Hohe Komitee für die Eisenbahn (Haut comité du ferroviaire) soll unter Mitsprache der Regionen, der gewählten Volksvertreter, der Gewerkschaften sowie der Fahrgastverbände Zielvereinbarungen mit der SNCF abschließen und deren Umsetzung überwachen.

SBB eröffnet ihren neuen Hauptsitz

Die SBB hat am 14. August 2014 ihren neuen Hauptsitz in Bern-Wankdorf eingeweiht. Die modernen Arbeitsplätze an dem mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossenen Standort sollen die Rolle der SBB als modernes Unternehmen und attraktive Arbeitgeberin unterstreichen. Statt wie bisher an sechs dezentralen Standorten, arbeiten Mitarbeitende aus der Konzernzentrale und zwei Divisionen erstmals unter einem Dach. Die offene Arbeitsumgebung ermöglicht eine effizientere Zusammenarbeit, was auch den Kunden zugutekommt. Zudem können die Kosten pro Arbeitsplatz gesenkt werden.

SBB-Vorstandsvorsitzender Andreas Meyer hat gemeinsam mit dem Berner Stadtpräsidenten Alexander Tschäppät den neuen SBB Hauptsitz eröffnet. Gleichzeitig wurde die große SBB-Bahnhofsuhr als typisches Erkennungsmerkmal der SBB vor dem Eingang des neuen Hauptsitzes an der Hilfikerstrasse 1 eingeweiht. Sie soll den Hauptsitz zusätzlich erkennbar machen und alle Mitarbeitenden daran erinnern, dass sie tagtäglich für die Kundinnen und Kunden im Einsatz stehen. Die weltweit zweitgrößte originale SBB-Uhr mit rotem Zeiger steht als Symbol für die Werte der SBB wie Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit. Die Uhr wurde 1944 vom SBB-Ingenieur Hans Hilfiker entworfen.

Die neue SBB-Zentrale in Bern-Wankdorf; Foto: © SBB.

Seit Mitte September ist der Umzug vollständig abgeschlossen und 1800 Mitarbeitende aus den Konzernbereichen und den Divisionen Infrastruktur und Immobilien arbeiten nun in Bern Wankdorf.

Um die Auslastung der Arbeitsplätze zu optimieren, hat die SBB im neuen Hauptsitz das sogenannte ‚Desksharing' eingeführt: Die meisten Mitarbeitenden verfügen über keinen festen Arbeitsplatz mehr. In der Regel teilen sich 12 Mitarbeitende 10 Arbeitsplätze.

Die SBB verkauft nach ihrer Mitteilung vom 25. November den neuen Hauptsitz und wird zum 01. Januar 2015 Mieterin. Mit diesem sogenannten „Sale-and-Rent-back"-Verfahren vermeidet die SBB eine langfristige Bindung von Kapital in eigengenutzten Gebäuden. Dadurch stehen diese Mittel für Investitionen zur Verfügung.

Halbjahresergebnis der SBB

Am 01. September 2014 präsentierte die SBB folgendes **Konzernergebnis**: Der Betriebsertrag auf Konzernebene stieg um 3,2 Prozent auf 4173

Millionen Schweizer Franken. Dieses Ergebnis ist insbesondere auf höhere Personenverkehrserträge dank höherer Verkehrsleistung, auf die Tarifmaßnahmen 2012 und auf gestiegene Güterverkehrserträge zurückzuführen. Der Betriebsaufwand stieg um 3,6 Prozent auf 4073 Millionen Franken als Folge höherer Abschreibungen beim Rollmaterial und Personalkosten in den Bereichen Infrastruktur und Personenverkehr. Zum Gegensteuern hat die SBB Sparmaßnahmen im gesamten Unternehmen und insbesondere bei Verwaltungsstellen eingeleitet. Das Konzernergebnis sank als Folge tieferer Veräußerungsgewinne bei Immobilien und dem negativen Ergebnis beim Personenverkehr um 43 Prozent auf 57 Millionen Franken.

Im **Personenverkehr** beförderte die SBB täglich 1 002 000 Passagiere, was einem Zuwachs von 3 Prozent gegenüber der Vorjahresperiode entspricht. Die Personenkilometer stiegen um 1,7 Prozent auf 8,9 Milliarden. Die Zahl der Generalabonnemente nahm erneut zu: Ende Juni 2014 waren 443 000 im Umlauf, gegenüber der Vorjahresperiode ein Zuwachs von 1,6 Prozent. Dagegen sank die Anzahl Halbtaxabonnemente um 0,6 Prozent auf 2 338 000. Das Ergebnis im Personenverkehr sank als Folge der höheren Abschreibungen auf Rollmaterial auf minus 2 Millionen Franken (Vorjahr: plus 29 Millionen).

Die Gesamtverkehrsleistung beim **Güterverkehr** der Schweiz stieg deutlich um 27 Prozent auf 7,6 Milliarden Nettotonnenkilometer (Vorjahr: 6,0 Milliarden). Dies ist vor allem auf Neuverkehre auf der Nord-Süd-Achse zurückzuführen. Nach dem positiven Jahresergebnis 2013 schreibt **SBB Cargo** auch im ersten Halbjahr 2014 schwarze Zahlen: Gegenüber der Vorjahresperiode ist das Ergebnis von 3 auf 15 Millionen Franken gestiegen. SBB Cargo ist es gelungen, in einem nach wie vor anspruchsvollen Marktumfeld Neuverkehre zu akquirieren und sich bei bestehenden Verkehren zu behaupten. Positiv entwickelt hat sich auch **SBB Cargo International**. Maßgeblich dazu beigetragen haben die Neuverkehre und Produktivitätssteigerungen; dies hat zu einem Gewinn von 1,1 Millionen Franken (plus 3,9 Millionen gegenüber 1. Halbjahr 2013) geführt.

Bei der **Infrastruktur** sind die verkauften Trassenkilometer um 1,7 Prozent auf 86 Millionen gestiegen; darin spiegelt sich die gestiegene Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr. Das Ergebnis des Segments Infrastruktur wurde wie 2013 von den zusätzlichen Unterhaltsmaßnahmen am Schienennetz belastet. Dies führte zu einem Verlust von 61 Millionen Franken (Vorjahresverlust 71 Millionen.). Die SBB trägt diese zusätzlichen Aufwendungen, welche nicht in der Leistungsvereinbarung vorgesehen waren, bis zum Inkrafttreten von FABI in 2016.

Eisenbahninfrastruktur

Große Investitionen der DB Netz AG in die Fahrwegmessung

Die DB Netz AG hat Ende 2012 vier neue Messfahrzeuge bei der Firma **Plasser & Theurer** bestellt und investiert allein dafür über 19 Millionen Euro. Es handelt sich um zwei Schienenprüfzüge, ein Oberleitungsdiagnosefahrzeug und einen Gleisgeometriemesszug. Dazu kommen noch rund fünf Millionen Euro für die Ausrüstung dieser Fahrzeuge mit innovativer Messtechnik.

Auf der Innotrans (*siehe Bericht unter Veranstaltungen*) konnte am 24. September 2014 als erstes neues Fahrzeug, der **Gleisgeometriemesszug**, an die DB Netz AG übergeben werden. Das Oberleitungsdiagnosefahrzeug und ein Schienenprüfzug folgen in den nächsten Monaten, der zweite Schienenprüfzug in 2017.

Bei der Übergabe des ersten Fahrzeugs durch **Johannes Max Theurer**, Geschäftsführer der Firma Plasser & Theurer, erklärte der DB-Netz-Vorstandsvorsitzende **Frank Sennhenn**: „Für Inspektion und Instandhaltung unseres Schienennetzes sind die Messzüge ein unverzichtbares Instrument. Mit über 30 Millionen Euro haben wir deshalb unser größtes Innovationsprogramm in der Geschichte der Fahrwegmessung gestartet und bringen modernste Technik aufs Gleis. Damit investieren wir weiter in die Sicherheit und Verfügbarkeit unserer Strecken. Unsere Messzüge prüfen das Netz laufend auf Herz und Nieren und leisten pro Jahr insgesamt rund 430 000 Messkilometer.“

Theurer freute sich bei der Übergabe vor allem über den kurzen Fertigungsprozess für das multifunktionale Fahrzeug, dessen Bestellung erst vor zwei Jahren erfolgte. Herstellung und Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt und die DB-Qualitätskontrolle hätten lediglich 22 Monate gedauert. „Wir haben alle Quality Gates“, also gewissermaßen die Zwischenprüfungen im Baufortschritt, „mit Grün durchschritten“, sagte Theurer.

Bereits im letzten Jahr hat die Bahn einen Schienenprüfzug umgebaut und die Fahrzeugtechnik modernisiert. Zusammen mit den Fahrzeugen von Plasser & Theurer belaufen sich die Investitionen auf insgesamt über 30 Millionen Euro. Aktuell werden von der Fahrwegmessung der DB Netz AG zehn überwiegend multifunktional ausgerüstete Fahrzeuge betrieben. Sie messen Gleislage und Gleisgeometrie, Schienenverschleiß, Oberleitungen, Lichtraumprofile und prüfen Schienen und Fahrtechnik. Die Messverfahren reichen von Ultraschall über Wirbelstrom bis hin zur optischen Messung mit Laser. Durch die Neubeschaffungen wird die Flotte der DB Netz AG in 2015 auf 13 Fahrzeuge anwachsen.

Übergabe des ersten Gleisgeometriemesszugs durch Johannes Max Theurer, Geschäftsführer der Firma Plasser & Theurer (links), an den Vorstandsvorsitzenden der DB Netz AG, Frank Sennhenn;
Foto: Gunther Ellwanger.

Dresden und Hünfeld sind Bahnhof des Jahres 2014

Nach ausgedehnten Testreisen durch ganz Deutschland hat die 6-köpfige Jury ihr Urteil gefällt: Dresden und Hünfeld gewinnen den Titel „Bahnhof des Jahres 2014“. Zum elften Mal in Folge prämierte die Allianz pro Schiene damit die kundenfreundlichsten Bahnhöfe Deutschlands. In der Kategorie „Großstadtbahnhof“ gewinnt das sächsische Dresden und als „Kleinstadtbahnhof“ überzeugt das hessische Hünfeld.

In der Kategorie „Großstadtbahnhof“ ist Dresden Hbf Bahnhof des Jahres 2014.

Der „Kleinstadtbahnhof des Jahres 2014“ befindet sich im hessischen Hünfeld;
Fotos: Allianz pro Schiene / Taubert.de.

Wie vereint ein einziges Gebäude den Prunk vergangener Epochen und moderne Ansprüche an Funktionalität? „Der **Dresdner Hauptbahnhof** beweist jeden Tag, dass der Spagat gelingen kann“, urteilt die Jury. Nicht nur ist dieser Prachtbau Kopf- und Durchgangsbahnhof in einem. Nach umfassenden Umbauarbeiten und überstandener Überschwemmung hat sich die Last der Historie an dem denkmalgeschützten-Sandstein-Ensemble in eine lichte, beschwingte Leichtigkeit verwandelt. Die ruhige Gelassenheit des Gebäudes strahlt auf die Reisenden ab: Hektik kommt in der sächsischen Landeshauptstadt nicht auf. „Mal eben zum Bahnhof hetzen und eilig weiterreisen? Dafür ist dieses Schmuckstück viel zu schade.“ Die Jury ist sich einig: „Der Bahnhof des Jahres 2014 ist wie guter Wein: zum Genießen.“

Das klassizistische Empfangsgebäude von **Hünfeld** ist sehr sauber und sehr grün: Gleich hinter den Gleisen beginnen Wiesen und Felder des Biosphärenreservates Rhön. „Hünfeld ist ein ländlicher Bahnhof im allerbesten Sinne“, lautet daher der Spruch der Jury. Offenbar habe man im hessischen Hünfeld beschlossen, sich vorbildlich um seine Gäste zu kümmern. „Reisende mit Fragezeichen über dem Kopf sucht man hier vergebens.“ Ein Reisebüro drinnen, dezente Tafeln zu Stadtzentrum und Wander-Wegen draußen, wer sich hier verirren will, muss sich richtig anstrengen. „In Hünfeld ist mit Händen zu greifen, dass die Stadt sich kümmert“, lobt die Jury und meint damit nicht nur das adrette Umfeld. „Der Bahnhof hat ein rundum durchdachtes Gesamtkonzept. Damit macht Hünfeld, die Wahlheimat des Computer-Erfinders Konrad Zuse, seinem Ahnherren alle Ehre.“

Bahnprojekt Stuttgart – Ulm

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat am 23. September 2014, die 7. Planänderung für das **Grundwassermanagement** erteilt. Damit kann die DB Netz AG im Rahmen der Bauarbeiten im Bahnhofsbereich Stuttgart jetzt über die gesamte Bauzeit 6,8 Millionen Kubikmeter in den Baugruben anfallendes Grundwasser halten und so den Bau entsprechend ihrer Planungen umsetzen.

Vertiefte wasserwirtschaftliche Untersuchungen sowie zusätzliche Erkundungen hatten eine Anpassung der Grundwasserhaltung erforderlich gemacht. Am 11. April 2011 hatte die Bahn den entsprechenden Planänderungsantrag auf den Weg gebracht.

Am 30. September 2014 wurde bei den Vortriebsarbeiten am **Steinbühltunnel** (*siehe Folge 100 der GRV-Nachrichten, ab Seite 14*) auf der Schwäbischen Alb zwischen der Baugrube Pfaffenäcker und dem Filstal die „Halbzeit“ erreicht. Die Mineure sind dort mit der ersten Röhre 2112 Meter im Berg. Zusammen mit der parallelen Röhre, die 2069 Meter vorgetrieben ist, sowie den beiden bereits fertig gestellten kurzen, zirka 440 Meter langen Tunnelröhren sind am Steinbühltunnel jetzt insgesamt rund 5300 Tunnelmeter im Rohbau erstellt.

Mit der Taufe der Tunnelvortriebsmaschine begannen am 08. November 2014 symbolisch die **Vortriebsarbeiten des Boßlertunnels** am Portal Aichelberg. Von dort aus wird der 8806 Meter lange Boßlertunnel in Richtung Filstal / Gruibingen mit einer 110 Meter langen Tunnelvortriebsmaschine aufgefahren. Gleichzeitig fand am Tunnelportal ein Tag der Offenen Baustelle statt, den rund 8000 Bürger nutzten, um sich vor Ort ein Bild zu machen und Fragen zu stellen.

Am 27. Oktober 2014 begann der Transport der **Tübbinge für den Fildertunnel** (Verbindung zwischen dem neuen Stuttgarter Hauptbahnhof und der Filderebene, (*siehe Folge 100 der GRV-Nachrichten, Seite 14*). Der Transport erfolgt von Neumarkt in der Oberpfalz bis nach Altbach /

Deizisau (nahe Plochingen) in Ganzzügen, von dort dann mit Lkw zum Tunnelportal auf den Fildern. Die im Tunnelbau übliche wirtschaftlichere und umweltfreundlichere Lösung, in unmittelbarerer Nähe zum Portal eine Feldfabrik zur Fertigung der Tübbinge zu errichten, wurde nicht genehmigt, daher musste dieses alternative Logistikkonzept erarbeitet werden.

Insgesamt werden beim Fildertunnel 15 330 Meter mit der Tunnelvortriebsmaschine aufgefahren. Für die Auskleidung sind 7660 der rund zwei Meter breiten Tübbingringe erforderlich. Ein Tübbingring besteht aus sechs großen Betonsegmenten und einem kleinen Schlussstein. Da ein Schwerlasttransport maximal nur zwei Segmente und einen Schlussstein transportieren kann ergeben sich 23 000 Lkw-Fahrten über zwei Bundesstraßen und die Autobahn. Diese Fahrten erfolgen seit Herbst 2014 bis voraussichtlich November 2017 in der verkehrsarmen Zeit zwischen 22 und 06 Uhr.

Weitere Informationen:
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de.

Die GRV ist über diesen Transport der Tübbinge entsetzt. Spielen Fragen der Wirtschaftlichkeit und des Umweltschutzes keine Rolle bei der Entscheidung der Genehmigungsbehörde?

Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung II ab 2015

Am 14. Januar 2009 wurde die erste Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) unterzeichnet, um die Zuwendungen des Bundes für die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur der Deutschen Bahn für fünf Jahre zu regeln (*siehe Folge 83 der GRV-Nachrichten, Seite 20*). Diese LuFV I ist bis Ende 2014 verlängert worden.

Im Rahmen der LuFV I erhält die DB im Jahr 2014 2,5 Milliarden Euro. Nach einer Mitteilung des Bundesverkehrsministeriums vom 11. November haben sich Bund und DB über die neue LuFV II (*siehe auch Leitartikel dieser Folge der GRV-Nachrichten*) geeinigt, die insgesamt 28 Milliarden Euro für den Zeitraum 2015 bis 2019 für Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen vorsieht. Dabei werden auch die Dividende der DB und Gewinne aus der Infrastruktur in einem Finanzierungskreislauf wieder in die Infrastruktur investiert.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, DB-Vorstandsvorsitzender Rüdiger Grube und der Vorstand Infrastruktur und Dienstleistungen Volker Kefer (von rechts) begrüßten den Abschluss vor Journalisten im Berliner Hbf; Foto: DB AG / Max Lautenschläger.

DB-Vorstandsvorsitzender Rüdiger Grube begrüßte den Abschluss: „Die Fortsetzung des Erfolgsmodells LuFV ist eine gute Nachricht für alle Bahnkunden. Die vereinbarten Mittel über die nächsten fünf Jahre geben uns das nötige Volumen und die nötige Planungssicherheit, um die Qualität unserer Infrastruktur zu verbessern und den Investitionsstau anzupacken Im Zeitraum der LuFV II werden mindestens 875 Brücken voll- oder teilerneuert. Zusätzlich steigern wir die vertraglich zugesagten Instandhaltungsmittel um über 50 Prozent, pro Jahr stehen nun mindestens 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung."

Auch Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt freute sich: „Hochleistungsfähige Mobilitätsnetze sind die Basis unseres Erfolgs als Wirtschaftsstandort und die Grundlage für Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung in Deutschland. Ausschlaggebend für die Zukunftsfähigkeit des Systems Schiene ist eine leistungsfähige und moderne Infrastruktur. 28 Milliarden Euro sind ein absolutes Rekordniveau."

