Folge 106 September 2016

GRV-Nachrichten

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

Foto: Hans-Dieter Budde.

Leitartikel: Neue Perspektiven mit dem Gotthard-Basistunnel | Seite 3

Bilanz und Ausblick — Grundzüge einer zukunftsfähigen Bahnpolitik | Seite 8

Neue Alpentransversalen vernetzen Europa | Seite 17

Investitionen in die Bahninfrastruktur: Notwendig, aber nicht hinreichend | Seite 5

25 Jahre ITF-Planungen in Deutschland | Seite 15

Schienenprojekte im Bundesverkehrswegeplan 2030 | Seite 18

GESAGT. GETAN. GEHOLFEN.

DEVK

Für alle, die gern Auto fahren.
Die günstige Kfz-Versicherung mit Service.

Für eine persönliche Beratung finden Sie unter **www.devk.de**
einen Ansprechpartner in Ihrer Nähe.

Telefonisch sind wir unter **0800 4-757-757*** rund um die Uhr für Sie da.
* gebührenfrei aus dem deutschen Telefonnetz

Inhaltsverzeichnis

Europäische Verkehrspolitik 4
Verkehrspolitik in Deutschland 8
Nachhaltigkeit 11
Eisenbahnen allgemein 14
Eisenbahninfrastruktur 17
Schienengüterverkehr 22
Schienenpersonenverkehr 24
Weiterer Verkehr im Umweltverbund 25
Schifffahrt 26
Straßenverkehr 26
Luftfahrt 27
Verkehr in der Schweiz 27
Literatur 31
Veranstaltungen 31
Personalia 34
Impressum 35

Leitartikel

Gotthard-Basistunnel: Neue Perspektiven für den europäischen Bahnverkehr

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

Anfang Juni hat die Schweiz mit dem Gotthard-Basistunnel den längsten Eisenbahntunnel der Welt eröffnet. Sie verstärkt damit ihre Anstrengungen, den Güterverkehr durch die Alpen von der Straße auf die Bahn zu verlagern.

Ende Februar 2016 haben die Schweizerinnen und Schweizer in einer Volksabstimmung Ja gesagt zu einer zweiten Tunnelröhre für den Straßenverkehr durch den Gotthard, den wichtigsten Schweizer Alpenübergang. Diese zweite Röhre wird voraussichtlich um das Jahr 2030 in Betrieb gehen. Der Entscheid war Ausdruck einer rationalen Verkehrspolitik, so wie sie sich die Herausgeber dieser Publikation auf die Fahnen geschrieben haben. Er ermöglicht mit richtungsgetrennten Röhren einen sichereren Betrieb als heute und stellt sicher, dass die Nord-Süd-Straßenverbindung durch den Gotthard ohne jahrelangen Unterbruch zur Verfügung steht und ohne dass die Kapazitäten im Straßenverkehr durch die Alpen erhöht werden. So wie im bestehenden Tunnel wird es auch nach dem Bau der zweiten Röhre nur eine Spur pro Richtung geben. Die Straßenkapazität im alpenquerenden Verkehr bleibt auf dem heutigen Stand. Dieser Grundsatz ist im Gesetz verankert und kann nicht einfach gekippt werden. Denn die Schweiz hält weiterhin an ihrem Ziel fest, den Güterverkehr durch die Alpen von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Zu Gunsten dieser Politik wird Ende 2016 — nach der feierlichen, weltweit mit positivem Echo verfolgten Eröffnung vom Juni — wie geplant der neue Eisenbahn-Basistunnel durch den Gotthard in Betrieb genommen, mit 57 Kilometern der längste Eisenbahntunnel der Welt.

Dr. Peter Füglistaler; Foto: Riehs.

Der Gotthard-Basistunnel bringt dem Eisenbahnverkehr auf der Nord-Süd-Achse markante Verbesserungen und erhöht seine Attraktivität im Vergleich zur bisherigen Situation deutlich. Im Gegensatz zum neuen Straßentunnel verbessert er nicht nur die Sicherheit, sondern schafft zusätzliche Kapazitäten und eine ganz neue Verbindungsqualität.

- Im Personenverkehr verkürzen sich die Reisezeiten zwischen dem Norden und Süden der Schweiz im Endausbau (nach Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels und Abschluss von Bauarbeiten auf den Zubringerstrecken bis Ende 2020) um rund eine Dreiviertelstunde. Die Reise von Zürich nach Mailand dauert dann noch gut drei Stunden.
- Der Güterverkehr erhält mit dem Gotthard-Basistunnel eine gegenüber heute wesentlich leistungsfähigere und modernere Infrastruktur: Der Tunnel führt als Flachbahn durch die Alpen. Damit können mit nur mehr einer Lokomotive lange Güterzüge durch die Alpen geführt werden. Der Beizug einer Schiebelok zur Überwindung von Steigungen wird überflüssig. Die Fahrt verkürzt sich zudem längenmäßig um 30 Kilometer. Die Zahl der Güterverkehrs-Trassen steigt markant: Anstelle der 180 Trassen über die Bergstrecke stehen inskünftig 260 im Basistunnel zur Verfügung. Weiter bauen die Schweiz und Italien die Zufahrtsstrecken zum Gotthard-Basistunnel so aus, dass bis 2020 auf der Nord-Süd-Schienenachse durchgehend Transporte von Lastwagen mit vier Metern Eckhöhe und mit Güterzügen von 750 Meter Länge möglich sind.

Mit diesen eindrücklichen Eckwerten bildet der Gotthard-Basistunnel das Herzstück des europäischen Schienengüterverkehrskorridors Rhein – Alpen. Dieser führt von den Häfen in Rotterdam und Antwerpen über die Schwerpunktregion der deutschen Industrie, das Ruhrgebiet durch die Schweiz in die norditalienischen Wirtschaftsmetropolen und zum Hafen von Genua. Die Schweiz hat also nicht nur für sich gebaut, sondern für Europa. Der Gotthard-Basistunnel ist ein Beitrag, den die Schweiz an die Integration, die wirtschaftliche Verflechtung und den Wohlstand unseres Kontinentes leistet.

Natürlich ist dieses Geschenk nicht uneigennützig. Die schweizerische Stimmbevölkerung hat in zwei Abstimmungen 1992 und 1998 nicht zuletzt deshalb Ja gesagt zu den neuen Eisenbahn-Basistunnels (derjenige am Lötschberg befindet sich seit 2007 erfolgreich in Betrieb), weil ihr die Verlagerung des Güterverkehrs durch die Alpen auf die Schiene ein großes Anliegen ist. Mit den bisherigen Maßnahmen für die Verlagerung ist es der Schweiz gelungen, die Zahl der jährlichen Lastwagen- und Sattelschlepperfahrten durch die Alpen trotz stetigem Wirtschaftswachstum von 1,4 auf rund 1 Million Fahrten pro Jahr zu senken. Die Bahn hat im alpenquerenden Güterverkehr einen Marktanteil von fast 70 Prozent erreicht. Ergänzend zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels und dem Ausbau der Achse auf vier Meter Eckhöhe plant die Schweiz derzeit weitere Maßnahmen, um die Verkehrsverlagerung voranzutreiben:

- Per 2017 wird die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die schweizerische Lastwagenmaut, von heute durchschnittlich rund 250 Euro für eine Lastwagenfahrt von der Nord- zur Südgrenze der Schweiz auf durchschnittlich rund 270 Euro angehoben.
- Zudem passt die Schweiz für die Jahre 2017 bis 2021 den Trassenpreis so an, dass lange, schwere Güterzüge im alpenquerenden Güterverkehr entlastet werden.

Wir erwarten von unseren Partnern im Ausland, dass sie den neuen, modernen Eisenbahntunnel für ihre Warentransporte nutzen. Die EU-Kommission hat sich in ihrem Weißbuch von 2011 zu einer fortschrittlichen und umweltfreundlichen Politik im Bereich der langläufigen Gütertransporte bekannt. Wir wünschen uns, dass in diesem Bereich weitere Schritte folgen. Auch mit dem zeitnahen Ausbau der Zulaufstrecken in Norditalien und Süddeutschland zum neuen Gotthard-Basistunnel können unsere europäischen Partner einen Beitrag leisten, dass der Gotthard-Basistunnel nicht nur zu einer Erfolgsstory der Schweiz, sondern von ganz Europa wird!

Europäische Verkehrspolitik

Gute Fortschritte beim 4. Eisenbahnpaket

Über die **technische Säule des 4. Eisenbahnpakets** herrschte schon seit Monaten Einigkeit. Am 28. April 2016 wurde sie von der Vollversammlung des Europäischen Parlaments genehmigt, sie besteht aus:

- Verordnung Eisenbahnagentur (2016/796)
- Richtlinie Interoperabilität (2016/797)
- Richtlinie Eisenbahnsicherheit (2016/798).

Die Texte wurden im Amtsblatt L 138 vom 26. Mai 2016 veröffentlicht und traten am 15. Juni 2016 in Kraft. Während die Richtlinien noch in nationales Recht umgesetzt werden müssen, bringt die neue Verordnung sofort eine Stärkung der Eisenbahnagentur, die nun Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsbescheinigungen erteilt und so diese Prozesse für Hersteller und Betreiber einfacher und schneller macht. Außerdem änderte sich der Name in „Eisenbahnagentur der Europäischen Union“.

Am 19. April 2016 einigten sich die Unterhändler der EU-Mitgliedstaaten, des Europäischen Parlaments und der EU-Kommission auf die so genannte **politische Säule des 4. Eisenbahnpakets**. Anfang Mai stimmten auch das Europäische Parlament und der Ministerrat zu. Der politische Teil des 4. Eisenbahnpakets besteht aus:

- Verordnung zum nationalen Personenverkehr
- Richtlinie Marktöffnung und Infrastruktur
- Verordnung zur Normalisierung der Rechnungsführung.

In den Jahren 2020 beziehungsweise 2023 sollen die Märkte für den inländischen Schienenpersonenverkehr für den Wettbewerb geöffnet werden. In Deutschland erfolgte die Marktöffnung für alle Schienenverkehre bereits mit der Bahnreform 1994. Ab 2023 sollen Schienenpersonennahverkehrsleistungen über öffentliche Ausschreibungen vergeben werden, die allen Eisenbahnunternehmen in der EU offenstehen. Unter der Voraussetzung, dass bestimmte Leistungskriterien (Qualität, Pünktlichkeit et cetera) erfüllt werden, dürfen Mitgliedstaaten diese Leistungen ausnahmsweise aber weiterhin direkt vergeben.

Mit der Öffnung der inländischen Schienenpersonenverkehrsmärkte wird der europäische Binnenmarkt für Schienenverkehre vollendet. Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union müssen die politische Säule des Pakets noch formell verabschieden, was bis Herbst 2016 möglich erscheint.

Europäischer Eisenbahngipfel in Brüssel

Die Zeitschrift „Railway Gazette“ und die Bayrische EU-Landesvertretung hatten für den 27./28. April 2016 zum Eisenbahngipfel nach Brüssel eingeladen. Dieser European Rail Summit fand nach 2014 zum zweiten Mal statt (*siehe Folge 101 der GRV-Nachrichten, Seite 7f.*). Als Hausherr begrüßte **Joachim Herrmann**, bayrischer Verkehrsminister, die rund 250 Teilnehmer.

Rainer Wenty,
Verkaufsdirektor von Plasser & Theurer,
während einer Podiumsdiskussion
Foto: Gunther Ellwanger.

Vor Vertretern aus Politik, Bahnunternehmen und Bahnindustrie aus ganz Europa sprach Hermann unter dem diesjährigen Motto „Breaking Down Borders“ (Grenzen überwinden) über die aktuellen Herausforderungen im Eisenbahnsektor: „Ich mache mich persönlich stark dafür, dass wir die Videoüberwachung im Schienenverkehr flächendeckend

ausbauen. Kameras dienen nicht nur der Abschreckung, sondern helfen auch bei der Aufklärung von Straftaten.“ Hermann begrüßte außerdem wichtige europäische Projekte im Infrastrukturbereich, insbesondere die Eröffnung des Gotthard-Tunnels im Juni sowie die Inbetriebnahme der Neubaustrecke zwischen Bayern und Thüringen Ende 2017. Dank eines Hochgeschwindigkeitszuges seien Berlin und München dann nur knapp vier Stunden voneinander entfernt.

Für die Eröffnungsrede konnten die Veranstalter die EU-Verkehrskommissarin **Violeta Bulc** gewinnen, die für ihre Verkehrsvision vier Prinzipien vorstellte:

- Dekarbonisierung
- Digitalisierung
- Globalisierung und
- Auf die Menschen ausgerichtete Lösungen.

Alle vier gestärkt durch die Kernstücke Innovation und Investition. Um die Staus auf Straßen zu verringern, den Verkehr kohlenstoffrei zu machen und den Menschen besser zu dienen, forderte Bulc: „Der Eisenbahnsektor muss reformiert werden um zu wachsen und einen höheren Marktanteil zu erlangen, mit mehr integrierten Diensten, mit der Schiene als zentralem Teil der Multimodalität und der kundenorientierten Mobilität.“

Michael Cramer,
Vorsitzender des Verkehrsausschusses des europäischen Parlaments (TRAN)
Foto: Gunther Ellwanger.

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des europäischen Parlaments (TRAN) **Michael Cramer** hielt in der Sektion „Den Kunden dienen“ das Impulsreferat. In der Sektion „Die digitale Revolution — Technik und Innovation“ wurde die Impulsrede von **Josef Doppelbauer**, Exekutivdirektor der Europäischen Eisenbahnagentur, gehalten.

Das Impulsreferat von Professor **Werner Rothengatter**, Karlsruher Institut für Technologie, für die Sektion „Der Weg voraus — Investitionen in Infrastruktur“ wird unten abgedruckt.

Investitionen in die Bahninfrastruktur in Europa: Notwendig, aber nicht hinreichend

Von Prof. Dr. Werner Rothengatter, Karlsruhe.

1 Bilanz seit 1995: Viel Einsatz, ernüchternde Ergebnisse

Mit der Richtlinie 1991/440/EC hat die EU Kommission die aktive europäische Eisenbahnpolitik eingeleitet. Es folgten die Richtlinien 2001/12-14/EU und vier Eisenbahnpakete, von denen das letzte noch vervollständigt werden muss (*Anmerkung: siehe Bericht oben*). In den Weißbüchern von 2001 und 2011 spielt die Revitalisierung der Eisenbahnen in der EU eine beherrschende Rolle, so dass Eisenbahnvorhaben die Entwicklung der Transeuropäischen Netze seit 1996 dominierten.

Obwohl bereits enorme Summen in die Bahnnetze investiert wurden, sind die Ergebnisse ernüchternd. Der Verkehrsmittelanteil der Bahnen im Personenfernverkehr blieb mit zirka 6,5 Prozent im Zeitraum von 1995 bis 2012 annähernd konstant; im Güterverkehr fiel er sogar deutlich von 20,3 auf 17,2 Prozent (ohne Seeverkehr, *siehe EU Transport in Facts and Figures. 2015*). Obwohl die Verkehrsprognosen die Erwartung einer Revitalisierung der Bahnen stützten, bewegen sich die aktuellen Zahlen weiter nach unten. Dies ist zum Teil dadurch begründet, dass fundamentale Annahmen in den Prognosen zur Senkung der relativen Kosten Bahn / Straße nicht zutreffen. Die Kosten des Bahngütertransports sind in Deutschland im Zeitraum von 2010 bis 2015 um 12,0 Prozent gestiegen, während die Kosten des Straßengüterverkehrs nur um 6,7 Prozent nach oben gingen. Eine Internalisierung der externen Kosten des Straßengüterverkehrs fand praktisch nicht statt — im Gegenteil: Obwohl die Kosten der Luftverschmutzung seit 2013 in Deutschland in die Lkw-Mauten eingerechnet werden, bewegten sich die Infrastrukturkosten drastisch nach unten, so dass per Saldo eine Kostenentlastung stattfand. Die Bahnen haben dagegen mit Erhöhungen der Trassenkosten, der Umlage von Kosten erneuerbarer Energien, der Einbeziehung in die Kohlendioxid-Emissionszertifikate und nicht zuletzt mit erbitterten tariflichen Auseinandersetzungen zu kämpfen, die letztlich auch noch das Image der Zuverlässigkeit des Bahntransports untergruben. Im liberalisierten Personenfernverkehr bleiben die Busse von Mauten auf den Fernstraßen in Deutschland verschont, während jeder Bahnkilometer einer Trassengebühr unterliegt.

Angesichts dieser negativen Entwicklung werden vielfach Zweifel an der EU Eisenbahnpolitik geäußert. Das European Economic and Social Committee (EESC, 2013) stellt zum Beispiel in Frage, ob in den meisten Mitgliedsstaaten überhaupt eine Tonne an Gütern als Resultat der Liberalisierungspolitik verlagert worden ist. Das Wettbewerbskonzept der Kommission mit dem Schwergewicht auf intramodaler Konkurrenz bei gleichzeitiger Enthaltsamkeit in Bezug auf intermodale Fairness gerät zunehmend in die Kritik. Insofern ergibt sich die Frage, ob sich die mit dem neuen Konzept der Kernnetzkorridore nochmals zu steigernden Investitionen in die Bahninfrastruktur künftig in einem wenig bahnfreundlichen Wettbewerbsumfeld auszahlen können.

2 Kernnetzkorridore und Schlüsselindikatoren

Das Konzept der Transeuropäischen Netze von 2011 mit Revision von 2013 sieht eine Zweiteilung in ein Kernnetz und ein Gesamtnetz vor. Das Kernnetz soll bis 2030, das Gesamtnetz bis 2050 realisiert werden, wobei die prioritären Kernnetzkorridore gut zwei Drittel des Kernnetzes ausmachen. Wiederum rund zwei Drittel der geplanten Inves-

titionen für die Kernnetzkorridore betreffen die Eisenbahnen. Hier gilt es vor allem, den Flickenteppich unterschiedlicher Bahntechnologien und -organisationen zu beseitigen. Denn die unterschiedlichen Bedingungen in den Mitgliedsländern zwingen zu Grenzaufenthalten, Lokwechsel, Wechsel des Fahrpersonals sowie Wechsel der Sicherheitsvorschriften. Zum Beispiel sind auf der Verbindung Hamburg – Athen derzeit sechs Lokwechsel erforderlich und die Verzögerungen bewegen sich nicht im Bereich von Stunden sondern — weitgehend unprognostizierbar — von Tagen. Daher hat die Kommission Schlüsselindikatoren („Key Performance Indicators“, kurz KPI) definiert, die für alle Teile des Kernnetzes bis 2030 erfüllt sein sollen. Dies betrifft:

- Strecken zweigleisig und elektrifiziert
- Standardspurweite 1435 Millimeter
- maximale Geschwindigkeit für Güterzüge 100 Stundenkilometer
- maximale Länge von Güterzügen 740 Meter
- maximale Achslast von Güterwagen 22,5 Tonnen
- Zugleit- und -sicherungssystem ERMTS („European Rail Traffic Management System“)

Professor Rothengatter bei seinem Vortrag auf dem europäischen Eisenbahngipfel; Foto: Gunther Ellwanger.

Während die Beseitigung von Grenzwiderständen häufig mit gezielten Änderungen der Verwaltungs- und Kontrollabläufe bei geringen Investitionen möglich ist (es gibt nur wenige sehr aufwendige Lückenschlüsse an den Grenzen wie zum Beispiel die Donaubrücke zwischen Vidin und Calafat, Bulgarien/Rumänien), ist die einheitliche Installation von ERMTS sehr aufwendig. Bislang ist der Fortschritt überschaubar, wie der ERTMS-Koordinator Karel Vinck in seinem Arbeitsbericht von 2015 feststellt:

- Auf einigen Kernnetzkorridoren liegt die Einrichtungsrate unter 10 Prozent.
- Ein neues Programm ist erforderlich, um den notwendigen Durchbruch zu erzielen.
- Neue Finanzierungsinstrumente sollen helfen, die Implementierung zu beschleunigen.

Dabei handelt es sich bei dem gemeinsamen Standard für das ERTMS keineswegs um eine technische Neuerung. Vielmehr geht es um das ETCS „Level 2, Baseline 3“, das eine relativ kostengünstige Anpassung der Zugleitsysteme von Ländern mit fortschrittlichen Technologien erlaubt, die sich bislang sehr zögerlich bei der Einführung des ERTMS Standards verhalten haben (vor allem Deutschland und Frankreich). Dies bedeutet, dass es für Länder mit rückständigen Standards eine deutliche Verbesserung der Kapazitätsnutzung geben wird, während Länder mit fortschrittlichen Technologien nur geringe Kapazitätsausweitungen erwarten können. Immerhin werden die Anforderungen an die Ausrüstung von Mehrsystem-Lokomotiven im grenzüberschreitenden Verkehr spürbar vermindert und die Schulung des Fahrpersonals vereinheitlicht.