Eröffnung des Wiener Hauptbahnhofs

Am 10.Oktober 2014 wurde der neue Wiener Hauptbahnhof offiziell eröffnet, durch: Bundespräsident Heinz Fischer, Vizekanzler Reinhold Mitterlehner, Verkehrsminister Alois Stöger, Bürgermeister Michael Häupl, Nationalratspräsidentin Doris Bures und den ÖBB-Holding-Vorstandsvorsitzenden Christian Kern. Nach der Weihung folgte ein zweitägiges Unterhaltungsprogramm. Rund 200 000 Besucher strömten am Eröffnungswochenende in den neuen Bahnhof.

Ohne Überschreitung des Kostenanschlags von rund 1 Milliarde Euro ist der Wiener Hauptbahnhof in den vergangenen fünf Jahren realisiert worden. Durch eine Neuordnung des Geländes wurden Flächen für Wohnen, Einkaufen und Arbeiten geschaffen. Der Hauptbahnhof ersetzt den bisherigen Südbahnhof. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 werden die ersten Fernzüge halten, ein Jahr später ist dann auch der Flughafen Schwechat mit Fernzügen erreichbar. Langfristig sollen in Österreichs modernstem Bahnhof täglich mehr als 1100 Züge halten. In der „Bahnhof-City" konnte die Verkaufsfläche von 20 000 Quadratmetern vollständig vermietet werden mit mehr als 90 Geschäften. Der attraktive Branchenmix soll die Bahnhof-City zu einer umweltfreundlichen Alternative zu den oft nur mit dem Auto erreichbaren Einkaufszentren am Stadtrand machen.

Einweihung des Bahnhofs Genf Cornavin

Der umgebaute Bahnhof Genf Cornavin wurde am 18. September 2014 in Anwesenheit der Schweizer Verkehrsministerin Doris Leuthard sowie von Vertretern von Stadt und Kanton Genf eingeweiht. Die im Jahr 2010 begonnenen Umbauarbeiten haben 110 Millionen Schweizer Franken gekostet. Der Bahnhof bietet nun den Kundinnen und Kunden mehr Raum und Licht sowie eine breite Palette an Serviceangeboten.

Bundesrätin Doris Leuthard, Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erinnerte daran, dass „Genf zu denjenigen Schweizer Agglomerationen gehört, für die bis 2030 mit einem durch-

schnittlichen Anstieg des Personenverkehrs auf der Schiene um deutlich mehr als 60 Prozent gerechnet wird. Nun verfügt die größte Stadt der Westschweiz über einen ihr angemessenen Bahnhof.“

Doris Leuthard (Mitte) und Andreas Meyer (rechts) bei der Eröffnung des umgebauten Bahnhofs Genf Cornavin;
Foto: Gunther Ellwanger.

Ich möchte an dieser Stelle unseren Kunden, unseren Mietern, den Vertretern der Stadt und des Kantons Genf sowie unseren Kolleginnen und Kollegen bei der SBB ganz herzlich für die geleistete Arbeit danken, so Andreas Meyer, Vorstandvorsitzender der SBB. „Diese Einweihung hat einen hohen Symbolwert. Sie zeigt, dass die Projekte in der Westschweiz auf Kurs sind.“ Im Rahmen des Projekts ‚**Léman 2030**‘ hat die SBB Investitionen von knapp 3 Milliarden Franken vorgesehen. Dazu gehören vor allem die Erhöhung der Kapazitäten in den Bahnhöfen von Lausanne und Genf sowie ein drittes Gleis zwischen Lausanne und Renens.

Auf der Strecke Lausanne – Genf soll sich das Verkehrsaufkommen zwischen 2010 und 2030 von 50 000 auf 100 000 Reisende am Tag verdoppeln. Nach dem Abschluss der Arbeiten am Bahnhofsgebäude stehen nun die Planungen für zwei zusätzliche unterirdische Gleise und den Bahnsteig in Cornavin im Fokus.

Kurzberichte Schweiz

Am31. Oktober 2014 wurden im **Gotthard-Basistunnel** (*siehe Folge 89 der GRV-Nachrichten, Seite 23 und Folge 92, Seite 24*) die letzten Gleise verlegt. Rund 54 Meter vom Südportal entfernt goss der Unternehmer die „goldene Schwelle“. In 39 Monaten wurden 290 Kilometer Schienen verlegt. Nun ist der längste Eisenbahntunnel der Welt auf seiner ganzen Länge von 57 Kilometer durchgehend mit Diesellokomotiven befahrbar.

Derzeit werden bereits die Installationsplätze entlang des Gotthard-Basistunnels zurückgebaut und rekultiviert. Im Herbst 2015 beginnt der Testbetrieb im gesamten Tunnel. Am 02. Juni 2016 finden die Eröffnungsfeierlichkeiten statt und am 11. Dezember 2016 erfolgt die fahrplanmäßige Integration ins SBB-Netz.

Die **Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs** von der Straße auf die Schiene ist ein wichtiges Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik. Die SBB realisiert deshalb im Auftrag des Bundes bis 2020 einen **4-Meter-Korridor auf der Gotthardachse**. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB haben am 23. Oktober 2014 zum Start der Arbeiten die Bauprojekte vorgestellt. Auf der rund 270 Kilometer langen Gotthardachse zwischen Basel und der italienischen Grenze müssen rund 20 Tunnels angepasst werden, damit Sattelauflieger mit 4 Metern Eckhöhe auf Bahnwagen transportiert werden können. Hinzu kommen Anpassungen an rund 80 Bahnsteigdächern und Signalanlagen. Die beiden Basistunnel Gotthard und Ceneri erlauben Transporte mit einer Eckhöhe von über 4 Metern. Den Anfang der Bauarbeiten machen die beiden Tunnel Crocetto und Giustizia südlich von Biasca.

Die Schweizer Regierung (Bundesrat) hat am 08. Oktober 2014 einen Bericht beschlossen, wonach die heutige **Eisenbahn-Bergstrecke am Gotthard** auch nach Eröffnung des Basistunnels Ende 2016 betrieben werden soll. Der bisherige Fern- und Güterverkehr durch den Gotthard-Scheiteltunnel wird dann weitgehend wegfallen. Aus raumplanerischen, regionalpolitischen und verkehrstechnischen Gründen kommt der Gotthard-Bergstrecke aus Sicht des Bundesrats aber weiterhin eine hohe Bedeutung zu. Der Bundesrat strebt an, die Betriebskosten zu senken. Verbindliche Beschlüsse zur mittel- und langfristigen Gestaltung der Gotthard-Bergstrecke können erst nach Vorliegen verlässlicher Daten zur Verkehrsentwicklung nach Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels getroffen werden. Aus heutiger Sicht wird dies frühestens 2025 der Fall sein, dann soll eine Neubeurteilung erfolgen. Für eine Kandidatur der Gotthard-Bergstrecke für das Weltkulturerbe der UNESCO sollen weitere Abklärungen getroffen werden.

Hochgeschwindigkeitsstrecke Ankara – Istanbul eröffnet

Am 25. Juli 2014 hat der damalige türkische Ministerpräsident Recep Tayyip Erdoğan die Hochgeschwindigkeitsstrecke Ankara – Istanbul eröffnet. Damit verkürzt sich die Reisezeit zwischen diesen Städten auf dreieinhalb Stunden gegenüber früher sieben Stunden. Die Strecke ist 527 Kilometer lang und besteht aus Neubauabschnitten für 250 Stundenkilometer und Ausbauten für 160 Stundenkilometer.

Mitte 2001 hatte die türkische Regierung den Plänen für diese Hochgeschwindigkeitsstrecke zugestimmt. Verantwortlich für den Bau war die türkische Staatsbahn TCDD. Ein erster Neubauabschnitt zwischen Sincan (24 Kilometer westlich Ankara) und Eskisehir wurde bereits 2009 in Betrieb genommen, er ist 220 Kilometer lang.

Der nun eröffnete zweite Abschnitt umfasst 188 Kilometer Neubaustrecke von Eskisehir nach Izmit und 56 Kilometer Ausbaustrecke von Izmit nach Pendik, wo die Strecke derzeit endet. In Pendik gibt es Anschluss an die S-Bahn nach Istanbul. Über eine mögliche Weiterführung der Strecke nach Westen durch den Marmara-Tunnel ist noch nicht entschieden.

Schienengüterverkehr

Positive Entwicklung im deutschen Schienengüterverkehr

Im Eisenbahngüterverkehr in Deutschland wurden im ersten Halb-

jahr 2014 insgesamt 183,8 Millionen Tonnen Güter befördert. Wie das Statistische Bundesamt am 02. September weiter mitteilte, waren das 1,5 Prozent mehr als im ersten Halbjahr 2013. Während es im ersten Quartal im Vorjahresvergleich einen Zuwachs von 4,4 Prozent gegeben hatte, ergab sich im zweiten Quartal ein Minus von 1,3 Prozent. Dies ist auf rückläufige Transportmengen im Juni 2014 zurückzuführen: Mit minus 7,5 Prozent ging hier im Vergleich zum Vorjahresmonat die transportierte Menge so stark zurück wie seit Mai 2012 nicht mehr.

Zum Wachstum des Eisenbahngüterverkehrs im ersten Halbjahr 2014 trugen der Versand ins Ausland (plus 5,4 Prozent), der Empfang aus dem Ausland (plus 4,9 Prozent) sowie der Durchgangsverkehr (plus 27,5 Prozent) bei. Das Frachtaufkommen in dem mit einem Anteil von 65 Prozent wichtigsten Marktsegment, dem Binnenverkehr, ging dagegen um 1,7 Prozent zurück.

Die im Güterverkehr der Eisenbahn erbrachte Leistung in Tonnenkilometern stieg im ersten Halbjahr 2014 mit plus 4,9 Prozent deutlich stärker als die transportierte Menge. Gleiches gilt für den Transport von Containern und Wechselbehältern mit der Eisenbahn: Er stieg um 4,3 Prozent auf 3,2 Millionen TEU (Twenty foot equivalent unit — 1 TEU entspricht einem 20-Fuß-Container).

Aufwärtstrend im österreichischen Schienengüterverkehr

Im Juni 2014 informierte die österreichische Regulierungsbehörde Schienen-Control über die Entwicklung des österreichischen Schienengüterverkehrs. Insgesamt wurden im Jahr 2013 rund 111 Millionen Tonnen Güter transportiert, was im Vergleich zum Jahr 2012 ein leichter Rückgang ist, der auf die wirtschaftliche Entwicklung zurückgeführt wird. Ab dem zweiten Halbjahr 2013 stieg der Gütertransport gegenüber dem Vorjahr aber deutlich an und lag mit einer Steigerung von mehr als 4,5 Millionen Tonnen (plus 4 Prozent) deutlich über dem Wert von 2009. Die Verkehrsleistung betrug 2013 21,2 Milliarden Nettotonnenkilometer, daraus resultiert eine durchschnittliche Transportentfernung von 191 Kilometer (plus 6 Prozent gegenüber 2009).

Zwei neue Güterverkehrsunternehmen nahmen 2013 den Verkehr auf. Damit sind derzeit 28 Güterverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz tätig. Der Marktanteil der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen erhöhte sich beim Transportaufkommen (Tonnen) von 23 Prozent (2012) auf 25 Prozent. Die Güterverkehrsleistung der Privatbahnen erhöhte sich gemessen an den Nettotonnenkilometern von 2012 auf 2013 von 17,6 auf 19,3 Prozent. Besonders stark war der Wettbewerb im Güterverkehr auf der Brennerstrecke und der Donauachse zwischen Wien und Passau.

Wie werden nicht-kranbare Trailer kranbar gemacht?

Die Lösung dazu entwickelten: Bayernhafen Gruppe, TX Logistik, das Logistik-Kompetenz-Zentrum Prien und die Uhly Maschinentechnik. Das gefundene System ermöglicht es nun, nicht kranbare Sattelauflieger auf einen Standardtragwagen zu verladen.

Im Oktober 2014 wurde „NiKRASA“ (steht für: **Ni**cht **KRA**nbare **SA**ttelauflieger) in Nürnberg offiziell vorgestellt. Das effiziente und gleichzeitig denkbar einfache System wird bereits erfolgreich im Echtbetrieb eingesetzt — seit Juli 2014 zwischen Padborg und Verona, seit Ende September auch zwischen Bettembourg (Luxemburg) und Triest sowie auf der Strecke Rotterdam – Oslo.

Das neue System bietet Terminals des Kombinierten Verkehrs einen wirtschaftlichen Ansatz, um Verlader und Speditionen für den Umschlag bisher nicht kranbarer Sattelauflieger zu gewinnen. Damit trägt das System dazu bei, Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern. NiKRASA ist für rund 80 Prozent der Standard-Trailer geeignet. Mehr als 85 Prozent aller Sattelauflieger in Deutschland (rund 300 000) sind heute nichtkranbar, in der EU sind mehr als 800 000 nicht kranbare Trailer unterwegs. Karl Fischer, Geschäftsführer der LKZ Prien GmbH sagte bei der Präsentation: „Das Transportgefäß der Gegenwart ist der Lkw mit Sattelauflieger. Diese können bisher nur sehr aufwendig mit der Rollenden Landstraße verlagert werden. NiKRASA stärkt die Vorteile des Kombinierten Verkehrs: Es spart Verladern und

Sattelauflieger und neue Transport-Plattform NiKRASA bilden eine Einheit, die als Ganzes umgeschlagen wird;
Foto: LKZ Prien GmbH.

Speditionen Kosten, umgeht Staus, beugt dem Fahrermangel vor und schont die Umwelt. Nach der Erfindung des Übersee-Containers vor 60 Jahren ist NiKRASA die nächste Innovation im Kombinierten Verkehr und hat die Chance, große Verlagerungseffekte zu erzielen."

Das neue System arbeitet einfach und geräuschlos, ohne vorhandene Standards anzurühren: Keine Änderungen am Sattelauflieger, am Waggon und an den Umschlagsgeräten. Das NiKRASA-System besteht aus zwei Teilen: einer befahrbaren Terminal-Plattform und der Transport-Plattform. Die Transport-Plattform passt exakt in die Terminal-Plattform. Die Terminalzugmaschine fährt auf die Terminal-Plattform und positioniert dabei den Trailer mittig auf der Transport-Plattform. Dann packt das Standard-Greifzangengeschirr von Portalkran (oder Reachstacker) den Trailer an den Greifkanten der NiKRASA Transport-Plattform und hebt ihn an. Trailer und Transport-Plattform bilden so eine Einheit, die als Ganzes umgeschlagen wird. Der Trailer wird im Taschenwagen exakt passend zum Stützbock positioniert. Dort wird der Königszapfen arretiert. Jetzt ist der Umschlag des Trailers abgeschlossen. Genauso einfach funktioniert der Umschlag umgekehrt, vom Taschenwagen auf den Lkw.

Weitere Informationen unter: www.nikrasa.eu.

Spendenaufruf

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

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

Verwendungszweck:
„steuerbegünstigte Spende für verkehrswiss. Arbeiten".

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

VTG Aktiengesellschaft übernimmt Waggonvermieter AAE

Am 29. September 2014 informierte die VTG Aktiengesellschaft, dass sie den Waggonvermieter AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn Holding AG) übernehmen wird. Vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden wird die Transaktion voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2015 abgeschlossen sein.

Durch diesen Zusammenschluss festigt die VTG ihre Position als größter privater Waggonvermieter Europas mit einer Flotte von dann rund 80 000 Waggons. Der Schwerpunkt der hinzugewonnenen Flotte liegt auf Wagen für den kombinierten Verkehr. Damit rundet die VTG ihr Waggon- und Serviceangebot in Europa ab und schließt eine wesentliche Lücke in ihrem Produktportfolio. „Mit dem Kauf der AAE machen wir einen großen strategischen Schritt in die Zukunft", erläutert Dr. Heiko Fischer, Vorstandsvorsitzender der VTG Aktiengesellschaft. „Durch den Zusammenschluss von zwei Innovationsführern entsteht der einzige Komplettanbieter für alle wesentlichen Wagensegmente des Schienengüterverkehrs in ganz Europa."

AAE ist als Vermieter ein führender Anbieter im Bereich des kombinierten Verkehrs. Dieser Markt wächst weiter stark an: Experten prognostizieren bis 2030 eine Verdopplung. Zu der bestehenden VTG-Waggonflotte von über 50 000 kommen etwa 30 000 Wagen der AAE hinzu. Das Durchschnittsalter der AAE-Wagen liegt bei circa 15 Jahren und damit deutlich unter dem Altersdurchschnitt der VTG-Flotte von 23 Jahren. AAE ist in 24 Ländern in Europa und Russland aktiv.

Andreas Goer, Inhaber von AAE, freut sich über den Zusammenschluss: „Für mich gilt die VTG seit langem als innovatives, strategisch getriebenes Unternehmen mit einem klaren Weg. Ich freue mich sehr darüber, das Lebenswerk meiner Familie in diese zuverlässigen Hände übergeben zu können und das gemeinsame Unternehmen auf seinem Weg weiter zu begleiten."

Fahrerassistenzsysteme im Schienengüterverkehr

Am 24. September 2014 informierte die Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH über die mit DB Schenker Rail durchgeführten Tests zur Wirkung eines Fahrerassistenzsystems für Triebfahrzeugführer beim energieeffizienten Fahren. Über ein Vierteljahr wurden Züge von DB Schenker Rail mit dem Knorr-Bremse Fahrerassistenzsystem Leader® ausgerüstet und im realen Betrieb eingesetzt.

Das Fahrerassistenzsystem berechnete dabei, basierend auf den Daten von Strecke, Zug und Fahrplan, eine energieoptimierte Fahrt und gab dem Lokführer dafür entsprechende Empfehlungen. Während Unterstützungssysteme im Personenverkehr bereits heute einen signifikanten Beitrag zur Verminderung des Kohlendioxid-Ausstoßes leisten und weltweit im Einsatz sind, steht diese Entwicklung im europäischen Schienengüterverkehr erst am Anfang.

Die Schonung der Energiereserven und die Vermeidung des Ausstoßes von klimaschädlichen Gasen durch die Verbesserung der Produkte genießen einen hohen Stellenwert. Deshalb investiert Knorr-Bremse gegenwärtig 80 Millionen Euro in den Neubau eines Entwicklungszentrums in der Zentrale in München.