3 Finanzierung

Die gesamten Investitionen für die Kernnetzkorridore liegen laut einer Schätzung des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung (FhG ISI, 2015) bei 623 Milliarden Euro, wobei 468 Milliarden Euro auf den Zeitraum 2015 bis 2030 fallen. Hauptfinanzierungsquelle sind nach wie vor die Haushalte der Mitgliedsländer, die in der Vergangenheit weit mehr als die Hälfte der Finanzierungslast getragen haben. Es wird möglich sein, einzelne Projekte verstärkt mit ÖPPs (Öffentlich-Private Partnerschaften) zu finanzieren, wie das Beispiel der Hochgeschwindigkeitsverkehrs-Strecke zwischen Tours und Bordeaux zeigt. Hier beteiligt sich der private Konzessionär (Vinci) mit 49 Prozent an den Baukosten, der Infrastrukturmanager (RFF) trägt 13 Prozent bei, während 38 Prozent von Staat und EU zu tragen sind. Der Zugbetreiber (SNCF) soll die Refinanzierung des privaten Kapitals (Amortisation, Zins) und die Deckung laufender Kosten über Trassenabgaben leisten.

Die EU bietet zusammen mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) rund zehn Instrumente der Kofinanzierung an. Diese werden in Studien für das Europäische Parlament (Doll, Rothengatter und Schade, 2015) ausführlich erläutert. Die wesentlichen EU-Finanzierungsquellen sind heute die CEF (Connecting Europe Facility, sie enthält auch die Mittel des CF [Cohesion Fund] für Verkehrsinvestitionen in Kohäsionsländern) und der ERDF (European Regional Development Fund). Während die CEF zunächst durch die Einbeziehung von CF-Mitteln gestärkt wurde (Ausstattung rund 26,25 Milliarden Euro für Verkehr 2014 bis 2020) hat die Einrichtung des EFSI (European Fund for Strategic Investments) davon 2,2 Milliarden Euro abgezogen. Dabei ist fraglich, ob die von EFSI finanzierten Projekte weiterhin aus dem Bahnbereich stammen können, da der angestrebte Multiplikator von 15 eine hohe Hürde ist. Die bislang von der Kommission veröffentlichten Erfolgsmeldungen betreffen Projekte, die bereits beschlossen, baufertig und weitgehend öffentlich durchfinanziert waren, so dass die EFSI-Kofinanzierung eher Mitnahmeeffekte auslöste.

Allein die Finanzierung von ERTMS kostet nach Schätzungen der „Innovation & Networks Executive Agency (INEA)“ (2015) 11 bis 13 Milliarden Euro. Im ersten Aufruf zum mittelfristigen Finanzierungsprogramm bis 2020, in dem mit 13 Milliarden Euro bereits mehr als die Hälfte des Budgets von 24 Milliarden Euro zugeteilt wurde, kofinanziert die CEF ERTMS-Investitionen im Gesamtumfang von nur 1,1 Milliarden Euro. Daraus lässt sich die Größe der Finanzierungslücke für dieses wichtigste Vorhaben zur Schaffung von Interoperabilität im europäischen Schienenverkehr abschätzen.

Den Überlegungen der Christophersen Gruppe (2015) entsprechend bieten sich zwei zusätzliche Finanzierungsinstrumente an, die zur Entlastung der nationalen Haushalte beitragen und die CEF/ERDF-Finanzierung ergänzen könnten: die konzessionsähnliche Finanzierung, etwa mit Projekt-Bonds, und die Fonds-Finanzierung. Bei der konzessionsähnlichen Finanzierung wird das Risiko des Konzessionärs durch öffentliche Begleitmaßnahmen stark abgesenkt. Dazu tragen nachrangige Kredite der EU bei, welche die Emission vorrangiger Schuldtitel durch den Konzessionär (project bonds) und deren Risiko reduzieren. Ferner übernimmt die Kommission Bürgschaften und trägt das Risiko der nachrangigen Schuld gemeinsam mit der EIB. In Deutschland wurde dieses Instrument erstmalig beim Ausbau eines Abschnitts der A7 Autobahn angewendet.

Alle Finanzierungsinstrumente, die nicht mit nachfragebasierten Refinanzierungen verbunden sind, haben zur Konsequenz, dass die staatlichen Finanzierungsbeiträge einschließlich der Garantien mit den Vorgaben zur Begrenzung öffentlicher Kreditaufnahme kollidieren können. Dagegen würde der Vorschlag, spezielle Fonds zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung einzurichten, zu einer Entlastung der öffentlichen Haushalte führen. Extrem ist hier das Schweizer Modell, die Infrastrukturvorhaben der Schiene über einen gemischten Fonds (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur, FABI) zu finanzieren, in den Straßenmauten und Anteile öffentlicher Steuern einfließen. Die Christophersen Gruppe geht nicht davon aus, dass sich das Schweizer Modell in der EU durchsetzen lässt, nennt aber die Möglichkeit, die externen Kosten des Straßenverkehrs vollständiger als bislang praktiziert, zu erheben und die Einnahmen einem Infrastrukturfonds zweckgebunden zuzuführen. Ähnliche Vorschläge hat in Deutschland die Daehre-Kommission (2012) unterbreitet.

4 Innovationen

Bei den Kofinanzierungen durch die CEF findet man zwar die Kategorie „Innovationen“, doch in keinem Falle

Baustelle der Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit VDE Nummer 8.1); Planum und die neue Main-Brücke bei Ebensfeld.
An den Oberleitungsmasten der NBS wird gearbeitet.
Foto: DB AG / Uwe Miethe.

geht es um grundsätzliche Veränderungen von Technologie oder Bahnorganisation. Folgt man den Arbeitsplänen der Koordinatoren für die Kernnetzkorridore, so ergibt sich im Jahre 2030 ein Bahnnetz mit verbesserter Interoperabilität, aber betrieben mit der Technik des Jahres 2000 (ETCS Level 2). Künftige Bahntechnologien werden zwar im Rahmen von Forschungsprojekten der EU-Rahmenprogramme wie zum Beispiel New Opera, Tiger, Living Rail, Spider Plus oder Shift-2-Rail in Szenarien blühender Bahnwelten transformiert, existieren aber nur in Simulationsmodellen. Es gibt keine Pläne für Pilotanwendungen und auch keine vorbereitenden Standards für solche Zukunftstechnologien, wie zum Beispiel für das ETCS Level 3 (hier gibt es nur die Pilotanwendung von ERTMS Regional in Schweden), für automatisch geführte Züge in offenen Netzen oder automatische Bearbeitungsprozesse für Boxen, Container oder Sattelauflieger in Terminals. Nicht einmal bei automatischen Kupplungen, die seit Jahrzehnten ein Dauerthema der UIC sind, ist ein EU-Standard in Sicht.

Damit droht den Bahnen aus zwei Gründen eine Zukunft der Stagnation trotz immenser Investitionen in die Infrastruktur: Erstens wegen technologischer Rückständigkeit, denn in den nächsten 20 Jahren wird es starke Fortschritte bei den konkurrierenden Verkehrsträgern geben, welche die Fortschritte der „Vierten Industriellen Revolution“ konsequent nutzen werden. Im Eisenbahnsektor fehlt dagegen ein starkes Interesse der Industrie wegen der zu geringen Stückzahlen für Ausrüstungen und Fahrzeuge. Leistungsfähige staatliche Einrichtungen für die Eisenbahnforschung und -entwicklung — etwa analog zum japanischen Railway Technical Research Institute (RTRI) — wurden im Zuge der Liberalisierung nicht geschaffen, weil man von der naiven Annahme ausging, dass ein verstärkter Wettbewerb auf der Schiene allein ausreicht, um die Innovationen zu beflügeln.

Zweitens wegen der viel beschworenen aber nie ernsthaft umgesetzten Internalisierung externer Kosten. Die Vorleistungen der Bahnen zu Klimaschutz und Lärmreduzierung wurden mit einer Rückführung der Steuervorteile für die Erzeugung erneuerbarer Energien und zusätzlichen Kosten für lärmarme Güterwagen bestraft, während der Straßenverkehr von solchen Belastungen verschont wurde. Die Umsetzung von Grenzwerten für den Klimaschutz für Pkw ließ sich einfach in die Zukunft verschieben, während sich der Lkw dieser Herausforderung noch gar nicht stellen muss, ja sich sogar sinkender Mauten erfreuen darf. Erst wenn diese beiden großen Bremsen, die Innovationsbremse für die Bahntechnik und die Internalisierungsbremse für externe Kosten des Straßenverkehrs, gelöst werden, darf man ernsthaft mit einer Revitalisierung der Bahnen in Europa rechnen.

Verkehrspolitik in Deutschland

Bilanz und Ausblick — Grundzüge einer zukunftsfähigen Bahnpolitik

Die GRV-Nachrichten lassen hier in loser Folge Verkehrspolitiker der im Bundestag vertretenen Parteien zu Wort kommen.

Kirsten Lühmann, Mitglied des Deutschen Bundestages und Sprecherin für Verkehr und digitale Infrastruktur in der SPD-Bundestagsfraktion.

Kirsten Lühmann MdB;
Foto: Büro Lühmann.

Die Klimakonferenz in Paris war ein Erfolg. Ziel ist es, die Erderwärmung auf weniger als zwei Grad Celsius zu begrenzen. Der Verkehrssektor soll dazu einen erheblichen Beitrag leisten. 7 bis 10 Millionen Tonnen Kohlendioxid-Einsparung muss er in Deutschland zur Reduktion beitragen.

Die SPD setzt daher verstärkt auf umwelt- und klimafreundliche Verkehrsträger. Dazu zählen für uns, neben der Bahn, das Binnenschiff und der Umweltverbund aus Öffentlichem Personennahverkehr, Radverkehr und Fußgehenden. Bahnfahren muss dabei — wie Mobilität insgesamt — für alle Menschen bezahlbar bleiben und barrierefrei möglich sein.

Der Grundstein für die heutige Bahn ist durch die Bahnreform von 1994 gelegt worden. Zur Erinnerung: Richtig Spaß gemacht hat Bahnfahren in all den Jahren vor der Bahnreform nicht wirklich. Die Züge waren laut, haben oft geklappert und gescheppert und die sanitären Anlagen waren alles andere als vorzeigbar. Dies hat sich deutlich geändert.

Wir halten es nach wie vor für richtig, dass mit der Bahnreform von 1994 die Eisenbahnen des Bundes in privatrechtlich organisierte Wirtschaftsunternehmen überführt und konkurrierenden Unternehmen der Zugang zum Schienennetz ermöglicht wurde. Der Bund übernahm als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge die Infrastrukturverantwortung für das Schienennetz und finanziert den Erhalt und Ausbau. Auch die Übertragung der Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an die Bundesländer hat sich bewährt. Hier gewährt der Bund den Ländern zur Bestellung ihres SPNV einen Teil des Mehrwertsteueraufkommens in Form von Regionalisierungsmitteln.

Der Wettbewerb für den SPNV und den Schienengüterverkehr hat sich weiter positiv entwickelt. Selbst beim Fernverkehr kommt langsam der ein oder andere Mitbewerber aus der Deckung. Aber beim Schienennetz verfügt der Konzern über ein Monopol. In einem Monopol muss der Staat die Möglichkeit haben, Renditen zu begrenzen.