Der Vergleich zeigt, dass mit dem Einsatz des Fahrerassistenzsystems sowohl der Unterschied im Kohlendioxid-Ausstoß der Fahrten als auch der absolute Energieverbrauch deutlich reduziert werden konnten. Damit leistet das System einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung der Umweltbilanz und hilft, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu steigern. Aufbauend auf diesen sehr positiven Erfahrungen streben Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH und DB Schenker Rail einen schrittweisen Einsatz im Regelbetrieb an.

Schienen-personenverkehr

Zwischenruf: So wie die Tür vor der Nase zugezogen…

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

Der öffentliche (kollektive) Verkehr unterscheidet sich vom Individualverkehr (Zufußgehen, Fahrrad- oder Autofahren) darin, dass er regelmäßig nur zwischen festgelegten Punkten, den Haltestellen verkehrt. Im einfachsten Fall sind es zwei Punkte, zwischen denen das Verkehrsmittel pendelt, zum Beispiel die Stuttgarter Stand-Seilbahn vom Südheimer Platz zum Waldfriedhof oder die Fähre von Norddeich Mole zur Insel Norderney. Solche Pendelverkehre bedienen genau eine Verkehrsrelation. Fahren öffentliche Verkehrsmittel mehrere Haltestellen nacheinander an, so wie im einfachsten Fall eine Linie mit einem Zwischenhalt — wählen wir als Beispiel die Fähre von Dagebüll an der nordfriesischen Nordseeküste zu den Inseln Föhr und Amrum — so sind es bereits drei Relationen, die damit ermöglicht werden, nämlich

- vom Festland zur Insel Föhr,
- vom Festland zur Insel Amrum sowie
- zwischen den beiden Inseln.

Würde die Fähre noch weiter fahren, zum Beispiel zur Hallig Langeneß, wären es bereits 6 Relationen, die mit einem einzigen Kurs bedient werden.

Je mehr Haltestellen eine Linie bedient, umso mehr Relationen werden bedient — es gilt die mathematische Formel

$$R = \frac{n^2 - n}{2}$$

mit R gleich der Anzahl bedienter Relationen und n der Anzahl Haltestellen.

Die Anzahl möglicher Relationen steigt stark an, wenn zwischen den einzelnen Linien umgestiegen werden kann, diese also zu einem Netz verknüpft werden.

Fähre „Rungholt" der W.D.R. Wyker Dampschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH am 15. Februar 2010 am Hafenanleger von Wittdün (Amrum);
Foto: Wolfgang Dietrich Mann

Sinnvoll funktionieren kann dies indes nur, wenn die einzelnen Linien zeitlich aufeinander abgestimmt sind. Bei einem dichten Taktfahrplan mag man die Anschlüsse noch dem Zufall überlassen, bei weniger häufigem Angebot sind Wartezeiten zwischen Ankunft der einen und Abfahrt der anderen Linie systembedingt. Aber diese Wartezeiten lassen sich minimieren, wenn die Fahrpläne aufeinander abgestimmt werden. Dass dies meistens alles andere als trivial ist, soll an dieser Stelle nicht vertieft werden — selbst der „Integrale Taktfahrplan" hat nicht nur Vorteile (*siehe Zwischenruf in Folge 95 der GRV-Nachrichten, Seite 23*).

Die bestgeplanten Anschlüsse nützen hingegen nichts, wenn das ankommende Verkehrsmittel verspätet und das Anschluss-Verkehrsmittel bereits abgefahren ist.

Die Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel regen sich kaum auf, wenn es zwei, fünf oder auch zehn Minuten länger gedauert hat als es im Fahrplan steht (bei einer mehrstündigen Fernreise ist auch eine halbe Stunde nicht so dramatisch — im konkurrierenden motorisierten Individualverkehr sind Schwankungen der Reisezeit ebenso an der Tagesordnung). Zum Ärgernis werden Verspätungen dann, wenn Anschlüsse verpasst werden, und zu einer nur kleinen Verspätung eine große Wartezeit bis zur nächsten Fahrmöglichkeit hinzu addiert werden muss — aus 5 Minuten Verspätung eine ganze Stunde Zeitverlust wird.

Gegen solche Unbilden kannten die Eisenbahnen der Welt über 100 Jahre lang ein probates Instrument — in manchen Ländern ist es auch heute noch üblich: Das Abwarten von verspäteten Anschlusszügen (soweit dies vertretbar ist).

Unstrittig: Es gibt Grenzen des Sinnvollen. Es ist auch an die Fahrgäste zu denken, die bereits im Verkehrsmittel sitzen und durch das Abwarten Zeit verlieren, womöglich danach selbst einen Anschluss verpassen. Ebenso ist an die Pünktlichkeit der folgenden Leistungen zu denken, wenn das eingesetzte Fahrzeug anschließend weitere Kurse fahren soll, und an die Lenk- und Ruhezeiten des Personals (und vieles mehr).

Mit der weitgehenden Abschaffung des Anschluss-Abwartens hat es sich die Deutsche Bahn indes zu einfach gemacht. In vielen Fällen wäre das Warten vertretbar, und es könnten eine Menge Kunden ihr Ziel mit geringerer Verzögerung erreichen.

Es gibt dann noch eine Steigerung des Ärgernisses, wenn man einen Anschluss verpasst hat: Wenn der Fahrgast das Verkehrsmittel, mit welchem er weiterfahren wollte, noch gesehen, aber dann trotzdem nicht mehr erreicht hat. Um diese besonders ärgerliche Situation zu vermeiden, galt in früheren Zeiten bei der Bahn die sogenannte „Angesichts-Regel": Im Angesicht eines ankommenden verspäteten Zuges durfte nicht abgefahren werden, sondern war ohne Wenn und Aber zu warten. Das System hat das verkraftet. Die Kunden in einem verspäteten Zubringer können in aller Regel überhaupt nichts dafür, dass sie verspätet sind. Sie tun alles in ihren Kräften stehende, den Anschluss noch zu erreichen. Für sie ist es deswegen besonders frustrierend, wenn der Anschluss buchstäblich vor ihrer Nase abfährt. Sie empfinden das so, als wenn jemand vor Ihnen die Türe einfach zuzieht. Keinem vom Bahnvorstand traut man zu, dass er sich im Alltag so flegelhaft gegenüber Mitmenschen benimmt.

Deutsche Bahn und SNCF verlängern Kooperation im Hochgeschwindigkeitsverkehr

Die Deutsche Bahn (DB) und die französische Bahn SNCF verlängern ihre erfolgreiche Zusammenarbeit im grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehr bis 2020. Die Vereinbarung wurde am 23. September 2014 auf der Schienenverkehrsmesse Innotrans (*siehe Bericht unter Veranstaltungen*) in Berlin von den Vorstandsvorsitzenden Dr. Rüdiger Grube und Guillaume Pepy im Beisein von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und seines französischen Amtskollegen Alain Vidalies unterzeichnet.

„Der deutsch-französische Hochgeschwindigkeitsverkehr und damit unser gemeinsames Tochterunternehmen Alleo stehen für eine herausragende Erfolgsgeschichte. Mit über zehn Millionen internationalen Fahrgästen seit der Betriebsaufnahme im Juni 2007 sind ICE und TGV zu den tragenden Säulen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen beiden Ländern geworden“, sagte Dr. Rüdiger Grube. Am 29. August 2014 konnten die Geschäftsführer von Alleo, der gemeinsamen Vermarktungsgesellschaft von DB und SNCF, in Stuttgart den 10 Millionsten Fahrgast begrüßen.

Die Vorstandsvorsitzenden Dr. Rüdiger Grube und Guillaume Pepy unterschreiben die Vereinbarung. Dahinter — eingerahmt von Zugbegleitern — die Verkehrsminister Alexander Dobrindt und Alain Vidalies;
Foto: Gunther Ellwanger.

„Diese Partnerschaft, getragen von den gemischten deutsch-französischen Zug-Teams, ist der Antrieb für die stark gestiegenen Fahrgastzahlen mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von rund sieben Prozent. Mit künftig bis zu 24 ICE- und TGV-Verbindungen auf unseren gemeinsamen Hochgeschwindigkeitslinien — heute sind es 20 — werden wir den Bahnverkehr zwischen Frankreich und Deutschland im Sinne der Fahrgäste und der Umwelt weiter nachhaltig stärken“, begrüßte Guillaume Pepy, Präsident der SNCF, diese Entwicklung.

Mit der für Frühjahr 2016 geplanten Inbetriebnahme des zweiten Bauabschnitts der französischen Hochgeschwindigkeitsstrecke TGV Est Européen (Paris – Strasbourg) wird sich die Fahrtzeit von Stuttgart nach Paris um 30 Minuten auf 3 Stunden 10 Minuten verkürzen.

Zwischen Frankfurt am Main und Paris wird das Angebot auf werktäglich sechs anstatt der heute fünf Zugpaare ausgeweitet. Davon werden vier auf der bisherigen Route über Saarbrücken und zwei über Strasbourg verkehren. Über Strasbourg werden 15 Minuten gewonnen und die Reise vom Main an die Seine beträgt nur noch rund dreieinhalb Stunden. Auch bei den Fahrzeugen gibt es Verbesserungen, da die DB die neueste Generation des ICE 3 (Baureihe 407) einsetzen wird, die den seit Ende 2012 verkehrenden TGV Euroduplex der SNCF ergänzen wird.

Schweizer beim Bahnfahren weltmeisterlich

Der schweizerische Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr Litra hat die jüngste Statistik des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) bezüglich Benutzungshäufigkeit und Reisedistanz ausgewertet und am 12. August 2014 veröffentlicht. Danach waren Herr und Frau Schweizer 2013 durchschnittlich 53-mal mit der Eisenbahn unterwegs. In den Top 5 folgen Luxemburg (40 Fahrten), Dänemark (35), Österreich (28) und mit je 25 Fahrten Großbritannien und Deutschland. Europäische Schlusslichter bilden Schweden, Estland, Rumänien, Litauen und Griechenland. Dort sind die Einwohner durchschnittlich höchstens 3-mal im Jahr mit der Bahn unterwegs. Im weltweiten Vergleich muss sich die Schweiz einzig von Japan mit 69 Bahnfahrten pro Einwohner und Jahr übertrumpfen lassen.

Vergleicht man die mit der Bahn zurückgelegte **Reisedistanz pro Einwohner** reicht es der Schweiz zum Weltmeistertitel: Sie ist mit 2307 Kilometer pro Einwohner und Jahr Spitze. In der Rangliste folgen Japan (1912), Frankreich (1301), Österreich (1280) und Dänemark (1190). Deutschland liegt mit 977 Kilometer auf Rang 9. Am unteren Ende der Rangliste folgen Estland, Griechenland, Litauen und Lettland.

Flirt und Kiss von Stadler gemeinsam unterwegs

„Wir sind stolz darauf, dass zwei Staatsbahnen gekoppelt mit zwei unterschiedlichen Produkten aus unserem Hause zukünftig die Strecke Trier-Koblenz befahren werden“, sagte Michael Daum, Geschäftsführer der Stadler Pankow GmbH, anlässlich der Präsentation des ersten Flirt-Zuges der dritten Generation für die DB Regio AG am 25. September 2014 auf der Messe Innotrans (*siehe Bericht unter Veranstaltungen*) in Berlin. Eine technische Besonderheit des Regionalzuges ist die Kuppelbarkeit mit den Doppelstockzügen Kiss der Luxemburgischen Staatsbahn, die ebenfalls von Stadler stammen. Erstmals können so Züge unterschiedlichen Typs von verschiedenen europäischen Staatsbahnen aneinandergekoppelt fahren. Insgesamt sollen 28 der Züge ab Dezember 2014 das Rückgrat des landesweiten Regionalnetzes in Rheinland-Pfalz bilden.

Deutsche Bahn und PESA präsentieren ersten Dieseltriebzug Link

Die Deutsche Bahn und der polnische Hersteller PESA (Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spolka Akcyjna) haben am 24. September 2014 auf der Innotrans (*siehe Bericht unter Veranstaltungen*) ein Vorserienfahrzeug des einteiligen Dieseltriebzugs Link für die DB vorgestellt.

„Mit PESA wollen wir einen weiteren Lieferanten entwickeln und sind zuversichtlich, dass PESA uns die Züge in gewünschter Qualität und Zuverlässigkeit liefern wird. So stärken wir den Wettbewerb im Markt“, sagte Dr. Heike Hanagarth, Vorständin Technik und Umwelt der DB. Tomasz Zaboklicki, Vorstandsvorsitzender PESA, erinnerte an die Innotrans 2012: „2012 haben wir den großen Rahmenvertrag über 470 Züge unterzeichnet. Diese Innotrans bietet die beste Gelegenheit unseren ersten Zug für die Deutsche Bahn vorzustellen“.

Vorserienfahrzeug des Dieseltriebzugs LINK auf der Innotrans 2014;
Foto: Gunther Ellwanger.

Zugleich wurde zwischen DB und PESA ein Vertrag über die Lieferung von 26 Link-Zügen für Bayern unterzeichnet. Der Vertrag hat ein Investitionsvolumen von rund 100 Millionen Euro. Die dreiteiligen Fahrzeuge sollen ab Ende 2017 im Dieselnetz Allgäu zum Einsatz kommen.

„Wir sind gespannt auf die Zusammenarbeit mit unserem neuen Partner PESA. Gemeinsam werden wir alles dafür tun, unseren Fahrgästen im Allgäu zuverlässigen Fahrzeugkomfort zu bieten“, sagt Dr. Manfred Rudhart, Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG.

Die Dieseltriebzüge Link werden als ein-, zwei- oder dreiteilige Zuggarnituren gefertigt. Die Züge bieten je nach Ausstattung zwischen 50 und 160 Sitzplätze und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 140 Kilometer pro Stunde. Die Link-Züge entsprechen laut Hersteller der neuesten europäischen Abgasnorm IIIb.

Der neue Vertrag mit dem polnischen Unternehmen basiert auf den im Jahr 2012 geschlossenen Rahmenverträgen über die Lieferung von bis zu 470 Dieseltriebzügen mit einem möglichen Volumen von 1,2 Milliarden Euro. Die Rahmenverträge haben eine Laufzeit bis 2018. Die DB hat bereits zwei Abrufe für Verkehrsverträge, für das Sauerlandnetz und die Dreieichbahn, getätigt. Die erste große Bestellung von 36 PESA-Zügen mit einem Volumen von mehr als 120 Millionen Euro erfolgte durch die DB Regio AG im November 2013 für das Sauerland. Die Fahrzeuge sollen ab 2016 zum Einsatz kommen.

Verbände für Gebraucht-Fahrzeugmarkt im SPNV

In einem gemeinsamen Papier setzen sich der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) unter anderem für einen flächendeckenden Gebrauchtfahrzeugmarkt im SPNV ein. „Die Fahrzeuge sind oft eine Achillesferse im sehr gut funktionierenden Wettbewerb. Denn ohne zugelassene und verlässliche Fahrzeuge kann man die stetig wachsende Zahl unserer Kunden nicht befördern. Da aber gerade bei Neufahrzeugen im SPNV immer wieder die bekannten Probleme auftreten, halten wir die Einrichtung eines deutschlandweiten SPNV-Gebraucht-Wagenmarktes, in dem die Fahrzeuge während ihrer technischen Lebensdauer flexibel in verschiedenen Einsatzgebieten fahren können, für sinnvoll und hilfreich. So können die Unternehmen auch kurzfristig auf Fahrzeugausfälle reagieren. Deshalb plädieren wir auch für eine stärkere Standardisierung der Fahrzeuge“, erklärten die beiden Präsidenten Jürgen Fenske (VDV) und Dr. Thomas Geyer (BAG-SPNV) am 18. September 2014.

Goldenen Umweltschiene 2014 an Birgit Bohle

Der Bundesverband Führungskräfte Deutscher Bahnen (BFBahnen) ehrt mit der „Goldenen Umweltschiene“ seit 1989 Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens, die sich um den Schienenverkehr verdient gemacht haben.

Am 24. Oktober 2014 wurde in Darmstadt die „Goldenen Umweltschiene 2014“ an Frau Birgit Bohle, Vorsitzende der Geschäftsführung der DB Vertrieb GmbH, verliehen. Bei der Entwicklung von modernen Buchungssystemen für die Bahnkunden war es Frau Bohles besondere Leistung, die Bahn mit anderen Verkehrsmitteln (wie Busse, Straßen- und U-Bahnen, Mietauto / Car-Sharing / Flinkster und Call-a-bike) in einem durchgängigen Prozess zu verknüpfen, um „von Haustür zu Haustür“ mobil zu sein. Dazu gehören die Entwicklung von Online- und Handy-Ticketing, von Touch & Travel, von App’s für die Buchung über Smartphones (DB-Navigator / Routenplaner / Sparpreisfinder) und weiterhin die Bereitstellung von Echtzeitinformationen (Zugradar).

Birgit Bohle, Geschäftsführerin der DB Vertrieb GmbH;
Foto: Gunther Ellwanger.

Weitere Informationen www.bfbahnen.de.

Stabile Preise für rund 90 Prozent der DB-Fernverkehrskunden

Am 29. September 2014 informierte Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr der Deutschen Bahn (DB), über die Preismaßnahmen der DB zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014. Danach profitieren rund 90 Prozent aller Fernverkehrskunden der DB von einer Nullrunde in der zweiten Wagenklasse. Neben den Normal- und Sparpreistickets für Fahrten innerhalb Deutschlands bleiben auch alle Bahncards und Streckenzeitkarten preisstabil. Bei der Bahncard 100 und den Streckenzeitkarten verzichtet die DB bereits im zweiten Jahr auf eine Preissteigerung.