Wir, als SPD-Bundestagsfraktion haben unser Ziel klar benannt: Wir wollen einen funktionierenden, leistungsfähigen und bezahlbaren Schienenverkehr. Dies gehört für uns zur öffentlichen Daseinsvorsorge.

Hierbei sind der Ausbau und der Erhalt des Schienennetzes der bundeseigenen Eisenbahnen sowie dessen optimale Nutzung im Personen- und Güterverkehr eine grundsätzliche und notwendige Voraussetzung für ein funktionierendes System Schiene.

Mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) haben wir eine Strategie für die nächsten Jahre vorgelegt. Das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ und die Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren stehen dabei im Vordergrund. Besonders wichtig ist uns, dass die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße einen möglichst hohen Anteil an den Gesamtinvestitionen des BVWP erhalten. Diese Forderung ist in das Ergebnis des jetzigen Entwurfes eingeflossen: Vom Gesamtvolumen des BVWP entfallen knapp 49 Prozent auf die Straße, runde 9 Prozent auf die Wasserstraße und mehr als 41 Prozent auf die Schiene. Auch bei den Neubauprojekten ist die Schiene mit 40 Prozent gut ausgestattet. An diesem Verhältnis werden wir auch in den weiteren Verhandlungen des BVWP festhalten.

Mit der LuFV (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) haben wir seit 2009 ein Steuerungsinstrument in der Hand, um die Infrastrukturmittel des Bundes in der Zukunft deutlich effizienter einzusetzen und auf diese Weise die hohe Qualität des deutschen Schienennetzes zu erhalten. Zu Beginn dieser Legislaturperiode haben wir die neue LuFV II zwischen dem Bund und der DB AG auf den Weg gebracht. Hiermit steht für die Jahre 2015 bis 2019 die Rekordsumme von insgesamt 28 Milliarden Euro für den Erhalt der Schieneninfrastruktur zur Verfügung. Dazu kommen in diesem Zeitraum noch zirka 7 Milliarden Euro für den Neu- und Ausbau.

Als Gegenleistung hierfür schuldet die DB AG dem Bund eine bestimmte, vereinbarte Qualität des Netzes. Diese Qualitätsziele könnte die DB AG nicht erreichen, wenn sie ihre Schieneninfrastruktur vernachlässigen würde. Darüber hinaus ist die DB AG nach der LuFV verpflichtet, aus eigenen Mitteln einen jährlichen Mindestbeitrag für die Instandhaltung ihrer Schieneninfrastruktur aufzubringen. Die Bahn stellt dafür jährlich durchschnittlich 1,6 Milliarden Euro aus Eigenmitteln zur Verfügung.

Neben Erhalt und Ausbau der Kapazität des Schienennetzes, gehören faire Preise für die Benutzung der Infrastruktur und ein diskriminierungsfreier Zugang für alle Wettbewerber zum grundlegen Gerüst eines funktionierenden Schienenverkehrs.

Und gerade weil es ein Monopol ist, müssen die zugrundeliegenden Preise zur Nutzung der Infrastruktur auch transparent sein. Der Bund hat daher Sorge zu tragen, dass die Schieneninfrastruktur allen Wettbewerbern zu gleichen Konditionen und angemes-

senen Preisen zur Verfügung steht. Fairer Wettbewerb und angemessen angesetzte Trassenentgelte stellen eine wesentliche Voraussetzung dar, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Die Eisenbahn muss für die Nutzer bezahlbar bleiben. Nur dann wird es uns gelingen, mehr Menschen zum Bahnfahren zu bewegen und mehr Güter auf die Schiene zu verlagern.

Der Wettbewerb im Eisenbahnsektor wird weiter gestärkt werden durch die Überarbeitung des Eisenbahn-Regulierungsrechts zur Umsetzung der europäischen Richtlinie 2012/34/EU. Für uns stand aber von vornherein fest: Wir wollen eine Regulierung, die wichtige Impulse setzt, aber keine Überregulierung. Mit dem verabschiedeten Gesetzentwurf ist uns dies in Abstimmung mit den Bundesländern in einem guten Kompromiss gelungen.

Der Staat trägt zugleich Verantwortung für die Beschäftigten im Bahnsektor. Er muss dafür sorgen, dass Regulierungen, die mehr Wettbewerb schaffen, nicht zu ihren Lasten gehen. Der Wettbewerb im Bahnsektor darf nicht über Lohnunterbietung und Dumpinglöhne auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen werden. Spezielle Verantwortung trägt der Bund als Eigentümer der DB AG für deren Beschäftigte. Ihnen hat er im Zuge der Bahnreform zugesichert, dass innerhalb des Konzerns ein einheitlicher Arbeitsmarkt bestehen bleibt, der allen Beschäftigten prinzipiell offen steht. Zu dieser Zusage stehen wir.

Eine zukunftsfähige Bahnpolitik schließt für die SPD einen umfassenden Lärmschutz mit ein. Deutschland will den Schienenlärm bis 2020 — bezogen auf die Werte aus dem Jahr 2008 — halbieren. Eine der Maßnahmen, mit der dieses Ziel erreicht werden soll, ist die Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremstechniken. Aufgrund unserer Initiative hat die DB Netz AG zum Fahrplanwechsel 2012/2013 schließlich ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt, das mit einem Bonus-Malus-System einen finanziellen Anreiz zum Einsatz leiser Güterwagen schafft. Der Bund fördert außerdem die Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremstechnik durch eine laufleistungsabhängige Zuwendung an die Wagenhalter. Insgesamt stehen hierfür Bundesmittel in Höhe von bis zu 152 Millionen Euro bis 2020 zur Verfügung. Ab 2020 sollen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz verkehren dürfen. Die rechtlichen Grundlagen hierfür werden derzeit erarbeitet.

Zudem haben wir die hierfür zur Verfügung stehenden Mittel um weitere 20 Millionen Euro erhöht.

Grundsätzlich sind die richtigen Weichen für einen zukunftsfähigen Schienenverkehr gestellt.

Allerdings muss auch ehrlicherweise erwähnt werden, dass einige Verkehrssparten der DB AG Sorge bereiten und dies auch zu Lasten des gesamten Schienenverkehrs geht.

Mit der Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) verpflichtet der Bund die DB AG, ihr Streckennetz in gutem Zustand zu halten.
Swietelsky Gleisbauzug RU 800 S: Kombinationsmaschine der Herstellerfirma Plasser & Theurer für den kontinuierlichen Gleisumbau und die Schotterbettreinigung. Der Koloss erneuert bis zu zwei Kilometer Strecke pro Tag und erledigt alles „aus einer Hand" — von den Schwellen bis zum Schotter. Foto: DB AG / Claus Weber.

Eine weitere wichtige Säule zur Erreichung des Halbierungsziels, stellt die freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes dar. Mit dem seit 1999 eingerichteten Lärmsanierungsprogramm konnten aus Bundesmitteln rund ein Drittel der als sanierungsbedürftig eingestuften Strecken mit Lärmschutz ausgestattet werden. Das Lärmsanierungsprogramm wird durch halbjährliche koordinierende Sitzungen und eine gemeinsame Mittelsteuerung begleitet. In den Jahren 2009 bis 2013 standen jährlich 100 Millionen Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen zur Verfügung. 2014 und 2015 lag der Mittelansatz bei 130 Millionen Euro. Des Weiteren hat die SPD in den letzten Haushalsberatungen durchgesetzt, dass die Werte, ab dem freiwillig Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen gebaut werden, denen für die Straße angepasst werden (Absenkung der Auslösegrenzwerte um 3 Dezibel A).

Hier ist an erster Stelle die Güterverkehrssparte zu erwähnen. Dieses Segment hat sich nie wirklich vom Einbruch durch die Finanz- und Wirtschaftskrise erholt.

Der Marktumfang des Schienengüterverkehrs in Deutschland betrug im Jahr 2015 zirka 115 Milliarden Tonnenkilometer, was einem Anteil von zirka 17 Prozent am gesamten deutschen Güterverkehrsmarkt entspricht. DB Cargo musste zwischen 2008 und 2015 einen Rückgang der eigenen Güterverkehrsleistung von 91,2 Milliarden Tonnenkilometer auf 71,0 Milliarden Tonnenkilometer hinnehmen. Demnach sank der Marktanteil von DB Cargo am Schienengüterverkehr in Deutschland zwischen 2008 und 2015 von zirka 78,8 Prozent auf nur noch zirka 62 Prozent, obwohl die Gesamtmenge der auf der Schiene transportierten Güter jährlich steigt und inzwischen das Vorkrisenniveau 2008 erreicht hat. Zu berück-

sichtigen ist dabei, dass die Gesamtmenge der transportierten Güter deutlich gestiegen ist, dass also fast der gesamte Zuwachs auf der Straße zu verzeichnen ist.

Im Übrigen hat DB Cargo immer mehr Einzelwagenverkehre eingestellt. Hierdurch wanderten viele Kunden zum Verkehrsträger Straße ab. Um verlorene Kunden zurückzugewinnen, muss DB Cargo flexibler werden und besser auf die Kundenwünsche eingehen.

Aber auch der Schienenfernverkehr der DB AG ist in den letzten Jahren in die Schieflage geraten. Mit der Liberalisierung des Fernbusmarktes bekam die DB AG einen ernsthaften Konkurrenten, was zur Folge hatte, dass viele Kunden in Richtung Busverkehr abwanderten. Sehr spät reagierte die DB AG und lockerte ihr starres Preissystem etwas, um Fahrgäste wieder zu gewinnen. Gleichzeitig startet sie eine Qualitätsoffensive. 25 Prozent mehr Angebote sollen jährlich 50 Millionen Reisende mehr bringen und somit Kunden zurückgewinnen. Neue Städte werden ins Flächennetz der DB AG aufgenommen: darunter Mönchengladbach, Chemnitz, Krefeld, Potsdam, Fürth, Heilbronn, Trier, Cottbus, Siegen. Insgesamt bekommen über 30 Städte eine verbesserte Anbindung.

Trotzdem kann ich als Sprecherin der AG Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion mit den Rahmen- und Wettbewerbsbedingungen des Verkehrsträgers Schiene nicht zufrieden sein.

Wir von Seiten der SPD haben bei den Verhandlungen zum Personenbeförderungsgesetz (PBfG), in dem die Liberalisierung der Fernbusse beschlossen wurde, auch eine entsprechende Maut für Fernbusse gefordert, konnten uns aber damit nicht durchsetzen.

Zur Stärkung des umweltfreundlichen Systems Schiene wäre es zunächst einmal wichtig, die vom Schienenverkehr zu tragende Stromsteuer zu senken. Hier sieht die EU-Kommission ausdrücklich sogar eine Senkung bis auf ein Mindestmaß vor.

Hier gibt es auch auf politischer Ebene noch viel Arbeit und Überzeugungskraft zu leisten.

Stellungnahme der GRV zum Entwurf des BVWP 2030

Nach Diskussion in der Mitgliederversammlung der GRV in Siegburg am 30. April 2016 wurde folgende Stellungnahme ans Bundesverkehrsministerium gesandt:

„Der heutige modal split des Verkehrs und seine Trends sind nicht nachhaltig. In der EU ist der Verkehr bereits für rund 25 Prozent der Treibhausgase verantwortlich, mit der Tendenz eines weiteren Anstiegs. Für 2050 geht die Europäische Kommission von einem Anteil des Verkehrs von 50 Prozent aus.

Bundesumweltministerin Barbara Hendricks mahnte am 03. Februar 2016: „Die Bereiche Verkehr und Landwirtschaft wurden für den Klimaschutz viel zu lange vernachlässigt. Das kann so nicht bleiben. Verkehr und Landwirtschaft müssen künftig substantielle Beiträge für den Klimaschutz leisten. Wir brauchen eine Klimawende in allen Sektoren."

Die von Hendricks geforderte Klimawende lässt sich nur mit einer Verkehrswende schaffen. Dies bedeutet eine massive Verlagerung von Straßen- und Luftverkehr auf die umweltverträgliche Schiene.

Wichtigstes Instrument der Verkehrspolitik ist die Infrastrukturpolitik. Daher müssen bei der Verteilung der Investitionen auf die verschiedenen Verkehrsträger auch die Klimaziele der Bundesregierung beziehungsweise der EU (Weißbuch Verkehr 2050 fordert minus 60 Prozent Treibhausgase des Verkehrs) berücksichtigt werden. Im Entwurf des BVWP 2030 ist dies nicht der Fall: Von den Gesamtinvestitionen in Höhe von 264,5 Milliarden Euro sollen 49,4 Prozent auf die Bundesfernstraßen und nur 41,3 Prozent auf die Schienenwege des Bundes entfallen. Um die Klimaziele zu erreichen, müssen die Investitionen für die umweltverträgliche Schiene deutlich erhöht werden.

Ich darf Sie im Namen der GRV aufrufen, den Anforderungen des EU-Weißbuches und den Klimazielen der Bundesregierung zu entsprechen und die Mittel für den Verkehrsträger Schiene auf mindestens 125 Milliarden Euro (47,3 Prozent) zu erhöhen und die für den Verkehrsträger Straße auf höchstens 115 Milliarden Euro (43,5 Prozent) zu begrenzen."

Mit Datum vom 12. Mai teilte das BMVI der GRV mit, dass ihre Stellungnahme unter Nr. 16328 registriert wurde. Wegen der Vielzahl von Stellungnahmen werde es keine einzelnen Antworten geben. Wie mit den Stellungnahmen umgegangen wurde, zeigt der Bericht zum Beteiligungsverfahren (siehe: www.bmvi.de; das von der GRV angesprochene Thema wird auf Seite 14 behandelt).

Kabinett beschließt Bundesverkehrswegeplan 2030

Am 03. August 2016 hat das Bundeskabinett den von Bundesminister Alexander Dobrindt vorgestellten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 sowie die Ausbaugesetze für die Bundesschienen-, -fernstraßen- und -wasserstraßenwege beschlossen. Der neue Bundesverkehrswegeplan umfasst rund 1000 Projekte mit einem Gesamtvolumen von 269,6 Milliarden Euro. Diese teilen sich auf in 112,3 Milliarden Euro für Schienenwege, 132,8 Milliarden Euro für Bundesfernstraßen, und 24,5 Milliarden Euro für Bundeswasserstraßen.

Gegenüber dem Entwurf des BVWP haben sich die Anteile am Investitionsvolumen minimal verändert auf: 49,3 Prozent für die Straße, 41,6 Prozent für die Schiene und 9,1 Prozent für Wasserstraßen.

Bundesfinanzminister Schäuble will Bundesfernstraßengesellschaft

Über 300 Gäste hatten die Gelegenheit, im öffentlichen Teil der 32. Mitgliederversammlung des Deutschen Verkehrsforums (DVF) am 25. April 2016 in Berlin, Bundesfinanzminister **Dr. Wolfgang Schäuble** zu erleben.

Schäuble hat für die Einrichtung einer Bundesfernstraßengesellschaft geworben: „Dass Verkehrswege nicht erhalten oder gebaut werden, liegt nicht am fehlenden Geld, sondern an den teilweise ungenügenden Planungs- und Genehmigungskapazitäten in den Bundesländern. Deshalb brauchen wir eine Bundesfernstraßengesellschaft, die in einem ersten Schritt für die Bundesautobahnen zuständig ist, und in einem zweiten für die Bundesstraßen. Dazu

ist eine Grundgesetzänderung nötig, die auch eine Zwei-Drittel-Mehrheit im Bundesrat erfordert. Wir müssen daher die Länder für diese Reform gewinnen, die sich aktuell einstimmig gegen eine Bundesfernstraßengesellschaft positioniert haben."

Die volle Unterstützung der Verkehrswirtschaft für eine Bundesfernstraßengesellschaft sagte der Vorsitzende des Präsidiums des DFV **Dr. Ulrich Nußbaum** dem Finanzminister zu: „Wir wollen eine Bundesfernstraßengesellschaft, aber auch begleitende Strukturreformen, insbesondere neue Finanzierungsinstrumente für eine mehrjährige Durchfinanzierung von Verkehrsprojekten unabhängig von der Kameralistik der öffentlichen Haushalte." Nußbaum plädierte auch für die Aufstockung des investiven Verkehrshaushalts des Bundes auf 15 Milliarden Euro jährlich.

Schäuble bekräftigte, dass die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ‚dauerhaft prioritär' sei. Eine nachhaltige Finanzpolitik trage entscheidend zu einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung bei, gerade in Zeiten weltweit fragiler Märkte.

In einer Podiumsdiskussion mit Vertretern aller Verkehrsträger, forderte **Dr. Rüdiger Grube**, Mitglied des Präsidiums des DFV und Vorstandsvorsitzender der DB AG einen fairen Wettbewerb in der EU: „Für den Schienenverkehr gilt ebenso, dass fairer Wettbewerb einen einheitlichen Ordnungsrahmen auch auf europäischer Ebene benötigt. Deutschland hat seine Nahverkehrsmärkte für private Eisenbahnunternehmen schon lange geöffnet — im benachbarten Ausland ist dies vielfach nicht der Fall. Die Deutsche Bahn hat somit nicht dieselben Wettbewerbsbedingungen." *(Anmerkung: Das noch nicht verabschiedete 4. Eisenbahnpaket der EU sieht erst für 2020/2023 Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr vor, siehe Beitrag unter Europäische Verkehrspolitik).*

Nachhaltigkeit

Fahrtziel Natur-Award 2016 geht an Bayerischen Wald

Die Nationalpark- und Naturparkregion Bayerischer Wald hat mit dem „Gästeservice Umwelt-Ticket" (GUTi) den Fahrtziel Natur-Award 2016 gewonnen. Der Bayerische Wald konnte sich gegen das Naturschutzgebiet Ammergauer Alpen mit der „elektronischen Gästekarte" und der „KönigsCard" sowie das Biosphärenreservat Südost-Rügen mit der Kurkarte „Bus frei" durchsetzen, die für ihre Angebote eine Auszeichnung erhielten. Die Preisverleihung fand am 01. Juli 2016 in Potsdam im Rahmen der Jubiläumsfeier „15 Jahre Fahrtziel Natur" statt.

„Igel"-Busse verbinden im Bayerischen Wald Wanderer-Treffpunkte an Rachel und Lusen, die Nationalpark-Orte und das Nationalparkzentrum Lusen in Neuschönau miteinander. Mit dem Gästeservice Umwelt-Ticket „GUTi" ist die Fahrt kostenlos; Foto: DB AG / Hans-Dieter Budde.

Den Wettbewerb hatte die Kooperation Fahrtziel Natur zum fünften Mal ausgeschrieben. Darin engagieren sich die großen Umweltverbände BUND, NABU und VCD zusammen mit der Deutschen Bahn dafür, ökologisch verträgliches Verkehrsverhalten mit aktivem Naturerlebnis zu verbinden. Der BUND-Vorsitzende Professor Dr. Hubert Weiger zeigte sich stolz auf die Region um den ältesten Nationalpark Deutschlands. „Vor 40 Jahren haben wir zusammen mit anderen den Grundstein für den ersten Nationalpark Deutschlands gelegt. Seitdem begleiten wir die Entwicklung des Schutzgebietes Bayerischer Wald konstruktiv und mit kritischem Sachverstand. Es ist nicht nur für die Natur von herausragender und europäischer Bedeutung, es ist auch ein touristischer Magnet in Deutschland. National- und Naturpark Bayerischer Wald geben Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung der Region, schaffen und sichern Arbeitsplätze. Wesentlich dafür ist ihre Erreichbarkeit und Nutzung mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Das Gästeservice Umwelt-Ticket schafft dafür beste Voraussetzungen".

Berthold Huber, Vorstand Transport und Verkehr der Deutschen Bahn, betonte in seiner Laudatio: „Wir zeichnen nicht nur GUTi, sondern vor allem auch das langjährige, kontinuierliche und gemeinsame Engagement aller Akteure für eine nachhaltige Entwicklung des Bayerischen Waldes aus. Die Ergebnisse der umfassenden Bemühungen um die Entwicklung klimafreundlicher Mobilitätsangebote und die breite Kommunikation an die Gäste sind vorbildlich."

Das „Gästeservice Umwelt-Ticket" (GUTi) erhalten Übernachtungsgäste in 21 Gemeinden in der Nationalpark- und Naturparkregion Bayerischer Wald automatisch bei der Anmeldung im Beherbergungsbetrieb. GUTi ist eine Weiterentwicklung des bereits im Jahr 2009 mit dem Fahrtziel Natur-Award prämierten Bayerwald-Tickets, das nach wie vor für Einheimische und Tagesgäste sehr attraktiv ist. Beide Angebote gelten auf einem Streckennetz von über 1100 Kilometern. Mit attraktiven öffentlichen Verkehrsangeboten wie Waldbahn und Igelbussen sind die wichtigsten Ausflugsziele und Sehenswürdigkeiten gut erreichbar. Die seit der Einführung von GUTi im Jahr 2010 deutlich gestiegenen Fahrgastzahlen zeigen, dass das Angebot Urlaubsgäste zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr motiviert.

Auch das Naturschutzgebiet Ammergauer Alpen und das Biosphärenreservat Südost-Rügen überzeugten die Jury und erhielten eine Auszeichnung im Rahmen des Fahrtziel Natur-Awards.