„Obwohl wir durch eine steigende EEG-Umlage deutliche Mehrausgaben haben, verzichten wir bewusst darauf, diese Belastungen an die Kunden weiterzugeben“, sagte Homburg. „Es geht darum, gerade in Zeiten harter Konkurrenz durch andere Verkehrsträger unseren Fahrgästen entgegenzukommen und sie an uns zu binden.“

Sparpreise gibt es weiterhin ab 29 Euro. Der Aufpreis von 5 Euro im personenbedienten Verkauf (Reisezentrum, DB-Agenturen oder beim telefonischen Reiseservice) entfällt. In der ersten Wagenklasse verteuern sich die Normalpreise im Fernverkehr um durchschnittlich 2,9 Prozent. Dafür ist künftig bei Normal- und Sparpreistickets der **Internetzugang im ICE kostenlos** sowie eine Sitzplatzreservierung inklusive. „Damit erfüllen wir den Fahrgästen einen viel geäußerten Wunsch und bieten für einen kleinen Mehrbetrag einen großen Gegenwert“, so Homburg weiter. „Mit dem kostenlosen Internetangebot in der 1. Klasse im ICE wollen wir testen, für wie viele Kunden wir einen stabilen und zuverlässigen Internetzugang anbieten können. Wenn wir mit unserem Partner Telekom eine stabile technische Verfügbarkeit für alle Kunden in einem ICE gewährleisten können, streben wir perspektivisch eine Ausdehnung auf die 2. Klasse an.“

Die DB verzichtet nun auf den Servicezuschlag bei Erwerb von Sparpreis-Fahrkarten im personenbedienten Verkauf;
Foto: DB AG / Jürgen Brefort.

Aufgrund der stark gestiegenen Transaktionskosten erhebt die DB bereits seit dem 04. November 2014 für innerdeutsche Fernverkehrstickets bei Zahlung mit Kreditkarte oder PayPal ein **Zahlungsmittelentgelt**. Mit dem Lastschriftverfahren oder Bargeld und ec-Karte gibt es weiterhin kostenlose Alternativen. Das Zahlungsmittelentgelt in Höhe von maximal ein Prozent des Einkaufswerts wird erst ab einem Betrag von 50 Euro berechnet und ist auf einen Höchstbetrag von 3 Euro beschränkt. Für den Erwerb von Nahverkehrs-, Verbund- und internationalen Fahrkarten sowie für Reservierungen und die Zahlung mit Kreditkarte im Zug wird kein Zahlungsmittelentgelt erhoben.

Weitere Details zum Zahlungsmittelentgelt: www.bahn.de.

Initiative von Bayern gegen Schwarzfahrer

Die Bayerische Staatsregierung hat am 21. Oktober 2014 eine Bundesratsinitiative zur Anhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes (EBE) beim Schwarzfahren im öffentlichen Personenverkehr auf den Weg gebracht. Damit setzt Bayern ein einstimmiges Votum der Länderverkehrsminister vom Juli 2014 um, das vorsieht, das EBE von 40 auf 60 Euro anzuheben.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) begrüßt die Initiative: „Das ist ein lange ersehnter Startschuss, damit die Anpassung von zwei Rechtsverordnungen des Bundes für eine Erhöhung des EBE nun endlich umgesetzt werden kann“, so VDV-Präsident Jürgen Fenske. Schon seit Jahren fordert der VDV eine Anhebung des EBE auf 60 Euro. „Den Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs in Deutschland fehlen durch Schwarzfahrer jährlich 250 Millionen Euro an Fahrgeldeinnahmen, die von den ehrlichen Kunden jeden Tag aufgefangen werden müssen“, erklärte Jürgen Fenske.

Die letzte Anpassung des EBE von 30 auf 40 Euro erfolgte Anfang 2003. Seitdem sind die Fahrpreise um rund 40 Prozent gestiegen. Um Schwarzfahrer abzuschrecken, fordert der VDV neben der Anhebung des EBE auf 60 Euro die Einführung einer Staffelung zur Abschreckung von notorischen Schwarzfahrern und die Festsetzung einer Strafzahlung für Wiederholungstäter auf bis zu 120 Euro.

Die durch die Bundesratsinitiative der Bayerischen Staatsregierung jetzt vorgeschlagene Anhebung auf 60 Euro soll nach Aussage des Bayerischen Verkehrsministers Joachim Herrmann bereits 2015 bundesweit in Kraft treten. Der Bundesrat hat am 28. November 2014 zugestimmt. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hatte bei einem klaren Ländervotum durch den Bundesrat bereits im Frühjahr seine Zustimmung signalisiert.

Weiterer Verkehr im Umweltverbund

DB Regio bestellt 800 Busse

Die DB Fuhrpark-Service GmbH hat am 01. August 2014 mit MAN und Iveco einen Rahmenvertrag für mehr als 800 Nahverkehrsomnibusse im Gegenwert von circa 200 Millionen Euro unterzeichnet. Aus diesem Rahmenvertrag bestellt DB Regio Bus als Deutschlands größter Busverkehrsanbieter in den Jahren 2015 und 2016 über 800 Stadt- und Überlandbusse. Außerdem besitzt die Bussparte der DB für die Jahre 2017 und 2018 eine Option auf weitere Fahrzeuge.

„Täglich befördern wir rund zwei Millionen Fahrgäste in unseren Bussen. Diese Kunden werden von unseren Investitionen direkt profitieren, bieten wir damit doch moderne, umweltfreundliche und sichere Fahrzeuge an“, sagte Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der DB.

Der Rahmenvertrag umfasst Solo- und Gelenkbusse in unterschiedlichen Fahrzeuglängen und fahrgastfreundlichen Niederflurvarianten sowie Modelle für den Überlandverkehr. Alle Busse verfügen über Euro VI Motoren.

DB Regio Bus führt die Geschäfte der Deutschen Bahn im Regionalbus- und Ballungsraumverkehr. Hierzu gehört ein Netzwerk von 22 Busgesellschaften und über 70 Beteiligungen an Verkehrsunternehmen in Deutschland.

Boom bei Fernbussen 2013 und erste Probleme 2014

Mit der Liberalisierung zum 01. Januar 2013 ist der Linienfernverkehr mit Bussen stark expandiert. Wie das Statistische Bundesamt am 08. Oktober 2014 mitteilte, wurden im Linienfernverkehr mit Bussen nach vorläufigen Ergebnissen im Jahr 2013 von deutschen Unternehmen 8,2 Millionen Fahrgäste befördert. Gegenüber dem Jahr 2012 (3,0 Millionen Fernbusreisende) war dies ein Wachstum von fast 180 Prozent.

Von den 8,2 Millionen Fahrgästen fuhren 6,7 Millionen (82 Prozent) im Inlandsverkehr und 1,5 Millionen (18 Prozent) im grenzüberschreitenden Verkehr. Insbesondere der Verkehr zwischen deutschen Städten war der Wachstumsmotor: hier haben sich die Fahrgastzahlen gegenüber dem Vorjahreswert von 2,1 Millionen mehr als verdreifacht. Im Verkehr mit dem Ausland wurde lediglich ein Zuwachs von 67 Prozent erzielt. Im Durchschnitt legten die Reisenden rund 330 Kilometer je Fahrt zurück. Die insgesamt erbrachte Beförderungsleistung betrug 2,7 Milliarden Personenkilometer (2012: 1,2 Milliarden). Der Auslastungsgrad der Busse lag bei 55 Prozent.

Die Zahl der Liniengenehmigungen für innerdeutsche Fernbusverbindungen stieg nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur im Jahresverlauf 2013 von 86 auf 221.

Der Fernbusmarkt wird aktuell durch das Unternehmen MeinFernbus angeführt. Laut IGES Institut beträgt sein Marktanteil — gemessen in Fahrplankilometern — knapp 40 Prozent. Die DB AG belegt mit ihren Marken Berlinlinienbus.de und IC-Bus Platz zwei, gefolgt von dem Unternehmen FlixBus, an dem sich Daimler Mobility Services beteiligt. Weitere Anbieter sind: City2city (Tochterunternehmen des britischen Bus- und Bahnbetreibers National Express), DeinBus.de, Deutsche Touring sowie Deutsche Post Mobility mit dem ADAC Postbus. Während der ADAC Postbus mit eigenen Fahrzeugen unterwegs ist, beauftragt ein Großteil der Anbieter lokale Subunternehmer. Laut Aussage des IGES Institut sind insgesamt knapp 40 Betreiber im Markt aktiv.

Aufgrund der Vielzahl kleiner Anbieter im Markt, bestehender Auslastungspotenziale und des intensiven Preiswettbewerbs gibt es erste Probleme. So stellte City2city zum 13. Oktober 2014 seinen Betrieb ein. Am 04. November hat das Amtsgericht Offenbach das **Insolvenzverfahren** für das Unternehmen DeinBus.de eröffnet. Im Zuge seiner Neuausrichtung zog sich der ADAC im November 2014 aus dem umkämpften Fernbusmarkt zurück. Er nutzte damit eine **Option zum Ausstieg** aus dem seit Ende 2013 gemeinsam mit Deutsche Post betriebenen Projekts. „Nach Einschätzung des ADAC hat sich der liberalisierte Fernbusmarkt in den vergangenen Monaten zwar dynamisch, jedoch auch in zunehmendem Maße wettbewerbs- und preisintensiv entwickelt. Der Anspruch sich in diesem Segment dauerhaft als Qualitätsführer zu positionieren, wäre für den ADAC ohne unternehmerisches Risiko nicht erreichbar gewesen“ so die ADAC Homepage am 18. November 2014 (ohne Datum).

Die GRV bedauert die Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Schiene und fordert die Politik auf, den Fernbus (wie in Österreich) mit einer Maut zu belegen und die Fahrgastrechte zu vereinheitlichen.

9. ÖPNV-Forum behandelt Echtzeitdaten

Während der Innotrans 2014 (*siehe Bericht unter Veranstaltungen*) fand erneut das ÖPNV-Forum statt. Es wird seit 1998 von ETC Transport Consultants GmbH und PBV Planungsbüro für Verkehr in Zusammenarbeit mit der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) durchgeführt.

„Echtzeitdaten im Öffentlichen Verkehr — Fluch oder Segen?“ Mit dieser Fragestellung greife das ÖPNV-Forum erstmals ein IT-Thema auf, sagte einleitend Professor Knut Ringat, Präsident der DVWG. Ein zweites Novum sei die hohe Beteiligung, aus ursprünglich 60 Anmeldungen seien 150 Teilnehmer geworden.

Im Impulsreferat befasste sich Helmut Iffländer (Iffländer-Consulting for Public Transport Riehen, Schweiz) mit den Kundenerwartungen und der Wirklichkeit. Grundsätzlich seien Echtzeitdaten ein Segen, sagte er. Aber die Daten müssten stimmen, damit die Fahrgäste zufrieden sind. „Gute Echtzeit-Information ist erreichbar“, äußerte der Referent, „aber es muss viel Arbeit hereingesteckt werden.“ Sorgfalt in der Datenversorgung und eine realistische Planung seien wesentliche Punkte.

175 Stadtbahnwagen für San Francisco

Die Verkehrsbehörde von San Francisco hat Siemens mit der Lieferung von 175 Stadtbahnwagen im Wert von 648 Millionen US-Dollar beauftragt. Gebaut werden die Züge im Siemens-Werk in Sacramento im US-Bundesstaat Kalifornien. Die ersten Züge sollen ab Ende 2016 ausgeliefert werden.

„Der Auftrag aus San Francisco ist für Siemens ein Meilenstein in der Geschichte unseres US-Geschäfts. Mit unseren Bahnen Made in USA sind wir heute in Nordamerika der führende Anbieter und haben bereits mehr als 1300 Straßen- und Stadtbahnen in 17 Städte geliefert“, sagte Jochen Eickholt, Chef der Bahnsparte am 19. September 2014.

San Francisco gilt als eine der umweltfreundlichsten Städte der USA. Ein weitläufiges öffentliches Verkehrsnetz wird durch die San Francisco Municipal Railway (Muni) betrieben. Es umfasst eine Vielfalt von Verkehrsmitteln wie Cable Cars, historische Straßenbahnen, S-Bahnen sowie elektrische und Hybridbusse. Die kalifornische Metropole steht vor einer umfassenden Modernisierung ihrer Nahverkehrsflotte und will in Zukunft energiesparende, moderne Bahnen für die über 700 000 Bürger und Gäste anbieten, die werktäglich befördert werden. Für den neuen Auftrag wird Siemens ein neu entwickeltes Fahrzeug auf Basis des Modells S200 einsetzen.

Neue Leitstelle der KVB in Betrieb genommen

Stephan Anemüller, Mediensprecher der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)

Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) haben am 24. September 2014 nach einem dreijährigen Umbau ihre neue Leitstelle zur Steuerung der Stadtbahn- und Bus-Verkehre der KVB in Betrieb genommen. Seit 2012 wurde die Leitstelle auf dem Betriebshof West der KVB in Köln-Braunsfeld saniert und modernisiert. Die Sanierung des Gebäudes und die komplette Erneuerung der technischen Infrastruktur sind nun abgeschlossen, so dass die Betriebssteuerung wieder aus dem Betriebshof in Braunsfeld erfolgen kann. In die Sanierung und Modernisierung der Leitstelle wurden insgesamt 17,8 Millionen Euro investiert. Die Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) fördert diese Investition mit Landesmitteln in Höhe von 9,5 Millionen Euro.

Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der KVB, versichert: „Mit dieser hohen Investition in die neue Leitstelle sichern wir langfristig die Stabilität und Qualität des öffentlichen Nahverkehrs in Köln. Dank der finanziellen Förderung durch den NVR arbeitet die Betriebssteuerung der KVB mit optimalen Bedingungen wieder auf hohem Niveau."

Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer des NVR: „Für einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr ist neben der Quantität des Angebots vor allem die Qualität des Verkehrsmanagements von entscheidender Bedeutung. Die KVB leistet mit ihrer Leitstelle als Pulsgeber einen wesentlichen Beitrag für die Mobilität in Köln. Dies wird positiv bis weit in die Region ausstrahlen."

Unmittelbar nach der umfassenden, zeitaufwändigen Gebäudesanierung wurde die Installation von modernster und in der Branche wegweisender **Leitstellentechnik** vorgenommen. Die aus 48 nahtlos aneinandergefügten Elementen bestehende 21 Meter breite und vier Meter hohe gebogene Multimediawand im Leitstellenraum bietet den Kölner Leitstellen-Spezialisten künftig völlig neue Übersicht-, Kontroll- und Arbeitsmöglichkeiten. Auf der neuen Multimediawand, deren Anzeige sich über digitale Technik steuern lässt, werden das Stadtbahn-Netz und dessen Verknüpfungen mit dem Bus-Netz dargestellt und sekundenschnelle Übersicht geboten. Jederzeit sind die aktuellen Positionen der Stadtbahnen und alle Zugbewegungen erkennbar. Detailausschnitte des Netzes lassen sich blitzschnell vergrößert anzeigen. Im Falle einer größeren Störung erhalten somit alle Leitstellen-Mitarbeiter gemeinsam ein Lagebild. Neben dem Fahrbetrieb wird auf der Multimediawand das Netz der Bahnstromversorgung dargestellt.

Die neue Leitstelle der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB); Foto: Fotostudie Heupel / © KVB.

Ganz zentral in der Mitte der Multimediawand platziert, befinden sich zudem neun Videomonitore, auf denen jederzeit das aktuelle Betriebsgeschehen an Haltestellen aufgeschaltet werden kann. Auch lassen sich Videofilme von Streckenkameras, Fotos und Formulare auf der Multimediawand darstellen. Hierdurch ist es möglich, im Live-Modus das Geschehen mehrerer Haltestellen zu beobachten und aufgrund der so gewonnenen Erkenntnisse zum Beispiel an Tagen mit Großveranstaltungen rechtzeitig und kundenorientiert Zusatzbahnen in Fahrt zu setzen. Auch Veränderungen des Liniennetzes, beispielsweise Streckenerweiterungen, können in dem neuen System problemlos eingepflegt werden.

Den Mitarbeitern stehen nun übersichtlichere Bildschirmarbeitsplätze mit nur einem Touchscreen, einer Tastatur und einer Maus zur Verfügung. Weil alle Plätze gleich ausgestattet sind, können von jedem Platz sämtliche Arbeiten ausgeführt werden. Höhenverstellbare Tische und Stühle, individuell einstellbares Licht, eine verbesserte Akustik und eine neue Klimaanlage sorgen für eine moderne Arbeitsumgebung.

Neben dem Leiter der Leitstelle sorgen sich insgesamt 54 Mitarbeiter **rund um die Uhr** im 3-Schicht-Betrieb um einen reibungslosen Betrieb von Bussen und Stadtbahnen der KVB: 5 Einsatzleiter, 35 Verkehrsmeister und 14 Infomanager. Ihr Aufgabenspektrum ist anspruchsvoll und vielschichtig: Sie steuern Entstörungen, falls Stadtbahn- oder Busverkehr durch Unfälle, Fahrzeugschäden, Falschparker, Baustellen et cetera beeinträchtigt werden. Sie koordinieren Fahrten von Bussen und Stadtbahnen, falls Anschlüsse gesichert werden müssen oder automatische Signalanlagen zeitweise streiken. Sie können aus der Leitstelle heraus direkt in die Fahrstromversorgung vor Ort eingreifen, falls an Oberleitungen gearbeitet werden muss oder beschädigte Oberleitungen zur Gefahrquelle werden. Die Leitstelle ist zugleich auch das Sicherheitszentrum der KVB, in dem über Videoanlagen jederzeit die Betriebssituation beurteilt wird und das in permanentem, engen Austausch mit Polizei, Feuerwehr und weiteren Ordnungskräften steht. Nicht zuletzt führen die Leitstellenmitarbeiter die Fahrgastinformation an den Haltestellen und in die Busse und Stadtbahnen hinein durch.

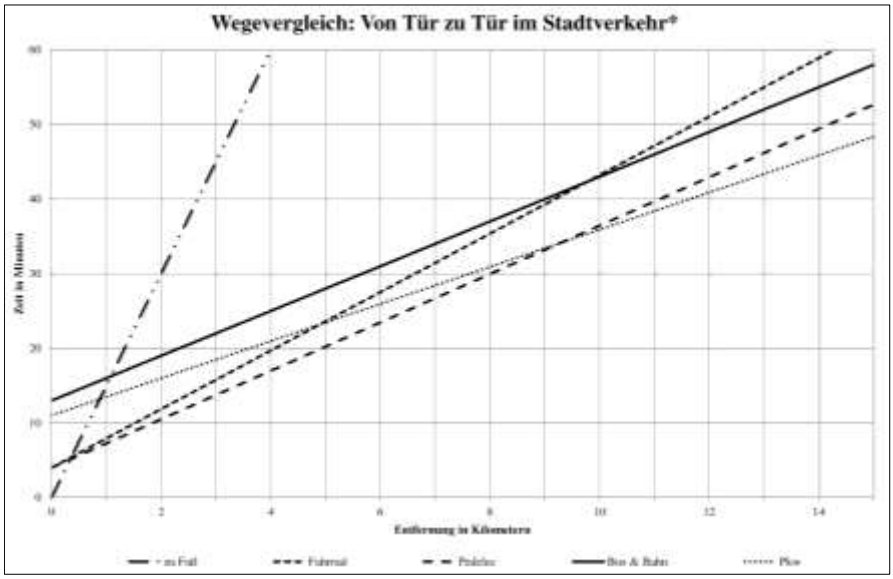
Elektro-Räder sind umweltfreundlicher als das Auto

Das Umweltbundesamt (UBA) hat Städte und Gemeinden ermutigt, den Umstieg vom Auto auf Elektro-Räder zu erleichtern. „E-Räder, also von Elektromotoren unterstützte Fahrräder, brauchen im Vergleich zum Auto nicht nur weniger Platz, sie sind auch deutlich preisgünstiger. Zudem profitieren Gesundheit und Umwelt von den neuen Rädern.“, sagte Maria Krautzberger, Präsidentin des UBA, am 26. August 2014. „E-Räder sind ein wichtiger Baustein für die nachhaltige Mobilität von heute. Viele Kommunen müssen sich aber noch besser einstellen auf den neuen Trend zum Zweirad. So sind die Radwege noch nicht überall an die höhere Geschwindigkeit von E-Rädern angepasst.“ In einem Hintergrundpapier hat das UBA alle wichtigen Infos zu E-Rädern zusammengestellt.

Die Vorteile von E-Rädern liegen auf der Hand: E-Räder sind leise und verursachen deutlich weniger Kohlendioxid-Emissionen, Feinstaub und Stickstoffoxide als Pkw. Mit einem zunehmenden Anteil von erneuerbarer Energie im deutschen Stromnetz werden selbst diese niedrigen Emissionen weiter sinken. E-Räder bereichern auch die Alltags- und Freizeitmobilität, indem sie die Reichweite des Fahrrades von durchschnittlich 5 auf 10 Kilometer erweitern. Dreiviertel aller zurückgelegten Wege liegen im Entfernungsbereich von bis zu 10 Kilometer. E-Räder erweitern die Einsatzmöglichkeiten des Fahrrades: Sie erleichtern den Lastentransport und helfen, Höhen und Entfernungen einfacher zu überwinden und für Pendler sind E-Räder eine gesunde und stressarme Alternative im städtischen Pkw-Berufsverkehr.

Bei Herstellung und Entsorgung der bei E-Rädern am häufigsten verwendeten Lithium-Ionen-Akkus fallen zwar Treibhausgasemissionen an, vergleicht man diese jedoch mit eingesparten Pkw-Kilometern, sind bereits nach 100 E-Rad-Kilometern die Kohlendioxid-Emissionen des Akkus ausgeglichen. Wegen der vielen Vorteile rät das UBA den Kommunen vor allem dazu, Radwege an die teils höheren Geschwindigkeiten von E-Rädern anzupassen. Länder und Kommunen sollten ihre Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur zudem so geschickt planen, verbessern und erweitern, damit sich die Sicherheit für den momentan oft noch parallel geführten Rad- und Fußverkehr erhöht.

Das 32 seitige Hintergrundpapier „E-Rad macht mobil — Potenziale von Pedelecs und deren Umweltwirkung“ kann heruntergeladen werden: www.umweltbundesamt.de.



** Jedem Verkehrsmittel wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten zugrunde gelegt: zu Fuß Øv = 4 km/h, Fahrrad Øv = 15,3 km/h, Pedelec Øv = 18,5 km/h, Bus/Bahn Øv = 20 km/h, Pkw Øv= 24,1 km/h. Zusätzlich wurden Zu- und Abgangszeiten zum jeweiligen Verkehrsmittel definiert = Schnittpunkt mit der y-Achse. Quelle: UBA-Fachschätzung, Stand Juli 2014.*

Das UBA versteht unter E-Räder alle elektrounterstützte Fahrräder, also Pedelecs und E-Bikes. Pedelecs werden mit Muskelkraft angetrieben und bis zu einer Geschwindigkeit von 25 Stundenkilometer durch einen elektrischen Motor mit maximal 250 Watt Leistung unterstützt. E-Bikes sind Fahrräder mit Elektromotor, welche auch ohne Tretbewegungen, also rein elektrisch fahren können.

Schifffahrt

Schifffahrt wächst im 1. Halbjahr 2014

Im ersten Halbjahr 2014 hat die Güterbeförderung der **Binnenschifffahrt** gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht zugenommen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes vom 07. Oktober 2014 wurden 112,8 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert. Dies waren 1,3 Millionen Tonnen beziehungsweise 1,1 Prozent mehr als im gleichen Zeitraum 2013.

Am stärksten zugenommen hat mit einem Plus von 4,3 Prozent der Versand ins Ausland. Der Verkehr innerhalb Deutschlands stieg um 3,9 Prozent und der Empfang aus dem Ausland um 0,3 Prozent. Stark rückläufig war dagegen in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres der Durchgangsverkehr (minus 9,2 Prozent).

Positiver als die Gesamtbeförderung entwickelte sich der Containerverkehr. Hier gab es — in TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit) gemessen — gegenüber dem ersten Halbjahr 2013 ein Plus von 7,3 Prozent.

Am 29. Oktober 2014 folgten die Zahlen zur **Seeschifffahrt**, die 2014 gegenüber dem ersten Halbjahr 2013 stärker und zwar um 2,7 Prozent zugenommen hat. Im 1. Halbjahr 2014 wurden 152 Millionen Tonnen Güter in deutschen Seehäfen umgeschlagen. Im Jahr 2013 waren es gut 148 Millionen Tonnen.

Am stärksten gewachsen ist der innerdeutsche Seeverkehr (plus 20,3 Prozent), der jedoch mengenmäßig weniger bedeutsam ist. Um

4,5 Prozent hat der Versand ins Ausland zugelegt. Die mit über 86 Millionen Tonnen wichtigste Relation im Seeverkehr, der Empfang aus dem Ausland, hat mit einem Plus von 0,7 Prozent den geringsten Zuwachs zu verzeichnen.

Etwas stärker entwickelte sich der Containerverkehr. Hier kam es gegenüber dem ersten Halbjahr 2013 zu einer Zunahme von 3,3 Prozent auf knapp 7,9 Millionen TEU.

Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Die Neuausrichtung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV; *siehe Folge 94 der GRV-Nachrichten, Seite 35*) steht kurz vor dem Abschluss: Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat am 28. August 2014 dem Deutschen Bundestag den 6. Bericht zur Neustrukturierung der WSV vorgelegt. Dobrindt: „Das Ergebnis der Reform schafft Planungssicherheit für die Wirtschaft, die Nutzer der Wasserstraßen und die Beschäftigten der WSV: Alle Standorte der bisherigen 39 Wasser- und Schifffahrtsämter bleiben erhalten! Sie werden künftig 18 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern zugeordnet. Die Arbeit vor Ort wird noch stärker als bisher auf die Anforderungen des Reviers ausgerichtet, um sicherzustellen, dass die WSV auch weiterhin bleibt, was sie ausmacht: Kompetent, leistungsstark und zuverlässig in der Region verwurzelt.“

Diese „regionale Kompetenz“ soll über eine Delegation von Aufgaben von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS); erreicht werden. Nach der Einrichtung der GDWS zum 01. Mai 2013 (*siehe Folge 97 der GRV-Nachrichten, Seite 35*) als zentrale Steuerungsbehörde wird nun die Ämterorganisation angepasst. Die künftig 18 Wasser- und Schifffahrtsämter werden weiterhin die Aufgabenbereiche Verkehr und Infrastruktur gemeinsam wahrnehmen. Auf die im 5. WSV-Reformbericht vorgesehene strikte Aufgabentrennung wird verzichtet.

Mit dem Konzept soll die seit über 20 Jahren dauernde Debatte über die Reform einer der größten Flächenverwaltungen des Bundes beendet werden. Mit der Fortentwicklung der WSV werden die Planungs- und Ingenieurskapazitäten erhöht. Um die Bundeswasserstraßen weiter zu stärken, will der Bund für ein Modernisierungspaket in dieser Wahlperiode zusätzlich 350 Millionen Euro investieren.

Straßenverkehr

Entwurf eines Infrastruktur-Abgaben-Gesetzes (Pkw-Maut) vorgestellt

Am 07.Juli 2014 hatte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt sein Konzept für eine Pkw-Maut vorgestellt. Danach sollte in Deutschland ab 2016 auf allen Straßen eine Infrastrukturabgabe für alle Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht erhoben werden (*siehe Folge 99 der GRV-Nachrichten, ab Seite 24*). Nach massiven in- und ausländischen Protesten gegen das Konzept, gibt es nun starke Änderungen im Gesetzentwurf, den Dobrindt am 30. Oktober 2014 präsentierte.

Die Infrastrukturabgabe soll für Halter von im Inland und im Ausland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen für die Nutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen gelten. Die Maut wird nicht mehr für alle Straßen erhoben, für Ausländer nur auf Autobahnen und auch die Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen ist weggefallen, somit sind Kleinlieferwagen nicht mehr betroffen.

Die Infrastrukturabgabe muss von den Haltern von allen in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen bezahlt werden. Der Preis für die Jahresvignette bestimmt sich für Pkw nach dem Hubraum und der Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge. Je angefangene 100 Kubikzentimeter Hubraum liegen die Abgabensätze zwischen 1,80 Euro (Schadstoffklasse Euro 6, Ottomotor) und 9,50 Euro (Euro 3, Dieselmotor) bis zu einer Höchstgrenze von 130 Euro. Diese gilt auch für Wohnmobile, bei denen 16 Euro je 200 angefangene Kilogramm Gesamtgewicht fällig werden.

Ausländer können zwischen Vignetten für zehn Tage (10 Euro), zwei Monate (22 Euro) oder ein Jahr wählen und sie über das Internet buchen.

Die Infrastrukturabgabe soll als elektronische Vignette erhoben werden und mit Kraftfahrzeugkennzeichen verknüpft werden. Bedenken dagegen von Datenschützern wies Dobrindt zurück. Deutsche Halter werden durch Entlastungsbeträge im Kraftfahrzeugsteuergesetz entlastet, um eine Mehrbelastung zu vermeiden.

Die Gesamteinnahmen werden mit jährlich 3,7 Milliarden Euro prognostiziert, wobei rund 3 Milliarden Euro auf in Deutschland zugelassene Fahrzeuge und rund 700 Millionen Euro auf ausländische Fahrzeuge entfallen. Die Systemkosten werden mit rund 195 Millionen Euro pro Jahr (laufende Betriebs- und Personalkosten) angesetzt. Die verbleibenden Einnahmen sollen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes fließen.

Dobrindt zeigte sich überzeugt, dass die Infrastrukturabgabe mit dem EU-Recht vereinbar ist und verwies auf ein Gutachten von Professor Hillgruber (Universität Bonn). Der verkehrspolitische Sprecher der Sozialdemokraten im Europäischen Parlament, Ismail Ertug, sieht das kritischer: „Dobrindts überarbeitetes Konzept lässt die Kernfrage zur Vereinbarkeit seiner Pläne mit dem EU-Recht unbeantwortet. Nur Ausländer werden, bei der auch im Neuentwurf enthaltenen Entlastung von deutschen Pkw-Fahrern, finanziell belastet. Das Gutachten der Uni Bonn kann keine rechtliche Garantie für eine Vereinbarkeit des Konzepts mit europäischem Recht geben. Diese Frage muss die EU-Kommission klären.“

Nach der technischen Implementierung soll die Infrastrukturabgabe 2016 finanzwirksam werden.

Die GRV begrüßt grundsätzlich die geplante Nutzerfinanzierung, aus ökologischen Gründen wäre aber eine entfernungsabhängige Lösung wie bei der Lkw-Maut besser.

Änderungen bei der Lkw-Maut

Die Lkw-Maut wird seit Januar 2005 auf den rund 12 800 Kilometern Bundesautobahnen und seit August 2012 zusätzlich auf rund 1200 Kilometern autobahnähnlichen Bundesstraßen erhoben. Die Mautpflicht besteht derzeit für Lkw ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen. Die Einnahmen lagen 2013 bei rund 4,4 Milliarden Euro.

Mobiles Kontrollteam des Bundesamts für Güterverkehr; Foto: Toll Collect GmbH.

Nach EU-Recht muss die Lkw-Maut an den Baukosten und Kosten für Betrieb, Instandsetzung und Ausbau des Straßennetzes orientieren. Diese Kosten werden durch Wegekostengutachten ermittelt. Das am 16. Oktober 2014 vom Bundestag beschlossene Gesetz passt die Mautsätze an die Ergebnisse des neuen Wegekostengutachtens an, das im März 2014 vorgestellt wurde. Dadurch ergeben sich geringere Mautsätze als bisher und der Bund wird von 2015 bis 2017 etwa 460 Millionen Euro weniger einnehmen. Zum 01. Januar 2015 wird die Maut bei den Abgasklassen Euro V und VI um 1,9 Prozent sinken, die Lkw dieser Klassen sind für rund drei Viertel aller in Deutschland gefahrenen Mautkilometer verantwortlich. Ab diesem Zeitpunkt gelten dann auch einheitliche Mautsätze für Autobahnen und Bundesstraßen.

Am 05.November 2014 hat das Kabinett den von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt vorgelegten Gesetzentwurf zur Ausweitung der Lkw-Maut beschlossen. Mit der Änderung des **Bundesfernstraßenmautgesetzes** werden zwei Schritte des Stufenplans zur Ausweitung der Nutzerfinanzierung bei Verkehrsinvestitionen umgesetzt: Zum 01. Juli 2015 wird die Lkw-Maut auf weitere rund 1100 Kilometer autobahnähnliche Bundesstraßen ausgeweitet. Zum 01. Oktober 2015 wird die Gewichtsgrenze, ab der Lkw mautpflichtig sind, von bisher 12 Tonnen auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht abgesenkt. In einem dritten Schritt soll die Lkw-Maut dann ab 2018 auf allen Bundesstraßen gelten.

Nach einer Mitteilung des Bundesverkehrsministeriums am 18. November 2014 hat sich der Bund entschieden, den **Mautbetreibervertrag mit Toll Collect** um drei Jahre bis zum 31. August 2018 zu verlängern. Gleichzeitig wurde mit Toll Collect Einvernehmen über die Ausweitung der Mautpflicht auf weitere rund 1100 Kilometer Bundesstraßen ab dem 01. Juli 2015 erzielt sowie die Absenkung der Mautpflichtgrenze auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 Tonnen ab dem 01. Oktober 2015 vereinbart.

Zahl der Verkehrstoten 2014 insgesamt gestiegen

276 Menschen verloren in Deutschland im August 2014 im Straßenverkehr ihr Leben. Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes vom 24. Oktober 2014 waren das 47 Personen oder 14,6 Prozent weniger als im August 2013. Mit rund 33 300 Personen wurden auch weniger Menschen verletzt als im Vorjahresmonat (minus 11,3 Prozent). Das im Vergleich zum Vorjahr schlechte Wetter im August 2014 dürfte zu dieser Entwicklung beigetragen haben.

Die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle ging im August 2014 gegenüber dem Vorjahr um 3,2 Prozent auf rund 188 100 zurück. Die Zahl der Unfälle mit ausschließlich Sachschaden verringerte sich um 1,3 Prozent auf 163 000, die Zahl der Unfälle mit Personenschaden sank um 14,0 Prozent auf etwa 25 100.

Trotz dieser positiven Entwicklung im August sowie im Vormonat Juli kamen in den ersten acht Monaten dieses Jahres im Straßenverkehr mehr Menschen zu Schaden als im Vorjahr: Insgesamt 2 179 Menschen verloren

auf deutschen Straßen bis Ende August 2014 ihr Leben, das waren 2,0 Prozent mehr als von Januar bis August 2013. Bei den Verletzten gab es eine Zunahme um 4,2 Prozent auf 256 600.

Entwurf eines Elektromobilitätsgesetzes beschlossen

Am 24. September 2014 hat das Kabinett den von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und von Bundesumweltministerin Barbara Hendricks eingebrachten Entwurf eines Elektromobilitätsgesetzes beschlossen.

Dobrindt: „Mit unserem Elektromobilitätsgesetz schaffen wir zusätzliche Anreize für Elektromobilität. Kommunen können künftig entscheiden, wie sie Elektroautos vor Ort begünstigen wollen. Zum Beispiel durch kostenfreies Parken oder spezielle Zufahrtsrechte. Zusätzlich sollen Elektrofahrzeuge durch eigene Kennzeichen für Jedermann auf einen Blick erkennbar sein."

Unter den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen reine Batterie-Elektrofahrzeuge, besonders umweltfreundliche aufladbare Hybridfahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge. Dabei ist bei Plug-In Hybriden eine Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm pro Kilometer einzuhalten oder eine rein elektrische Mindestreichweite von mehr als 30 Kilometer vorzuweisen.

Die Kommunen erhalten mit dem Gesetz die Möglichkeit, Parkplätze an Ladesäulen für die Nutzung von Elektrofahrzeugen zu reservieren, kostenlose Parkplätze anzubieten, Ausnahmen von Zu- und Durchfahrtbeschränkungen (aus Gründen der Luftreinhaltung oder des Lärmschutzes) anzuordnen oder Busspuren zu öffnen, wenn dies sinnvoll ist und dadurch der ÖPNV nicht behindert wird. Die konkrete Entscheidung liegt im Ermessen der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Das Gesetz soll im Frühjahr 2015 in Kraft treten.

Die GRV bedauert, dass die Bundesregierung unter Elektromobilität nur Autos versteht. Vermutlich wird sich das Ziel, bis 2020 eine Million E-Autos zu haben, nicht erreichen lassen. Wenn E-Autos mit dem heutigen Strom-Mix geladen werden, ist ihre Kohlendioxidbilanz schlechter als von entsprechenden Modellen mit Otto- oder Dieselmotor. Im Schienenverkehr ließe sich durch weitere Elektrifizierungen mehr erreichen!