In den Ammergauer Alpen ist das Engagement für nachhaltigen Tourismus und umweltfreundliche Mobilität selbstverständlich. Dazu gehört, dass seit 2012 Übernachtungsgäste mit der „elektronischen Gästekarte“ die öffentlichen Buslinien der Region während ihres Aufenthalts beliebig oft und kostenlos nutzen können (*siehe Titelfoto*). Mehr als 70 Gastgeber bieten darüber hinaus die „KönigsCard“ an, die zusätzlich zur Nutzung der Busse mehr als 250 Leistungen kostenfrei erlebbar macht. Das attraktive Angebot motiviert viele Touristen zum Umstieg auf den Bus. Das sichert auch den Einheimischen ein für eine ländliche Region überdurchschnittlich gutes öffentliches Verkehrsangebot.

Mit dem Projekt „Bus frei“ auf Rügen wird die Kurkarte in den Ostseebädern Sellin, Baabe und Göhren sowie in weiteren 5 Gemeinden auf der Halbinsel Mönchgut zum Gratis-Fahrschein für Busse und Bäderbahnen. So wurden bereits viele Urlauber zum Umstieg vom eigenen Auto auf öffentliche Verkehrsmittel bewegt.
„Rasender Roland“, die nostalgische Schmalspurbahn auf Rügen (EVU Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH), und Linienbusse der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen habe ihre Fahrpläne aufeinander abgestimmt;
Foto: DB AG / Hans-Dieter Budde.

„Bus frei“ heißt das Leuchtturmprojekt für umweltfreundliche Mobilität auf der Insel Rügen. Urlauber im Biosphärenreservat Südost-Rügen, die in den Osteebädern Göhren, Sellin und Baabe übernachten, können mit ihrer Kurkarte die Bäderbahnen und Ortsbusse innerhalb der drei Ostseebäder sowie die Busse der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH (VVR) in der Region kostenlos nutzen. Im Sommer kommt der Fahrradtransport mit den RADzfatz-Bussen hinzu. „Bus frei“ hat nachweislich dazu beigetragen, den PKW-Verkehr zu verringern. Davon profitieren Anwohner und Umwelt gleichermaßen. „Dank des vorbildlichen gemeinschaftlichen Engagements vieler Akteure vor Ort konnten auf Rügen wie in den Ammergauer Alpen attraktive Alternativen zum eigenen Auto geschaffen werden, mit denen der Urlauber die Schönheiten der Regionen noch entspannter genießen kann“, sagt Michael Ziesak, Bundesvorsitzender des VCD

Seit 2009 wird mit dem Fahrtziel Natur-Award das Engagement zur Vernetzung von nachhaltigem Tourismus und umweltfreundlicher Mobilität in Fahrtziel Natur-Gebieten gewürdigt. Ausgezeichnet werden ausschließlich bereits umgesetzte Projekte mit Vorbildcharakter. Der Gewinner erhält ein aus Medialeistungen der Kooperationspartner bestehendes Kommunikationspaket im Wert von 25 000 Euro. Teilnahmeberechtigt sind alle 20 deutschen Fahrtziel Natur-Gebiete.

Fahrtziel Natur fördert seit 15 Jahren umweltfreundliche Mobilität und nachhaltigen Tourismus im Umfeld von nationalen Naturlandschaften und sichert damit das Naturerbe und die Biodiversität. Ziel ist es, den Freizeitverkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu verlagern. Weitere Informationen im Internet unter www.fahrtziel-natur.de.

Bundesumweltministerin Barbara Hendricks unterzeichnet das Pariser Klimaabkommen

Bundesumweltministerin Barbara Hendricks unterzeichnete am 22. April 2016 im Rahmen einer Zeremonie der Vereinten Nationen in New York das Pariser Klimaschutzabkommen (*siehe Folge 105 der GRV-Nachrichten, Leitartikel und Seiten 10ff.*). Damit gehört Deutschland zu den Erstunterzeichnern des Klimavertrags.

Hendricks: „Der Geist von Paris lebt. Noch nie in der Geschichte der Vereinten Nationen hatte ein Abkommen so schnell so viele Unterzeichner. Das zeigt, dass die Welt verstanden hat, wie wichtig ambitionierter Klimaschutz ist. Jetzt kommt es darauf an, das Abkommen so schnell wie möglich mit Leben zu füllen. Darum arbeiten wir an einem Klimaschutzplan, der den Weg zu einem weitgehend treibhausneutralen Deutschland im Jahr 2050 zeigen wird.“

Das Bundeskabinett hat am 06. Juli 2016 den Gesetzentwurf zur Ratifikation des Pariser Klimaschutzabkommens beschlossen. Damit zählt Deutschland zu den ersten EU-Mitgliedstaaten, die den Prozess zur Ratifikation formell gestartet haben.

Das Pariser Abkommen tritt erst in Kraft, wenn mindestens 55 Staaten, die mindestens 55 Prozent der weltweiten Treibhausgasemission ausstoßen, ratifiziert haben. Das Pariser Abkommen fordert in Artikel 2, dass „der Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich unter 2 Grad Celsius über dem vorindustriellen Niveau gehalten wird und Anstrengungen unternommen werden, um den Temperaturanstieg auf 1,5 Grad Celsius über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, da erkannt wurde, dass dies die Risiken und Auswirkungen der Klimaänderungen erheblich verringern würde.“

Einen traurigen Rekord meldete das Umweltbundesamt (UBA) am 22. April 2016: Im Jahr 2015 lagen die Konzentrationen des Kohlendioxid an den beiden Messstationen auf der Zugspitze und auf dem Schauinsland im Jahresdurchschnitt zum ersten Mal über 400 ppm (parts per million = Teile pro Million). Zum Vergleich: Die Kohlendioxid-Konzentration aus vorindustrieller Zeit lag bei etwa 280 ppm. Derzeit steigt die Konzentration jedes Jahr um weitere zwei ppm an. Dass dieser Anstieg abflachen wird, ist nicht erkennbar. **Maria Krautzberger**, Präsidentin des UBA: „Die Daten zeigen erneut, wie dringend wir das Klimaschutzübereinkommen von Paris umsetzen müssen. Wenn wir nicht schnell damit anfangen, Emissionen zu reduzieren und mittelfristig auf null zu setzen, werden wir wohl schon in zehn Jahren 420 ppm Kohlendioxid messen können, in 50 Jahren landen wir gar bei 500 ppm."

Die deutsche Übersetzung des Pariser Vertrags kann von der Seite des Bundesumweltministeriums heruntergeladen werden: www.bmub.bund.de.

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.

143 Milliarden Euro externe Kosten des Lkw

Am 31. März 2016 stellte der Verein Transport and Environment (T&E) in Brüssel eine neue Studie zu den externen Kosten des Lkw vor. Nach den Berechnungen durch CE Delft betrugen diese in der EU im Jahr 2013 insgesamt 143 Milliarden Euro, davon werden lediglich 30 Prozent durch Steuern oder Gebühren des Lkw gedeckt. Die Studie macht den Lkw für rund ein Viertel der Treibhausgase der Straße verantwortlich mit Kosten des Klimawandels von 16,7 Milliarden Euro. Daneben verursacht der Lkw 40 Prozent der Stickoxide des Verkehrs mit 15 Milliarden Euro externen Kosten. Mit jährlich 58 Milliarden Euro sind die Kosten von Straßenschäden durch den Lkw die höchsten für die Gesellschaft. Die ungedeckten Unfallkosten werden mit 14 Milliarden Euro und die Staukosten mit 35 Milliarden Euro quantifiziert.

T&E forderte die Europäische Kommission auf, bei der Ende 2016 / Anfang 2017 vorgesehenen Revision der Richtlinie für Straßengebühren (Eurovignette) die Gebühren für Lkw nach dem Kohlendioxidausstoß zu differenzieren, um den Beitrag der Lkw zum Klimawandel zu reduzieren. Außerdem sollten zeitabhängige Benutzungsgebühren durch entfernungsabhängige Gebühren ersetzt werden.

Die englischsprachige Studie kann heruntergeladen werden: www.transportenvironment.org.

Dialogforum zum Klimaschutz in Berlin gestartet

Während Industrie, verarbeitendes Gewerbe und Energieerzeuger ihren Kohlendioxid -Ausstoß seit 1990 deutlich gesenkt haben, sind die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs nicht zurückgegangen. Die Allianz pro Schiene hat daher wichtige Akteure der Schienenbranche am 08. Juli 2016 in Berlin zum Dialog über Strategien zur Verkehrsverlagerung eingeladen. 180 Vertreter des Bahnsektors kamen zum Auftakt des vom Umweltbundesamt (UBA) geförderten Projekts „Dialog: Mehr Klimaschutz mit Schienenverkehr" ins Bundesumweltministerium.

Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, sagte: „Zahllose Experten und Studien haben dargelegt, dass Verkehrsverlagerung volkswirtschaftlich und umweltpolitisch richtig ist. Was uns fehlt, sind nicht die Ziele, sondern die passende Praxis dazu". Der „Klimadialog" solle im Auftrag des UBA genau diesen Mangel beheben und Strategien für eine nachhaltige Verkehrsverlagerung liefern.

Umweltstaatssekretär Jochen **Flasbarth** sagte in seiner Begrüßung: „Gerade erst hat das Bundeskabinett die Ratifizierung des Pariser Abkommens beschlossen. Der Klimaschutz ist kein Nischenthema mehr. Er wird in den kommenden Jahrzehnten einer der großen Treiber technischer Innovationen und wirtschaftlichen Wandels sein. Unsere Ziele erreichen wir aber nur, wenn der Verkehr bis 2050 weitgehend treibhausgasneutral ist."

Umweltstaatssekretär Jochen Flasbarth begrüßte am 08. Juli 2016 die Teilnehmer am Klimadialog;
Foto: Gunther Ellwanger.

„BASF setzt bevorzugt die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff ein", sagte der für Eisenbahn zuständige Vize Präsident des Chemiekonzerns, Thorsten Bieker. „Am Standort Ludwigshafen werden bereits über zwei Drittel der Transportmengen mit diesen beiden Verkehrsträgern durchgeführt. Um den Anteil der Eisenbahntransporte weiter steigern zu können, muss der Verkehrsträger Eisenbahn allerdings wettbewerbsfähiger werden", sagte Bieker.

„Als Spediteur habe ich die freie Wahl, wie ich die Güter transportieren will", sagte Axel Kröger, geschäftsführender Gesellschafter der Spedition Konrad Zippel. „Im direk-

ten Vergleich Schiene und Straße transportiert Zippel 70 Prozent der Ladung mit der Güterbahn."