Zwischenbericht zu Lang-Lkw veröffentlicht

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat am 16. September 2014 den Zwischenbericht zum Feldversuch mit Lang-Lkw veröffentlicht. Wichtige Ergebnisse des Berichts sind: Effizienzgewinne und Kraftstoffersparnisse zwischen 15 und 25 Prozent, kein erhöhter Erhaltungsaufwand für die Infrastruktur, keine Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße, keine Probleme beim Bremsen, maximal 7 Prozent der Fahrleistung konventioneller Lkw könnten durch Lang-Lkw ersetzt werden. Im Feldversuch gibt es bisher auch keine Hinweise auf größeren Stress oder eine erhöhte psychologische Beanspruchung der Fahrer.

„Der Feldversuch mit Lang-Lkw läuft bisher erfolgreich. Die Fahrzeuge fahren sicher und unauffällig im Verkehr mit. Der Bericht bestätigt, dass zwei Lang-Lkw drei reguläre Lkw ersetzen können. Das spart bis zu 25 Prozent Sprit", sagte Bundesverkehrsminister Dobrindt.

Aktuell beteiligen sich 39 Unternehmen mit 80 Lang-Lkw am Feldversuch des Bundesverkehrsministeriums (BMVI), der im Januar 2012 gestartet wurde. Er wird von der BASt wissenschaftlich begleitet und läuft bis Ende 2016. Das BMVI hat Anfang September 2014 das Netz für den Feldversuch um 120 neue Strecken erweitert, damit hat das Netz nun eine Länge von 10 150 Kilometern.

Mehr als drei Viertel der Deutschen lehnen Lang-Lkw auf deutschen Straßen ab. Das hat eine am 29. August veröffentlichte repräsentative Umfrage des Meinungsforschungsinstituts forsa im Auftrag der Allianz pro Schiene, des Automobil-Clubs Verkehr und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ergeben.

Startschuss für ÖPP-Projekt Ausbau der A7

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat am 29. September 2014 zusammen mit Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer und Hamburgs Verkehrssenator Frank Horch den sechs- bzw. achtspurigen Ausbau der A7 zwischen Hamburg und Bordesholm in Schleswig-Holstein gestartet. Es handelt sich um ein Projekt in öffentlich-privater Partnerschaft (ÖPP). Das Volumen des Projektes beträgt rund 1,6 Milliarden Euro.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt zwischen Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Reinhard Meyer (links) und Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch (rechts); Foto: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) der Freien und Hansestadt Hamburg.

Dobrindt: „Bei diesem ÖPP-Projekt ist es uns zum ersten Mal gelungen, durch eine Projektanleihe auch institutionelle Anleger an der Finanzierung zu beteiligen. Wir mobilisieren dadurch zusätzliches Kapital, um unsere Verkehrsadern leistungsfähiger zu machen. Das Projekt A7 hat Pilotcharakter für die neue Generation von ÖPP-Modellen in Deutschland, die wir in dieser Wahlperiode entwickeln."

Ende August wurden die Finanzierungsverträge für das ÖPP-Projekt Ausbau der A7 zwischen Neumünster und Hamburg unterzeichnet. Es ist deutschlandweit das zweite als „Verfügbarkeitsmodell" gestaltete ÖPP-Projekt. Dabei erfolgt die Vergütung des ÖPP-Betreibers in Abhängigkeit vom Umfang und der Qualität der

Verfügbarkeit der Strecke. Bei Einschränkungen (zum Beispiel Fahrstreifen oder Geschwindigkeit) sowie möglichen Abweichungen von vertraglich definierten Leistungen wird die monatliche Entgeltzahlung reduziert.

Das Projekt besteht aus zwei Teilen. Zum einen handelt es sich um die Erweiterung des 65 Kilometer langen Autobahnabschnittes zwischen den Autobahndreiecken Bordesholm und Hamburg-Nordwest. Der zweite Teil umfasst die Erhaltung und den Betrieb des 59 Kilometer langen Abschnitts zwischen der Anschlussstelle Neumünster-Nord und dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest. Baubeginn war im November 2014. Die Fertigstellung soll Ende 2018 erfolgen.

Bei diesem Projekt wurden dem Auftragnehmer die Planung und der Bau im Sinne des Lebenszyklusgedankens für einen Zeitraum von 30 Jahren übertragen. Die Erweiterung soll unter Aufrechterhaltung der derzeit vorhandenen Fahrstreifen erfolgen. Auftragnehmer ist ein Konsortium, bestehend aus den Unternehmen Hochtief PPP Solutions, DIF Infra und dem regionalen Unternehmen Kemna Bau, die gemeinsam unter dem Namen „Via Solutions Nord“ auftreten.

Weitere Informationen www.bmvi.de.

Luftfahrt

Mehr Passagiere ins europäische Ausland im 1. Halbjahr 2014

Im ersten Halbjahr 2014 stieg die Zahl der von deutschen Flughäfen abreisenden Passagiere gegenüber dem ersten Halbjahr 2013 um 1,6 Prozent auf 48,2 Millionen. Wie das Statistische Bundesamt am 26. August weiter mitteilte, nahm dabei das Passagieraufkommen ins Ausland um 2,2 Prozent auf 37,2 Millionen zu. Dieser Zuwachs basiert hauptsächlich auf dem Verkehr mit europäischen Zielen, der insgesamt um 3,3 Prozent zulegte. Wachstumsmotoren waren vor allem die Kanaren (plus 18,5 Prozent) und Griechenland (plus 15,2 Prozent).

Die Zahl der Inlandspassagiere stagnierte dagegen in diesem Zeitraum und blieb mit 11,0 Millionen nahezu unverändert. Der Interkontinentalverkehr nahm um 1,5 Prozent ab. Stark rückläufig waren dabei insbesondere die Passagierzahlen mit Flugziel Ägypten (minus 26,7 Prozent), Japan (minus 13,0 Prozent) und Thailand (minus 11,8 Prozent). Stark gewachsen ist der Luftverkehr mit Mexiko (plus 24,4 Prozent), Israel (plus 16,6 Prozent) und der Dominikanischen Republik (plus 10,6 Prozent).

Starkes Wachstum im September 2014

Der Flughafenverband ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) veröffentlichte im Oktober 2014 aktuelle Zahlen. Danach nutzten im September 2014 20,9 Millionen Passagiere die deutschen Flughäfen, was einem Wachstum von plus 4,7 Prozent entspricht, seit sieben Jahren das höchste Wachstum für den September. Die Luftfracht wuchs um plus 2,6 Prozent auf über 370.000 Tonnen. Die Zahl der gewerblichen Flugbewegungen lag mit 186.000 Starts und Landungen nur 0,1 Prozent über dem Vorjahresniveau.

In den **ersten 9 Monaten 2014** wurden an den deutschen Flughäfen 158 Millionen Passagiere gezählt. Dies sind plus 2,9 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum 2013.

Den größten Flughafen Deutschlands **Frankfurt** nutzten im September rund 5,9 Millionen Fluggäste, was einem Anstieg von 5,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat entspricht. Damit war es der passagierstärkste September in der Geschichte des Frankfurter Flughafens. Außerdem wurden am 26. September mit knapp 214 000 Fluggästen so viele Flugreisende an einem Tag gezählt, wie noch nie zuvor.

In den ersten neun Monaten 2014 verzeichnete der Frankfurter Flughafen im Vorjahresvergleich einen Zuwachs an Fluggästen um 3,2 Prozent auf 45,6 Millionen, die Luftfracht stieg um 2 Prozent auf rund 1,6 Millionen Tonnen, bei einer gleichzeitig leicht rückläufigen Anzahl an Flugbewegungen (minus 0,1 Prozent auf 357 016).

Auch der zweitgrößte Flughafen **München** meldete Rekorde. Mit 11,4 Millionen Fluggästen flogen zwischen Juli und September so viele Passagiere wie noch nie zuvor in einem Quartal. Der September 2014 geht dabei auch als neuer Rekordmonat in die Statistik ein: Die neue Höchstmarke liegt bei 3,8 Millionen Fluggästen. Am Freitag, den 26. September, wurde mit 144 954 Passagieren zudem ein neuer, absoluter Spitzentag erzielt. Die Anzahl der Flugbewegungen lag wegen der eingesetzten größeren Flugzeuge mit rund 285 000 Starts und Landungen um 1,5 Prozent unter dem Vorjahresniveau. In den ersten neun Monaten 2014 entwickelte sich vor allem der Interkontinentalverkehr überdurchschnittlich: Die Fluggastzahlen stiegen um knapp sieben Prozent auf 4,7 Millionen. Im Kontinentalverkehr nutzten 18,4 Millionen Fluggäste das Angebot, 2,5 Prozent mehr als im Vorjahr.

Einrichtung des gemeinsamen Pilotvorhabens für die Unterstützung der Durchführung des europäischen Masterplans für das Flugverkehrsmanagement

Unter dieser langen Überschrift wurde am 27. Juni 2014 im Amtsblatt der EU die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 716/2014 der Kommission veröffentlicht.

Die Europäische Kommission hat dann am 01. Juli das Projekt „Pilot Common Project“ (gemeinsames Pilotvorhaben) gestartet, um die Reform des Flugverkehrsmanagements in Europa einzuleiten. Es ist das erste Projekt, das im Rahmen der technischen Säule (SESAR, *siehe unten*) des Kommissionsvorhabens „Single European Sky“ (einheitlicher Europä-

ischer Luftraum) umgesetzt wird. Im Rahmen des „Pilot Common Project“ sollen effizientere Flugwege eingeführt und so der Treibstoffverbrauch gesenkt werden. Durch bessere operative Prozesse und einen optimierten Informationsaustausch zwischen Piloten und Fluglotsen soll die Produktivität steigen.

Das Gesamtvorhaben „Single European Sky“ der EU-Kommission soll die Zersplitterung des europäischen Luftraums beenden und ein einheitliches Flugverkehrsmanagement schaffen. Unter SESAR ist der technische Teil des „Single European Sky“ zu verstehen. Die Abkürzung SESAR steht für: Single European Sky ATM Research Programme (mit ATM = Air Traffic Management [Luftverkehrsmanagement]). Diese von der EU - Kommission und Eurocontrol ins Leben gerufene Initiative umfasst alle am Flugverkehr beteiligten Partner: Zivile und militärische Flugsicherungen, nationale und internationale Organisationen der Legislative, Flugzeugindustrie, Fluglinien, Flugzeugbetreiber und -nutzer sowie weitere Partner am Boden und in der Luft.

Insgesamt sollen durch SESAR die Kosten des Flugverkehrsmanagements halbiert und die Umweltverschmutzung um zehn Prozent reduziert werden. Außerdem rechnet die EU-Kommission mit einer Verdreifachung der Kapazitäten am Boden und in der Luft und einer Verzehnfachung der Sicherheit. Die nächsten Schritte im Rahmen von SESAR sind Ausschreibungen der nächsten Projekte.

Die EU-Verordnung kann in deutscher Sprache heruntergeladen werden: http://eur-lex.europa.eu.

Weitere Informationen zu SESAR finden sich auf der englischen Webseite: www.sesarju.eu.

Literatur

Treibhausgasneutrales Deutschland 2050

Die vom Umweltbundesamt (UBA) im April 2014 vorgelegte Studie „Treibhausgasneutrales Deutschland 2050“ bezieht alle relevanten Emissionsquellen in die Untersuchung ein. Betrachtet werden neben der gesamten Energieversorgung einschließlich des Wärme- und Verkehrssektors auch die Treibhausgasemissionen von Industrie, Abfallwirtschaft, Land- und Forstwirtschaft. Die Studie entwickelt hierzu ein Zielszenario.

Das Kapitel „Szenario für einen **treibhausgasneutralen Verkehr im Jahr 2050** in Deutschland“ kommt zu dem Ergebnis: „Die vollständige Umstellung des Verkehrssektors auf (erneuerbaren) Strom bis zum Jahr 2050 ist in dem in dieser Studie dargestellten Szenario möglich. Dies ist jedoch mit einem entsprechend hohen zusätzlichen Strombedarf für Fahrstrom und stromerzeugte (synthetische) Kraftstoffe verbunden. Nur durch eine Kombination von Maßnahmen zur **Verkehrsvermeidung, -verlagerung und technischen Maßnahmen zur Effizienzsteigerung** kann der Verkehrssektor seinen Endenergiebedarf senken. Dies ist zusammen mit der ausschließlichen Nutzung regenerativer Energiequellen Grundvoraussetzung für einen treibhausgasneutralen Verkehr im Jahr 2050“

Die Studie zeigt, dass ein treibhausgasneutrales Deutschland mit vorwiegend technischen Maßnahmen möglich ist. Mit dieser Studie möchte das UBA die Diskussion über eine nachhaltige und treibhausgasneutrale Zukunft anstoßen. Weitere Untersuchungen dazu müssen folgen, die zum Beispiel auch die Frage berücksichtigen inwieweit die Veränderung der Lebensstile helfen können das Ziel der Treibhausgasneutralität leichter zu erreichen.

Diese Publikation ist ausschließlich als Download verfügbar: www.umweltbundesamt.de.

Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland — Weichenstellungen bis 2050

Im ihrem Verbändekonzept „Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland“ vom Juni 2014 zeigen die Umweltverbände WWF, BUND, Germanwatch, NABU und VCD einen Weg auf, wie sich im deutschen Verkehrssektor die Treibhausgasemissionen bis 2050 um 95 Prozent reduzieren lassen.

Die Kernaussage lautet: Im Personen- und Güterverkehr müssen neben technischen Maßnahmen zur Verringerung des Energiebedarfs vor allem Maßnahmen zur **Verkehrsvermeidung und -verlagerung** auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel ergriffen werden. Bis 2050 lassen sich so der Endenergiebedarf des Verkehrssektors um knapp 70 Prozent (gegenüber 2005) und die Treibhausgasemissionen um 64 Prozent (gegenüber 1990) reduzieren.

Damit die verbleibende Lücke zur fast vollständigen Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehr geschlossen wird, müssen neben Strom aus erneuerbaren Energien auch Gas- und Flüssigkraftstoffe auf regenerativer Basis eingesetzt werden. Ob und wie diese unter anspruchsvollen Nachhaltigkeitsanforderungen verfügbar gemacht werden können, ist heute noch ungewiss.

Dieses Konzept kann heruntergeladen werden: www.wwf.de.

Zahlen des Schweizer öffentlichen Verkehrs

Die LITRA (Schweizer Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr) hat im September 2014 die wichtigsten Zahlen fürs Jahr 2012 veröffentlicht. Darunter sind allgemeine Angaben zu Netz und Rollmaterial, zur Verkehrsleistung des Personen- und Güterverkehrs, zur Finanzierung, zur Energie und zur Ökologie enthalten. Einige Eckwerte:

- Die 412 Unternehmen des öffentlichen Verkehrs transportierten 2012 2192 Millionen Reisende und 60,2 Millionen Tonnen Güter.
- Für diese Leistung war die Arbeit von 56 630 Beschäftigten und der Einsatz von 1003 Lokomotiven, 3897 Personen-, 8781 Güterwagen, 634 Trams, 4890 Bussen und 148 Schiffen notwendig.
- Der öffentliche Verkehr finanzierte sich 2012 zu rund 51 Prozent

aus Kundenerträgen, zu 38 Prozent aus allgemeinen Steuermitteln und zu 11 Prozent aus zweckgebundenen Steuern.

- Die Mobilität verbrauchte 35 Prozent des inländischen Energieabsatzes. Der Verbrauch verteilte sich zu 77 Prozent auf die Straße, zu 19 Prozent auf die Luftfahrt und zu 4 Prozent auf die Schiene.
- Die Mobilität benötigte rund ein Drittel aller Siedlungsflächen. Dies entspricht 95 000 Hektar oder 125 Quadratmetern pro Einwohner. Davon beanspruchen die Straßen 88 Prozent, die Bahnen 10 Prozent und die Flughäfen 2 Prozent.

Das handliche Nachschlagewerk kann heruntergeladen werden: www.litra.ch.

Verkehr in Zahlen 2014/2015

Das jährlich neu aufgelegte Statistik-Handbuch Verkehr in Zahlen informiert seit mehr als 30 Jahren über nahezu alle Aspekte des Verkehrs einschließlich seiner Stellung in der Volkswirtschaft. Die Neuerscheinung gibt eine Übersicht zu allen Daten und Fakten der Mobilität und Verkehrswirtschaft in Deutschland und in der EU (teilweise mit Zeitreihen über die letzten 50 Jahre). Es bietet somit eine verkehrsstatistische Datengrundlage, mit der Strukturveränderungen der Verkehrsmärkte erkannt und Entwicklungen verfolgt werden können. Zu dem Buch wird eine CD-Rom geliefert, deren umfangreiche Inhalte sich direkt oder als Grafik leicht weiterverarbeiten lassen.

Das Buch kostet 62,50 Euro (inklusive CD und Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten).

ISBN 978-3-87154-516-0

Bestellungen an:
DVV Media Gruppe GmbH | Eurailpress
Nordkanalstr. 36, 20097 Hamburg
Telefon: (040) 23714-440, Fax -450

Mail: buch@dvvmedia.com
Internet: www.eurailpress.de/eb.

Handbuch Gleisbegrünung

Planung — Ausführung — Pflege

In diesem Handbuch wurden erstmals die wichtigsten Anforderungen, Kenntnisse und Erfahrungen zur Gleisbegrünung von den Partnern des Grüngleisnetzwerks — Fachleute aus Verkehrsbetrieben, Forschungseinrichtungen und international arbeitenden Unternehmen – zusammengetragen.

Ein inhaltlicher Einblick:

- Funktionen und Wirkung Grüner Gleise
- Ausführungsformen und Oberbauformen Grüner Gleise
- Voraussetzungen und Anforderungen für den Einbau von Vegetationssystemen
- Begrünungsarten
- Pflege/Bewässerung der Vegetationssysteme im Gleis
- Problemfelder bei der Planung

Das Handbuch dient Praktikern aus dem Gleis- und Vegetationsbereich, aber auch Entscheidern und Planern sowie Einsteigern als Nachschlage- und Übersichtswerk.

Das Buch kostet 69 Euro (inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten).

ISBN: 978-3-87154-502-3

Bestellungen: DVV Media, siehe oben.

Veranstaltungen

10. Innotrans noch erfolgreicher

Die zehnte Auflage der Innotrans war ein Branchenevent der Superlative. In allen relevanten Kategorien konnte die internationale Leitmesse für Verkehrstechnik Zuwächse verzeichnen. So haben vom 23. bis 26. September 2014 genau 2758 Aussteller aus 55 Ländern in Berlin ihre bahntechnischen Innovationen präsentiert. Dabei lag der Anteil der ausländischen Aussteller bei 61 Prozent. Aus über 100 Ländern kamen 139 000 Fachbesucher auf die Innotrans 2014. Die Nettofläche des erneut komplett belegten Messegeländes betrug 102 843 Quadratmeter, einschließlich der neuen Halle „City Cube“ unmittelbar am Südeingang der Messe.

Gegenüber der Innotrans im Jahr 2012 (*siehe Folge 95 der GRV-Nachrichten, ab Seite 33*) bedeutet das 10 Prozent mehr Aussteller und Fachbesucher. Höhepunkt der Innotrans 2014 waren die 145 neuen Schienenfahrzeuge auf den Gleisen des Freigeländes. Am Wochenende nach der Messe nutzten 15 000 Eisenbahnfans die Publikumstage um die Fahrzeuge zu besichtigen. Insgesamt 140 Weltpremieren verdeutlichten die Innovationskraft der Bahnindustrie und die Rolle der Fachmesse als Marketingplattform.

Auf der Innotrans wurden bedeutende **Verträge** sowie zahlreiche **Kooperationsabkommen** unterzeichnet. So hat bei Stadler Rail der finnische Bahnbetreiber Junakalusto Oy weitere 34 Flirt-Züge mit einem Auftragsvolumen von 200 Millionen Euro bestellt, was den 1000. Flirt für Stadler ergibt. Zwischen der Deutschen Bahn (DB) und dem polnischen Hersteller PESA wurde ein Vertrag über die Lieferung von 26 Link-Zügen für Bayern unterzeichnet (*siehe Bericht unter Schienenpersonenverkehr*). Vertreter von Alstom und Vossloh unterschrieben einen Vertrag für die Ausrüstung von Vossloh-Lokomotiven mit moderner Leit- und Steuerungstechnik (ETCS). Der japanische Konzern Toshiba und die Betreibergesellschaft Singapore Rail Engineering gründeten ein Joint Venture. Die dieselelektrische Variante der Siemens Lokomotive Vectron hat die Genehmigung zum Betrieb für Deutschland erhalten. Gerald Hörster, Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes übergab sie an Jürgen Wilder, Vorstand der Siemens-Lok-Sparte.

Rund 1000 internationale Spitzenvertreter aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft nahmen an der **Eröffnungsveranstaltung** am 23. September im Palais am Funkturm teil. An ihrer Spitze der scheidende EU-Kommissar für Verkehr Siim Kallas und der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt. Dobrindt: „Die Bahn kann das Verkehrsmittel des digitalen Zeitalters werden. Es geht in den nächsten

Jahren darum, die Bahn weiter zu modernisieren. Was heute alles machbar und auf dem Markt ist, zeigt die Branche auf der Innotrans." An einem Podiumsgespräch nahmen der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn Dr. Rüdiger Grube, der Vorstandsvorsitzende der East Japan Railway Company Tetsuro Tomita und Jürgen Fenske, Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), teil. Als Vertreter der Bahnindustrie beteiligten sich Henri Poupart-Lafarge, Präsident von Alstom Transport, Dr. Lutz Bertling, Präsident von Bombardier Transportation, und Dr. Jochen Eickholt, Chef der Siemens-Sparte Rail Systems, an der Podiumsdiskussion.

Erstmals in der Geschichte der Innotrans wurden 145 **Schienenfahrzeuge** auf dem Frei- und Gleisgelände ausgestellt. Die führenden Hersteller haben bei Presseterminen 17 innovative Schienenfahrzeuge präsentiert oder symbolisch an ihre Kunden übergeben. Alstom hat gemeinsam mit der DB seine neue Hybridlok (H3) vorgestellt. AnsaldoBreda präsentierte den Hochgeschwindigkeitszug Frecciarossa 1000, zusammen mit Bombardier und dem italienischen Betreiber Trenitalia.

Hochgeschwindigkeitszug Frecciarossa 1000 von AnsaldoBreda und Bombardier; Foto: Gunther Ellwanger.

Im Beisein des britischen Verkehrsministers Patrick McLoughlin hat Siemens erstmals den Desiro City der Fachöffentlichkeit vorgestellt, gezeigt wurden die drei ersten Wagen der Class 700 für die Londoner Thameslink-Strecke. Stadler präsentierte gemeinsam mit der Bahngesellschaft Serbiens den neuen Regionaltriebzug Flirt 3. Die Rangierlokomotive G6 hat sich für Vossloh als Erfolgsmodell erwiesen: Erstmals 2008 auf der Innotrans vorgestellt, konnte Vorstandschef Hans M. Schabert nun bereits die 100. Lok übergeben. Für den Kunden Captrain, ein Unternehmen der französischen SNCF-Geodis-Gruppe, war es die erste von sechs bestellten Maschinen.

Rangierlokomotive G6 von Vossloh für das SNCF-Tochterunternehmen Captrain; Foto: Gunther Ellwanger.

„Mit dem Coradia LINT bieten wir den Fahrgästen ein zuverlässiges Fahrzeug mit moderner Technik und komfortabler Innengestaltung", betonte Jost Knebel, Vorstand der Netinera Deutschland GmbH, anlässlich der Schlüsselübergabe des ersten von 63 erst 2012 bestellten neuen Zügen durch den Hersteller Alstom. Die von Netinera übernommenen Bahnen betreiben teilweise seit über zehn Jahren in Deutschland Personen- und Güterverkehr, zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 kommt in Rheinland-Pfalz die Tochter „vlexx" (Vier-Länder-Express) hinzu, für die der neue Zug bestimmt ist.

Der Markt für den schienengebundenen **Nahverkehr in China** explodiert. Ende 2013 gab es in 19 Großstädten ein Streckennetz von insgesamt 2746 Kilometern, wobei die Metro einen Anteil von 75 Prozent hatte, sagte Chen Jianguo, Vizepräsident der China Association of Metros (CAM) auf einer Pressekonferenz während der Innotrans. Bis 2020 sollen die Netze auf rund 6100 Kilometer wachsen und bis 2020 wird eine Gesamtlänge von 14 000 Kilometern angestrebt. Entsprechend hoch sind die Investitionen, die sich im kommenden Fünfjahresplan (2016 bis 2020) auf rund 250 Milliarden Euro verdoppeln.

Zahlreiche **Fachveranstaltungen** fanden innerhalb der Innotrans Convention statt. Schwerpunkt war das Dialog Forum, das in diesem Jahr aus fünf Einzelveranstaltungen bestand. Im Tunnel Forum fanden zwei Veranstaltungen statt, welche Instandhaltung und Sanierung sowie die Finanzierung im Tunnelbau behandelten.

Zwei vom VDV und dem Deutschen Verkehrsforum (DFV) organisierte Dialog Foren stießen auf besonders großes Interesse. Unter der Überschrift **„Lärmminderung im Schienengüterverkehr — Notwendigkeit oder Übel?"** diskutierten sechs kompetente Persönlichkeiten die Fragen:

- Wie kann die Umrüstung auf LL-Sohlen beschleunigt werden?
- Was ist außerdem für eine rasche Lärmminderung erforderlich?
- Welche ordnungsrechtlichen Maßnahmen sind nach 2020 in Deutschland notwendig?

Die Teilnehmer der Podiumsdiskussion waren sich einig, dass bis 2020 die Umrüstung der Güterwagen auf LL-Sohlen möglich ist. Allein für die Mitglieder des VDV und der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten wird jedoch, vor allem durch die Betriebsmehrkosten, mit einem Mehraufwand von über 1 Milliarde Euro pro Jahr gerechnet.

„Marodes Netz, löchrige Straßen, unsichere Zukunft — Was ist uns der ÖPNV wert?" war der Titel des zweiten vom VDV und DVF organisierten Forums. Im Impulsvortrag des Ministers für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg, Winfried Hermann, sowie in der Podiumsdiskussion wurden die aktuellen Probleme des ÖPNV angesprochen: Seit Jahren Unterfinanzierung der Infrastruktur aller Verkehrsträger, Ungewissheit über die Zukunft von Regionalisierungs- und Entflechtungsmitteln sowie des GVFG, höhere Belastungen aus EEG, Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Bund — DB ab 2015.

„Der **Rail Leaders' Summit** ist zu einem festen Innotrans-Treffpunkt für unsere hochrangigen Gäste aus aller Welt geworden, die an aktuellen Trends im Eisenbahnverkehr interessiert sind", so Dr. Rüdiger Grube. „Im Mittelpunkt der diesjährigen Podiumsdiskussion, stehen die veränderten Kundenanforderungen an das Verkehrsmittel Bahn im digitalen Zeitalter. Als Deutsche Bahn setzen wir damit weitere Impulse für einen vernetzten öffentlichen Verkehr und

die Entwicklung der Mobilität 4.0.“ Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt zeigte sich überzeugt, „dass die Eisenbahn bei intelligenter Nutzung der Digitalisierung das Transportmittel der Zukunft wird.“

Das **EU-Projekt „Marathon“** (Make Rail The Hope for protecting Nature) nutzte Innotrans für seine Abschlussveranstaltung. Insgesamt 17 Partner verfolgten das Ziel, längere, schwerere und schnellere Güterzüge zu fahren. Dies wurde mit zwei jeweils 1500 Meter langen und rund 4000 Tonnen schweren Testzügen mit 100 Stundenkilometern zu Beginn des Jahres 2014 in Frankreich erreicht. Zwei 750 Meter lange Züge wurden gekuppelt und die zweite unbesetzte Lok über Funk von der ersten aus gesteuert. Die Projektverantwortlichen nannten als Vorteile:

- Steigerung der Gleiskapazität
- Verringerung der Betriebskosten
- Industrialisierung des Schienengüterverkehrs.

Ein Handbuch fasst die Ergebnisse des Projekts zusammen und gibt Empfehlungen für die Umsetzung (weitere Informationen: www.marathon-project.eu).

Die 11. Innotrans findet vom 20. bis 23. September 2016 in Berlin statt. Weitere Informationen finden sich auf: www.innotrans.de.

Netznutzungspreise und Investitionen

Unter dieser Überschrift fand am 18. und 19. September 2014 das 47. Freiburger Verkehrsseminar statt, das von der Gesellschaft für Verkehrswissenschaft und Regionalpolitik an der Universität Freiburg veranstaltet wurde.

Professor. Dr. Günter Knieps, Universität Freiburg, eröffnete das Seminar und referierte über „Engpassbasierte Nutzertarife und Investitionsanreize“. Nach einer Übersicht der externen Kosten des Verkehrs erläuterte der Referent die Potentiale marktkonformer Infrastrukturbenutzungsgebühren. Detailliert behandelte Knieps Staugebühren, Knappheitspreise und Qualitätsdifferenzierung. Zur Marktmachtregulierung forderte er: „Es muss vermieden werden, dass Marktmacht im Bereich der Netzinfrastrukturen missbraucht wird, um den aktiven und potentiellen Wettbewerb auf den komplementären Märkten für Netzdienstleistungen zu verzerren. Um die unerwünschte Quersubventionierung zu verhindern, ist zusätzlich das Prinzip der getrennten Rechnungsführung anzuwenden.“

„Zur Lenkungs- und Finanzierungsfunktion von Straßenbenutzungsgebühren“ trug **Professor. Dr. Alexander Eisenkopf**, Zeppelin University Friedrichshafen, vor. Zur Ausgestaltung einer Straßenbenutzungsgebühr differenzierte der Vortragende nach der Erfüllung der Finanzierungs- oder der Allokationsfunktion. Eisenkopf gab dem Thema „Fallstricke bei der Anlastung von Stauungskosten“ breiten Raum, er sieht Akzeptanzprobleme bei der Einführung von Staugebühren. In seiner Zusammenfassung sagte Eisenkopf: „Um die Infrastrukturfinanzierung auf Nutzerfinanzierung umzustellen, erscheinen sowohl pauschale als auch fahrleistungsabhängige Gebühren geeignet.“

„Lkw-Maut in Deutschland: Aktueller Stand und Weiterentwicklung“, war das Thema von **Dr. Adolf Zobel**, Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) Frankfurt. Er beklagte, dass von den jährlichen Einnahmen des Straßenverkehrs in Höhe von 53 Milliarden Euro nur 19 Milliarden Euro für die Straßeninfrastruktur ausgegeben werden. Zobel informierte über die Vorschläge zur Maut im neuen Wegekostengutachten 2014 sowie den Gesetzentwurf des Bundesfernstraßenmautgesetzes.

Professor Dr. Laurent Guihéry, Université Lumière Lyon 2, präsentierte Erfolge und Misserfolge der „Mautsysteme in Frankreich:“. Die geplante Ökosteuer für Lkw (Eco Taxe Poids Lourds) auf 15 000 Kilometer Nationalstraßen sollte rund 1 Milliarde Euro Einnahmen erzeugen. Nach heftigen Demonstrationen wurde sie auf 4000 Kilometer reduziert mit dann nur noch 300 Millionen Euro Einnahmen. Ob diese Steuer überhaupt noch eingeführt wird ist fraglich.

Die auch für Pkw vorhandene Maut (péage) auf Autobahnen stößt auf Akzeptanzprobleme, beispielsweise kostet es von Paris nach St. Raphael (westlich Marseille) 68 Euro, dazu Guihéry: „Die Franzosen sind sauer und nutzen verstärkt die kostenlosen Nationalstraßen und Mitfahrdienste wie BlaBlaCar.“

Über „Nutzerfinanzierung und Infrastrukturinvestitionen im Eisenbahnsektor“ sprach **Professor Dr. Kay Mitusch**, Karlsruher Institut für Technologie (KIT). In seinem Fazit sagte er auch: „In Diskussionen über das Regulierungssystem schiebt die DB Netz zwar gerne das Argument der Investitionsanreize vor, doch in Diskussionen über die Sicherung von Investitionen fordert sie selten verbesserte Anreize, sondern fast immer erhöhte staatliche Beiträge.“

Peter Abegg, Leiter Regulierungsökonomie Deutsche Bahn AG Berlin, behandelte das Thema: „Regulierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur“. Dabei ging er auch auf die Neufassung (Recast) des ersten Eisenbahnpakets der EU ein, das bis zum 16. Juni 2015 umgesetzt werden muss. Die neuen Regulierungsvorschriften umfassen: Detaillierte Vorgaben zur Trassenpreisfestsetzung, Ausweitung der Regulierung von Serviceeinrichtungen und eine stärkere Regulierungsbehörde. Als Stellhebel der Verkehrspolitik für eine positive Entwicklung der Schiene sieht Abegg insbesondere:

- Ausreichende Finanzierung des Bestandsnetzes
- Beseitigung von Engpässen
- Überjährigkeit der öffentlichen Mittel
- Rahmenbedingungen für einen fairen intermodalen Wettbewerb
- Angemessene Regionalisierungsmittel ab 2015
- Enge Verzahnung von Regulierung und Infrastrukturfinanzierung.

2. Deutscher Mobilitätskongress in Frankfurt

Veranstaltet von der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) und ihrer Bezirksvereini-

gung Frankfurt/Rhein-Main fand am 12. und 13. November 2014 unter der Überschrift „Mobility 4.0 — Datenfluss und Mobilität“ der 2. Mobilitätskongress in Frankfurt statt.

Professor Knut Ringat, Präsident der DVWG und Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbunds, begrüßte die rund 300 Teilnehmer und unterstrich die Bedeutung des Rhein-Main Gebiets für den Verkehr mit dem Hinweis, dass 60 Prozent des Fern- und Güterverkehrs der Eisenbahn diesen Raum durchquert.

Tarek Al-Wazir, stellvertretender Ministerpräsident von Hessen, wies auf die ausgezeichnete Verkehrsinfrastruktur im Rhein-Main Gebiet hin als wichtigen Standortfaktor für das Land. Die Herausforderung der Zukunft sieht Al-Wazir in der Erhaltung der Infrastruktur und ihrem Ausbau für den steigenden Verkehr. Da während des GDL-Streiks am 06./07. November die Staus auf den Autobahnen um Frankfurt 60 Prozent länger waren, sagte Al-Wazir: „Die Schieneninfrastruktur muss funktionieren, damit auch der Straßenverkehr funktioniert!“

„Mobilitätskonzepte durch Big Data“ war das Thema von **Nicolas Heyer**, Google Germany. Heyer gab einen Einblick in die erst 15 Jahre alte Google-Welt, in der Informationen organisiert und universell zugänglich gemacht werden. Als Geschäftsprinzipien von Google nannte er:

1. Kundenorientierung
2. Innovation erfordert nicht Perfektion
3. Schnell sein ist besser
4. Ideen kommen von überall
5. Teilen und zusammenarbeiten
6. Daten schlagen die Politik
7. Ideen entwickeln, nicht töten
8. Fehler zulassen
9. Freiheit für Leidenschaft.

Professor Dr. Stephan Rammler, Institut für Transportation Design, Hochschule für Bildende Künste Braunschweig, sieht bei der Digitalisierung in der Mobilität folgende zeitliche Entwicklung: Automatisierung, intramodale und danach intermodale Vernetzung, Navigation und Unterhaltung. Rammler sagte, dass der Wertewandel „nutzen statt besitzen“ auch den Verbrauch von Ressourcen verringert und die Digitalisierung grundsätzlich zu einer Beschleunigung führt.

In der Sequenz „New Mobility / Share-Economy“ erinnerte **Andreas Huber**, Geschäftsführer der deutschen Sektion des Club of Rome, zunächst an das vor 40 Jahren erschienene Buch „Grenzen des Wachstums“, dem nun „Der geplünderte Planet“ gefolgt ist. Huber sagte: „Eine Veränderung der Welt ist nur herbeizuführen, wenn sich jeder Einzelne verändert.“

Professor Dr. Harald Heinrichs, Leuphana Universität Lüneburg, zeigte sich überzeugt, dass die shareeconomy (Wirtschaft des Teilens) existiert, im Hinblick auf über 40 Millionen Pkw in Deutschland sei das car-sharing mit 750 000 Nutzern derzeit aber noch eine Marktnische. Die share economy hat zwar das Potential den Ressourcenverbrauch zu reduzieren, birgt aber auch Risiken für traditionelle, besitzorientierte Geschäftsmodelle.

Zwei weitere parallele Sequenzen waren überschrieben: „Universal Design (UD) in der Mobilität“ und „Mobilität, Big Data und IT“.