„Die Eisenbahn ist jetzt schon ein Musterbeispiel für eine funktionierende Elektromobilität. Was die Politik auf der Straße erst anstoßen muss, ist im öffentlichen Personenverkehr bereits selbstverständlich", sagte die Geschäftsführerin des Verkehrsbunds Berlin-Brandenburg, Susanne Henckel. „Trotzdem wollen wir uns mit einem elektromobilen Anteil von etwa 80 Prozent im Nahverkehr noch lange nicht zufrieden geben."

Eisenbahnen allgemein

Minderheitsbeteiligung Dritter an DB Arriva und DB Schenker

Am 04. Mai 2016 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG den Vorstand beauftragt, ein konkretes Umsetzungskonzept für eine Minderheitsbeteiligung Dritter an DB Arriva und DB Schenker zu erstellen. Eine endgültige Entscheidung soll im Herbst dieses Jahres fallen.

Die Kapitalbeteiligung Dritter soll die Verschuldung begrenzen und finanziellen Spielraum schaffen, um die Qualitäts- und Investitionsoffensive in Deutschland fortzuführen. In den Jahren 2016 bis 2020 hat der DB-Konzern rund 20 Milliarden Euro (selbst getragene) Investitionen geplant. Davon entfallen rund 15 Milliarden Euro und somit drei Viertel auf die Eisenbahn in Deutschland. DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube: „Ausdrücklicher Wille ist es, dass DB Arriva und DB Schenker auch in Zukunft in der DB-Bilanz voll konsolidiert werden."

Im Zuge des Konzernumbaus entschied der Aufsichtsrat, dass die zweistöckige Holdingstruktur von Deutsche Bahn AG und DB Mobility Logistics AG aufgelöst wird. Dazu wird die DB ML AG (in der Bilanz rückwirkend zum 01. Januar 2016) auf die DB AG verschmolzen. Hintergrund für diese Entscheidung ist, dass der im Jahr 2008 zunächst beabsichtigte, dann aber aufgrund der Finanzkrise doch nicht umgesetzte Börsengang der DB ML AG nicht mehr angestrebt wird.

Deutsche Bahn veröffentlicht Wettbewerbsbericht 2016

Die Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen in Deutschland ist ungebrochen: 2015 legte die Schiene im Personen- und im Güterverkehr zu. So wuchs der Personenverkehr gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Prozent, der Güterverkehr um 3,6 Prozent. Weil der Verkehr auf der Straße jedoch stärker zulegte, verharrte der Marktanteil der Schiene im Personenverkehr bei rund 8 Prozent (2014: 8,1 Prozent). Der Güterverkehr auf der Schiene steigerte dagegen 2015 seinen Anteil auf 17,5 Prozent (2014: 17,2 Prozent). Fakten und Hintergründe zu dieser Entwicklung sind im „DB-Wettbewerbsbericht 2016" aufgearbeitet, den die Deutsche Bahn am 12. Juli 2016 in Brüssel vorgestellt hat.

„Wir teilen mit der gesamten Branche die Überzeugung, dass die Eisenbahn gerade im digitalen Zeitalter enorme Wachstumschancen hat. Wir müssen gemeinsam die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene weiter erhöhen und strukturelle Vorteile wie ihre Umweltfreundlichkeit weiter ausbauen", so DB-Vorstand Ronald Pofalla. Der Wettbewerb auf der Schiene hat sich in Deutschland dynamisch entwickelt, und die Nutzung des Schienennetzes nimmt stetig zu: 2015 waren 412 Unternehmen auf dem Netz unterwegs, 11 mehr als im Vorjahr. Mit 1,05 Milliarden Trassenkilometern wurde ein neuer Höchststand bei der Betriebsleistung erreicht.

2015 hatte die DB im Nahverkehr einen Marktanteil von 70,8 Prozent (2014: 72,8 Prozent). Im Fernverkehr wurde mit 132 Millionen Reisenden gegenüber 2014 ein Plus von 2,2 Prozent erzielt.

Das Leistungsniveau des gesamten **Schienengüterverkehrs** ist um 3,6 Prozent auf 116,6 Milliarden Tonnenkilometer gestiegen und lag damit erstmals wieder nahe beim Wert von vor der Wirtschaftskrise 2008 mit 115,7 Milliarden Tonnenkilometer. Insbesondere die Wettbewerber von DB Cargo konnten profitieren, ihr Marktanteil stieg auf 39,1 Prozent.

Während der Schienengüterverkehr insgesamt, ebenso wie der Lkw-Verkehr leicht über dem Verkehrsmarkt gewachsen sind, musste die Binnenschifffahrt erhebliche Einbußen hinnehmen. Noch dramatischer ist die Entwicklung für die Deutsche Bahn (Schenker Rail / DB Cargo); über gewaltige Zuwächse (die den Maßstab der Grafik sprengen würden!) konnten sich hingegen die nicht zum DB-Konzern gehörenden Güterbahnen freuen.

Datenquelle: 10-Jahres-Überblick über die Leistungsdaten im Verkehrsmarkt, Wettbewerbsbericht 2016 der Deutschen Bahn AG, Seite 38.
Grafik: Wolfgang Dietrich Mann.

Wettbewerbsfähig in die Zukunft — attraktiv, automatisiert und agil

Unter diesem Titel fand das Eisenbahntechnische Kolloquium der TU Darmstadt 2016 am 16. Juni statt. Das diesjährige Kolloquium betrachtete insbesondere die Aspekte Digitalisierung, Industrie 4.0 und Zukunft der Eisenbahn. Acht Experten aus Wissenschaft und Praxis widmeten sich diesen Aspekten, auf einige Referate wird kurz eingegangen.

Professor Dr.-Ing. Andreas Oetting, Leiter Fachgebiet Bahnsysteme und Bahntechnik der TU Darmstadt und **Hans Otterbein** vom Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure begrüßten die rund 80 Teilnehmer.

Professor Oetting eröffnet das Eisenbahntechnische Kolloquium 2016 der TU Darmstadt, Foto: Gunther Ellwanger,

Zum Auftakt widmete sich **Helge Sanner**, Deutsche Bahn AG, der Zukunft der Eisenbahn und stellte Strategien und Maßnahmen der DB aus dem Programm „Zukunft Bahn" vor. Dabei bündeln sechs 4.0 Initiativen die Digitalisierungsaktivitäten der DB. Um den aktuellen Herausforderungen zu begegnen, wird derzeit die Konzernstrategie weiterentwickelt. Drei Pilotprojekte sollen das automatische Fahren auf der Schiene vorantreiben: Fahrerassistenzsystem 4.0 (Erzgebirgsbahn), vollautomatische Streckenlok und Rangierlok (DB Cargo).

Dr. Bernd Rosenbusch, Bayerische Oberlandbahn, nannte in seinem Referat „Kundenorientierte Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs" sechs Trends der Digitalisierung: Big Data, Mobile und Social Web, Transparenz (Kundenbewertungen), Sharing (Mitfahren, …) und die Entwicklung des selbstfahrenden Autos. Als Lehre aus der Digitalisierung ist der Kunde noch mehr im Fokus, für ihn muss die Qualität revolutioniert werden.

Zwei Vertreter des Fachgebiets Bahnsysteme und Bahntechnik der TU Darmstadt, **Yigit Fidansoy und Sohejl Wanjani**, präsentierten in einem lebhaften Dialog die praxisnahe Entwicklung eines Fahrerassistenzsystems bei der S-Bahn München. Dabei wurden die Bedürfnisse der Triebfahrzeugführer berücksichtigt, um eine hohe Akzeptanz zu erzielen und die Energieeffizienz der Zugfahrten deutlich zu steigern.

Christoph Kraller, Südostbayernbahn (SOB), referierte in erfrischender Weise über „Realisierung eines flexiblen Innovationsmanagements und Implementierung von Neu- und Weiterentwicklungen". Das Innovationsmanagement findet bei den Regio-Netzen zentral und dezentral statt. Beispielsweise hat die SOB mit ihrer Ideenschmiede ein eigenes Innovationslabor. Am Ende seiner Präsentation zeigte sich Kraller überzeugt: „Nur begeisterte Mitarbeiter erzeugen begeisterte Kunden."

„Digitalisierung der Schnittstelle EVU und EIU — Einfachbahnansatz" war das Thema von **Ralph Grassel**, DB Netz AG. Mit der Einfachbahn soll die Komplexität deutlich reduziert werden. Kundensichtbare Bereiche müssen einfach, vom Kunden her gedacht und digital sein. Dafür stehen verschieden Webtools zur Verfügung, beispielsweise Information und Kommunikation sowie Anlagenstörung, Grenzlastanzeiger, Bauinformationen und technische Routensuche.

In der Zusammenfassung des Kolloquiums sagte Oetting: „Die drei großen Herausforderungen Markt, politisches Umfeld und technische Innovationen erfordern Reaktionsfähigkeit und Anpassungsfähigkeit für eine wettbewerbsfähige Zukunft. Eine aktive Steuerung der zukünftigen Entwicklung ist notwendig und benötigt ein einfaches und schnelles Herangehen als Grundlage für die kleinen und großen Innovationen. Die attraktive Zukunft der Bahn sollte agil und automatisiert sein und darf dabei die Entwicklung der Unternehmenskultur nicht außer Acht lassen."

25 Jahre ITF-Planungen in Deutschland

Von Dipl.-Ing. ETH Werner Stohler, Zug, Schweiz

Am 21. Mai 2016 trafen sich in Karlsruhe ein Dutzend Fachleute und Verantwortliche, welche vor 25 Jahren an der Pilotstudie „Integraler Taktfahrplan (ITF) Südwestraum" mitgewirkt hatten, zu einem Erinnerungstreffen. Im Jahr 1991 waren alle Teilnehmer mit Ausnahme der Berater noch Beamte der Deutschen Bundesbahn. Zwei Teilnehmer sind bis zum Ausscheiden aus dem Berufsleben der DB treu geblieben. Viele sind nach der Bahnreform in eine Besteller-Behörde eines Landes übergetreten. Die Berater sind Berater geblieben.

Das Treffen unter dem Titel: „ITF, was wollten wir, wo stehen wir heute, wohin geht die Reise?" versprach Einblicke und Erfahrungen aus sehr unterschiedlichen Blickwinkeln auf ein komplexes technisch / ökonomisch / politisches System. Die im Laufe eines Vormittages formulierten Beobachtungen und Gedanken waren insofern einmalig, als keiner der Teilnehmer auf die Interessen einer Organisation oder Partei Rücksicht nehmen musste. Allen gemeinsam sind dagegen Grundwerte, welche dem Schienenverkehr inhärent sind: Raumsparend, energieeffizient, ökologisch, kurz ein Hoffnungsträger in der langfristigen Klimapolitik.