Der zweite Kongresstag begann mit drei parallelen Workshops. Im Workshop „Big Data — Chance für den ÖPNV?“ erläuterte **Frau Professor Dr. Ulrike Stopka**, Professur für Kommunikationswirtschaft, Technische Universität Dresden, die Nutzeranforderungen für Mobilitätsapplikationen. Das Mobilitätsverhalten in deutschen Städten ist zu 48,5 Prozent multimodal und zu 50 Prozent monomodal. Einige Kernaussagen von Stopka:

- Die Mobilitätsformen ändern sich mit einer zunehmenden Nutzung kollaborativer Mobilität.
- Intermodale Reiseketten sind mit einem hohen Informationsbedarf verbunden.
- Integrierte Mobilitätsformen erfordern die umfassende Einbeziehung aller Mobilitätsformen von Tür-zu-Tür einschließlich Parkraummanagement sowie eine dynamische Reisebegleitung auf Basis von durchgängigen Echtzeitinformationen.
- Die Herausforderungen an Big Data und Datenkonsistenz nehmen im multimodalen Mobilitätsverbund nochmals deutlich zu, wie zum Beispiel beim intermodalen Störungsmanagement.

In Ihrem Ausblick sagte Stopka.“ Die Vernetzung von Fahrzeugen, Verkehrsinfrastruktur und Individuen inklusive komplexer Umwelterfassung erfordert Big Data und Multi-Provider-Mobilitätsmanagement.“

Johann von Aweyden, mobilité Unternehmensberatung Köln, befasste sich mit Elektronischen Tarifen, die als Basis elektronisch erfasste Fahrten und Preisdifferenzierungsmerkmale verwenden.

„Generation Y: Neue Mobilitätsanforderungen“ war das Thema von **Payman Imani**, International School of Management Frankfurt. Mit einer Umfrage bei 600 Teilnehmern der Generation Y (1981 bis 2000 geboren) wurden Antworten auf Fragen gesucht:

1. Wenden sich junge Leute tatsächlich vom Auto ab? Die Antwort des Referenten: nein, da 95 Prozent der Befragten einen Führerschein haben.

2. Was wünschen sich die Kunden? Antwort: an erster Stelle Pünktlichkeit (49 Prozent) gefolgt von kürzerer Taktzeit (27 Prozent).

Der dritte „Deutsche Mobilitätskongress“ findet am 12./13. November 2015 erneut in Frankfurt statt.

VCD-Fachtagung zur ÖPNV-Finanzierung

Am 15. September 2014 hatte der Verkehrsclub Deutschland (VCD) zu einer Tagung über die Finanzierung des ÖPNV eingeladen, da hier grundlegende Veränderungen anstehen:

- Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes endet 2019.
- Im Rahmen der Föderalismusreformen ist die Verantwortung für den weiteren ÖPNV vom Bund an die Länder übergegangen, die Länder ziehen sich jedoch aus ih-

rer eigenen Finanzierungsverantwortung zunehmend zurück. Es gibt keine Perspektiven für Investitionen in den Erhalt bereits bestehender Infrastrukturen.
- Darüber hinaus unterlagen die Mittel aus dem Entflechtungsgesetz nur bis 2013 einer Zweckbindung für kommunale Verkehrsinfrastrukturen. Somit besteht die Gefahr, dass weitere Mittel dem System ÖPNV entzogen werden.

Nach der Begrüßung der rund 60 Teilnehmer durch die Bundesgeschäftsführerin des VCD, Claudia Maiwald, ging der Bundesvorsitzende, Michael Ziesak, auf Chancen und Risiken für den Bus- und Bahnverkehr in der Zukunft ein. In den Regionalisierungsmitteln sah Ziesak den zentralen Erfolg der deutschen Bahnreform und forderte für die Zukunft eine verkehrsträgerübergreifende Finanzierung des ÖPNV aus einer Hand.

Im Hinblick auf die angespannte Haushaltslage und um weiterhin einen attraktiven ÖPNV vor Ort sicherzustellen, hat der VCD eine Studie bei der BPV-Consult in Auftrag gegeben, deren zentrale Ergebnisse von **Dr. Christoph Zimmer** präsentiert wurden. Der Referent erläuterte zunächst die heutige ÖPNV-Finanzierung sowie die quantitative Entwicklung des ÖPNV. Beim Kapitel „Eckdaten des Finanzierungsbedarfs“ kam Zimmer zu folgenden Ergebnissen:
- Die Fahrpreise des ÖPNV gestalten sich willkürlich — trotz vergleichbarer Bedingungen für das Verkehrsangebot.
- SPNV und ÖSPV (Öffentlicher Straßenpersonenverkehr, das heißt Bus und U-, Stadt- und Straßenbahnen) haben in etwa einen gleich hohen Finanzierungsbedarf von jeweils rund 5 bis 6 Milliarden Euro pro Jahr.
- Der SPNV wird aus Bundesmitteln finanziert, während die Kommunen für den ÖSPV keine gesicherte Geldquelle haben. Die Kommunen bringen derzeit nur 2 Milliarden Euro pro Jahr aus eigenen Mitteln auf; der ÖSPV ist unterfinanziert.

Zur zukünftigen Finanzierung des ÖSPV schlägt die Studie einen „ÖV-Beitrag“ vor, der von allen Einwohnern zu zahlen wäre. Die Einführung eines ÖV-Beitrags analog der Grundsteuer würde eine breite und „gerechte“ Finanzierungsbasis schaffen. Die Einführung eines derartigen ÖV-Beitrags soll im bestehenden gesetzlichen Rahmen schon heute möglich sein und würde die kommunale Aufgabenträgerschaft für den ÖSPV stärken.

Zur möglichen Höhe dieses neuen Beitrags äußerte Zimmer: „Nach etablierten Standards auf Basis bisher erfolgter Rechtsprechung (zum Beispiel für Bewohnerparken) ist ein Niveau von 30 bis 60 Euro pro Jahr und Einwohner denkbar. Die Konkretisierung müsste dann nach den Grundsteuerbemessungsgrundlagen im Einzelnen erfolgen.“

Der Vertreter des VDV, Wolfgang Schwenk, beklagte, dass die Infrastrukturfinanzierung derzeit kurzfristigen politischen Opportunitäten folgt. Zur Weiterentwicklung der deutschen Verkehrsfinanzierung schlug der Referent vor:
- Ausgewogener Mix aus Finanzierungsbausteinen, aufbauend auf Vorhandenem;
- Viele Möglichkeiten für neue Finanzierungsbausteine, Umsetzungschance immer größer;
- Angepasster Rechtsrahmen sollte den Kommunen / Aufgabenträgern das Anwenden neuer Finanzierungsbausteine entsprechend des lokalen Bedarfs ermöglichen.

32. Horber Schienen-Tage

Die diesjährigen Horber Schienen-Tage (HST) fanden vom 19. bis 23. November 2014 statt und wurden von rund 120 Teilnehmern besucht. Traditionell wurden sie eingerahmt von zwei Exkursionen. Am 19. November erfolgte eine Sonderfahrt der Stadtbahn in Heilbronn und am 23. November wurde die reaktivierte Strecke Senden – Weißenhorn und das Ulmer Straßenbahnnetz bereist.

Nach dem Grußwort des Oberbürgermeisters von Horb, **Peter Rosenberger**, führte der Tagungsleiter, **Bernhard Strobel** in die Tagung ein und moderierte die über 30 Vorträge sachkundig. Die 32. HST standen unter dem Motto „Zukunft der Bahn in einer geänderten Mobilitätswelt“. In jeweils drei Referaten wurden 11 Themenfelder behandelt, darunter:
- Eisenbahn heute und morgen,
- Neue Strecken und Angebote im Schienenpersonennahverkehr (SPNV),
- Rahmenbedingungen für den Güterverkehr,
- Infrastruktur,
- Fernbus,
- Ehrenamtliche Arbeit

sowie der Dialog mit der Wissenschaft mit der erneuten Verleihung eines Förderpreises der HST für Nachwuchswissenschaftler. Einige Vorträge werden kurz vorgestellt.

Der Tagungsleiter der Horber Schienen-Tage, Bernhard Strobel;
Foto: Markus Robold.

Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg, referierte über die verkehrspolitischen Ziele im Land. Demnach sollen die Fahrgastzahlen im SPNV bis 2030 verdoppelt werden.

Als Schwerpunkte der Modernisierung der Schieneninfrastruktur im Land nannte Hermann:
- Stuttgart 21 mit Neubaustrecke Wendlingen – Ulm
- Neu- und Ausbau im Rheintal
- Gäubahn
- Elektrifizierung der Hochrheinstrecke und der Südbahn (Ulm – Friedrichshafen).

Hans-Stephen Kerth, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, informierte über die Finanzierung der Schieneninfrastruktur mit Schwerpunkt auf den nichtbundeseigenen

Eisenbahnen (NE). Dabei unterstrich Kerth: „Mit der Verabschiedung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes hat der Bund die Verpflichtung anerkannt, die Grundfinanzierung des Infrastrukturbestandes der NE sicherzustellen. Hierzu wurde erstmals in 2013 ein Betrag von 25 Millionen Euro im Bundeshaushalt bereitgestellt."

Markus Rebmann präsentierte das Thema: „ Der Bundesverkehrswegeplan 2015 kann Weichen für die Verlagerung des Flugverkehrs stellen". Um den nationalen Luftverkehr auf die Schiene zu verlagern, schlug er einen Deutschlandtakt ergänzt um Sprinterzüge vor. Mit einer Neubaustrecke von Frankfurt nach Erfurt ließen sich attraktive Reisezeiten zwischen allen deutschen Metropolen erzielen.

Wolfgang Arnold, Technischer Vorstand der Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) erläuterte die Planungen der SSB zur Verlängerung der S-Bahn-Strecke S 2 auf den Fildern. **Gunther Ellwanger**, Redakteur dieser Zeitschrift, vertiefte die aktuellen Herausforderungen der Mobilitätswelt: Demografischer Wandel und soziologische Veränderungen, Digitalisierung, Klimawandel, Finanzierung der Infrastruktur und intermodale Wettbewerbsverzerrungen.

Die 33. Horber Schienen-Tage finden unter dem Motto „Öffentlicher Schienenverkehr — Zukunft oder Auslaufmodell?" vom 18. bis 22. November 2015 statt. Weitere Informationen: horber.schienen-tage.de.

Personalia

Maurizio Gentile wurde am 24. Juli 2014 zum neuen Vorstandsvorsitzenden des italienischen Infrastrukturbetreibers RFI (Rete Ferroviaria Italiana) gewählt, bisher war er dessen Produktionschef. Gentile folgt auf **Michele Mario Elia**, der zum neuen Vorstandsvorsitzenden der italienischen Staatsbahn FS ernannt worden war.

Alain Vidalies ist seit 26. August 2014 neuer Verkehrsstaatssekretär in Frankreich. Im Rahmen einer Regierungsumbildung ersetzt er **Frédéric Cuvillier**. Vidalies ist wie sein Vorgänger der Umweltministerin **Ségolène Royal** (offiziell: Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie) unterstellt, die ihr Amt behielt.

† **Heinrich Freiherr von Lersner** ist am 26. August 2014 im Alter von 84 Jahren verstorben. Er war der erste Präsident des Umweltbundesamtes und stand von 1974 bis 1995 an seiner Spitze.

Alois Stöger ist seit 01.September 2014 neuer österreichischer Verkehrsminister, er war bisher Gesundheitsminister. Stöger folgt auf **Doris Bures**, die nun Nationalratspräsidentin ist.

Michel Joye, bisheriger Vizepräsident des Schweizer VöV (Verband öffentlicher Verkehr) und Direktor der Transportbetriebe der Region Lausanne, ist am 04. September 2014 zum neuen Präsidenten des VöV gewählt worden. Er folgt auf **Urs Hanselmann** der nach vier Jahren an der Verbandsspitze seinen Rücktritt erklärt hatte.

Wolfgang Dietrich Vorstandsvorsitzender des Vereins Bahnprojekt Stuttgart–Ulm und Sprecher des Bahnprojekts gab am 08. Oktober 2014 sein Ausscheiden aus beiden Funktionen zum Jahreswechsel bekannt.

† **Peter Münchschwander** ist am 27. Oktober.2014 im Alter von 77 Jahren verstorben, bis 2000 war er Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG.

Susanne Kortendick, oberste Personalverantwortliche bei Bombardier Transportation in Deutschland, ist am 29. Oktober 2014 zur neuen Förderkreissprecherin der Allianz pro Schiene gewählt worden. Kortendick übernimmt das Amt von **Michael Clausecker**.

Die Slowenin **Violeta Bulc** ist seit 01. November 2014 neue EU-Kommissarin für Verkehr, sie ist Nachfolgerin des Esten **Siim Kallas**.

Der Österreicher **Josef Doppelbauer** wird Anfang 2015 neuer Geschäftsführender Direktor der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) in Valenciennes. Er arbeitete bisher bei Bombardier und tritt die Nachfolge des Belgiers **Marcel Verslype** an, der die ERA seit ihrer Gründung vor 10 Jahren leitete.

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 Schwanhäußer.

Redaktion (verantwortlich):
Dr.-Ing. Gunther Ellwanger,
Vorsitzender der GRV,
Mattenweg 12, 79856 Hinterzarten,
Tel. 07652 919009,
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,
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 20. November 2014. Später eingegangene Informationen konnten nur noch teilweise berücksichtigt werden.

Titelbild: Einfahrt des Golden-Pass-Zugs D 3126 von Montreux nach Zweisimmen in den Bahnhof Gstaad im Berner Oberland; Foto Gunther Ellwanger.

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

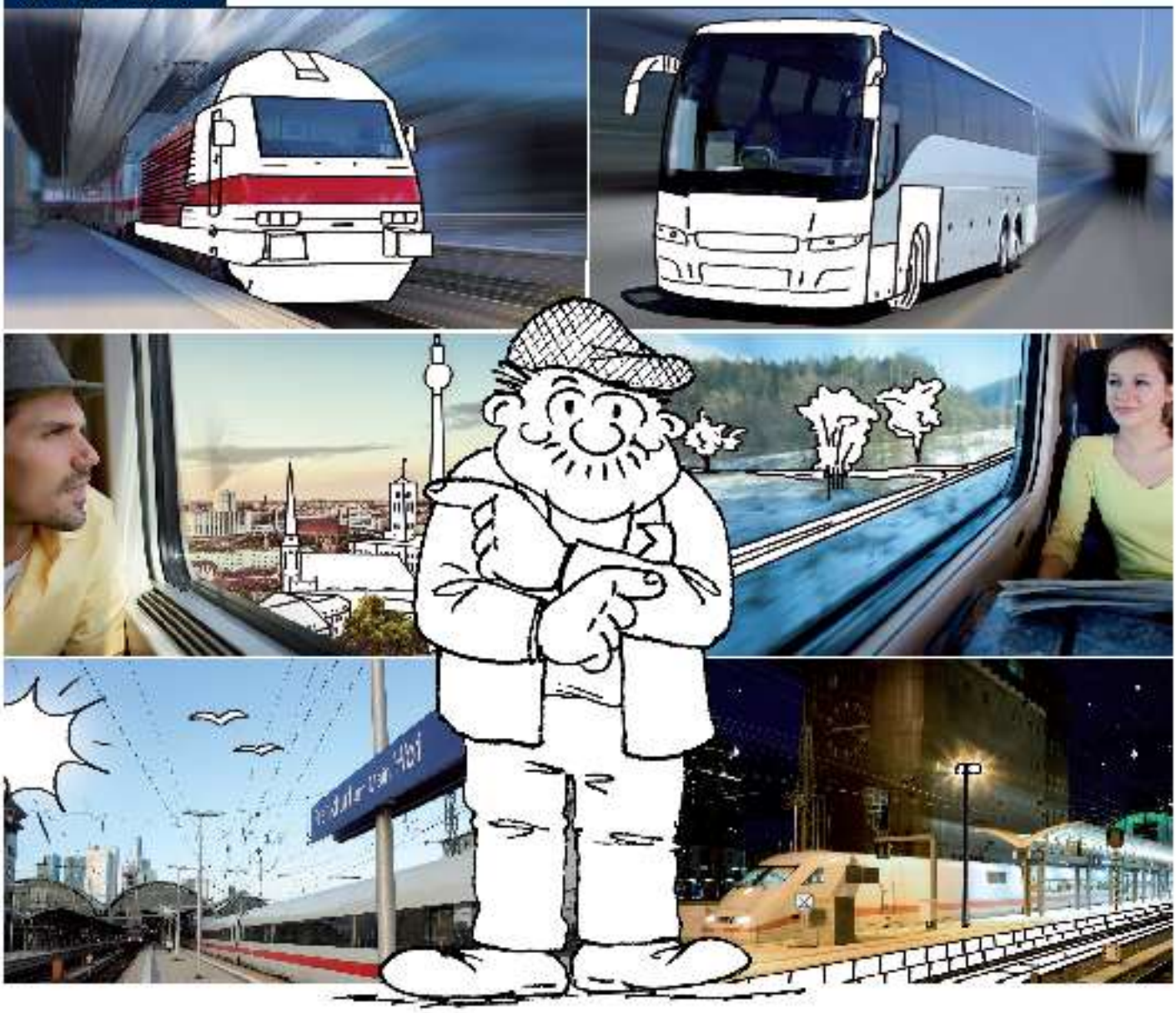
Die GRV-Nachrichten erscheinen 2- bis 3-mal jährlich und werden im Rahmen der verfügbaren Auflage an interessierte Einzelpersonen unentgeltlich abgegeben.

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

Die nächste Folge der GRV-Nachrichten erscheint voraussichtlich im April 2015.

econex

www.econex.de



Ihr Kunde interessiert sich nicht für „intelligent vernetzte Mobilität“.

Er will einfach nur zuverlässig und bequem von A nach B.

Deshalb ist es so wichtig, die Situation vor Ort ganz konkret zu analysieren. Wir machen das: mit Zählungen, Befragungen und Tests, die wir schnell und zuverlässig organisieren, durchführen und auswerten. So helfen wir unseren Kunden, Sicherheit bei der strategischen Planung zu gewinnen. Und das Ergebnis ist dann tatsächlich intelligent vernetzte Mobilität.

Auch wenn wir dabei selbstverständlich aktuellste Hard- und Software einsetzen: Die Basis all dessen, was wir tun, ist immer gründliche Arbeit vor Ort.

econex – solides Handwerk seit 1999.