Ein nüchterner außenstehender Beobachter kommt am Ende einer solchen ehrlichen und offenen Aussprache zu einer vielleicht für viele harten Diagnose: Das System Eisenbahn Deutschlands ist an vielen Ecken krank, krank gemacht worden. Daraus resultiert ein schweres Glaubwürdigkeitsproblem in der Politik und in der Bevölkerung. Die optimistische Version lautet: Das System hat ein ungeahntes Optimierungspotential, wenn man die Bahn als System begreift und

entsprechend weiterentwickelt. Es lässt sich vieles aus der Vergangenheit der letzten 25 Jahre lernen.

Dies darzustellen sprengt den Rahmen einer Berichterstattung bei weitem. Doch die Teilnehmer wollen es nicht dabei bewenden lassen und sind gewillt, ihre Erfahrungen in geeigneter Form weiter zu geben. Das Ziel lässt sich in einem Satz zusammenfassen: Es braucht in vielen Bereichen eine Reform der Bahnreform. Um dorthin zu gelangen, sind große kommunikative Anstrengungen von Nöten: Politik, Verwaltung, Ökonomie und Systemtechnik müssen einander verstehen lernen. Nur so kann ein Ruck entstehen, wie er in den Einführungsjahren des Integralen Taktfahrplanes spürbar und sichtbar war.

Warum ist ein Integraler Taktfahrplan für Fern- und Nahverkehr noch heute so aktuell wie vor 25 Jahren? Eine Klarstellung vorab: Ein ITF lässt sich nicht einfach auf einer bestehenden, historisch gewachsenen Infrastruktur erstellen. Ein ITF ist ein Langfristziel, das nur in vielen Teilschritten über eine lange Zeitdauer erreicht werden kann, insbesondere im Fernverkehr.

Mit einem ITF strebt man an, ein ganzes Land zeitlich (also mindestens stündlich) und räumlich in hoher Qualität zu bedienen. Deshalb die große Bedeutung der Knotenbahnhöfe, damit Umsteiger (es wird nie gelingen, alle Fahrgäste umsteigefrei zu bedienen) innerhalb kurzer Zeit ihre Reise fortsetzen können. Dazu gehören insbesondere auch alle Maßnahmen, um ein Höchstmaß an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu erreichen.

Der ITF ist so etwas wie die mathematische Formulierung eines gesellschaftlichen und raumplanerischen Oberzieles. Alle technischen Komponenten, also Strecken, Bahnhöfe, Fahrzeuge, Signale sowie Tarifsystem und -Höhe haben eine dienende Funktion. Das verlangt eine Umkehr des traditionellen Denkens und der traditionellen Prozesse. Nicht „Erst Bauen, dann den Wettbewerb spielen lassen“ und schauen, ob die Kasse stimmt, wie es die EU erfunden hat, sondern die Gestaltung eines Ganzen ist gefragt. Wettbewerb ist damit in keiner Weise ausgeschlossen, doch er bekommt in einem solchen System einen der Eisenbahn entsprechenden Ordnungsrahmen. Erst so kann die Bahn mit ihren langen Zyklen und den hohen Fixkosten einen maximalen Nutzen generieren.

Kant wird auch nach Jahrhunderten noch Recht behalten, wenn er sagt „Der ziellose Mensch erleidet sein Schicksal, der zielbewusste gestaltet es“. Analoges gilt für die Eisenbahn. Sie braucht dringend eine neue, breit abgestützte und klar formulierte Zielvorgabe.

Bahnindustrie erreicht 2015 neuen Auftragsrekord

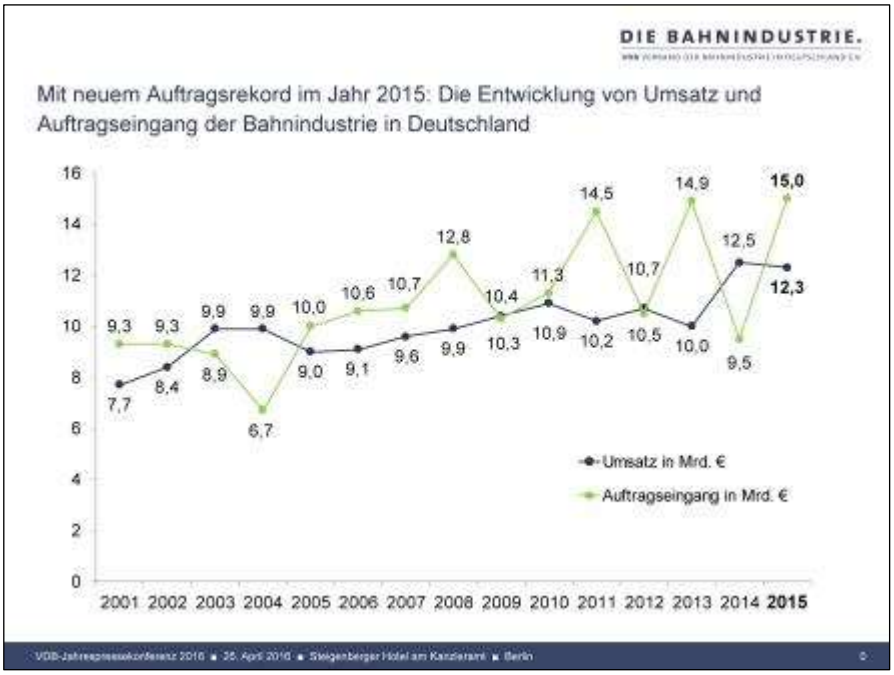
Überwiegend Positives konnte der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) bei seiner Jahrespressekonferenz am 26. April 2016 melden. „Die wirtschaftliche Lage der Bahnindustrie in Deutschland hat sich im Jahr 2015 gut entwickelt“, erklärte der **VDB-Präsident Volker Schenk** in Berlin. „German Engineering für den Schienenverkehr ist weltweit gefragt. Mit dem neuen Allzeithoch der Auftragslage können wir sehr zufrieden sein.“

Besonders stark entwickelte sich die Inlandsnachfrage. Mit 7,8 Milliarden Euro stieg sie 2015 um 66 Prozent zum Vorjahr. Auch die Bestellungen aus dem Ausland legten spürbar zu, um 50 Prozent auf 7,2 Milliarden Euro. Der Auftragseingang für Schienenfahrzeuge mit ihren Komponenten und Subsystemen stieg 2015 besonders kräftig, um rund 86 Prozent auf fast zwölf Milliarden Euro. Die Nachfrage des heimischen Marktes übertraf mit 6,1 Milliarden Euro die des Auslands mit 5,8 Milliarden Euro.

Dagegen enttäuschte erneut der Auftragseingang für Infrastrukturausrüstungen. Er stagnierte auf Vorjahresniveau bei 3,1 Milliarden Euro. Die Auslandsnachfrage zog indes leicht an, um knapp acht Prozent auf 1,4 Milliarden Euro. Insgesamt bewegen sich die Bestellungen für Infrastrukturausrüstungen aber auf einem unverändert niedrigen Niveau.

Der Umsatz ging im vergangenen Jahr leicht um 1,6 Prozent zurück, liegt aber mit 12,3 Milliarden Euro weiter auf einem sehr hohen Niveau. Das Inlandsgeschäft entwickelte sich etwas schwächer. Es ging um drei Prozent auf 6,5 Milliarden Euro zurück. Das Auslandsgeschäft blieb bei 5,8 Milliarden Euro stabil. Das Geschäft mit Schienenfahrzeugen und ihren Komponenten sank um 3,2 Prozent auf 9,2 Milliarden Euro.

Die heimischen Hersteller konnten 2015 gleich eine ganze Reihe von Großaufträgen gewinnen. Beispiels-



Grafik: VDB.

weise die Bestellung für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) mit insgesamt 82 Elektrotriebzügen für den Regionalverkehr. Erstmals wird dabei in Deutschland die Industrie die Wartung der Züge in großem Umfang übernehmen, für 32 Jahre. Der Auftrag hat insgesamt ein Volumen von 1,7 Milliarden Euro, davon entfallen 900 Millionen Euro auf die Wartung und Instandhaltung der Züge.

„Die Unternehmen der Bahnindustrie in Deutschland verfolgen mit Hochdruck die weitere Digitalisierung", erklärte **VDB-Hauptgeschäftsführer Ben Möbius**. „Elektronische Stellwerke, automatisiertes Fahren, Leit- und Sicherungstechnik, zustandsabhängige Wartungssysteme — all diese Entwicklungen tragen dazu bei, das System Bahn noch effizienter, klimaschonender und komfortabler zu gestalten. Nötig ist aber eine Innovationsförderung", forderte Möbius. „Und Innovationen entfalten ihre Vorteile erst dann, wenn sie auch eingesetzt werden. Deshalb kommt es darauf an: Die Forschung offensiver fördern, Schaufensterprojekte in Deutschland realisieren, gemeinsam besser abgestimmt handeln."

Eisenbahn-infrastruktur

Neue Alpentransversalen vernetzen Europa — Bis 2026 sollen vier neue Basistunnel den transeuropäischen Verkehr erleichtern

Von Ralf Roman Rossberg, Murnau.

Dieser Beitrag wurde erstmals in der Neuen Zürcher Zeitung (NZZ) am 04. Mai 2016 veröffentlicht, die GRV-Nachrichten bedanken sich bei der NZZ und dem Autor für die Genehmigung zum Abdruck.

Während die Schweiz den Gotthardbasistunnel in Rekordzeit gebaut hat, wird es noch dauern, bis Österreich, Italien und Frankreich vier weitere lange Bahntunnel eröffnen. Dass diese aber kommen, dürfte nicht mehr infrage stehen.

Im transeuropäischen Kernnetz, das die EU 2014 vorgestellt hat und bis 2020 mit 26 Milliarden Euro fördert, durchqueren die Eisenbahnbasistunnel die Alpen auf drei Linien: Mediterranean im Westen am Mont-Cenis zwischen Lyon und Turin, Baltic-Adreatic im Osten durch Semmering und Koralpe zwischen Wien und Triest sowie Scandinavian-Mediterranean zentral durch den Brenner zwischen Innsbruck und Verona. Insgesamt besteht dieses Kernnetz, das auch die beiden Neat-Verbindungen in der Schweiz einschließt, aus neun Linien. Sie sollen das Rückgrat für den Verkehr im europäischen Binnenmarkt bilden.

Bauarbeiten am Brenner

Der Brennerbasistunnel, 1971 vom Internationalen Eisenbahn-Verband (UIC) erstmals vorgeschlagen, war angesichts des raschen Fortschritts an Lötschberg und Gotthard lange umstritten. Inzwischen ist er in Österreich und Italien im Bau. Dabei bildet er ein Kernstück der Scandinavian-Mediterranean-Linie, die Helsinki / Stockholm / Oslo über Hamburg – München – Verona – Rom – Palermo / Tarent mit Valletta verbindet.

Heutigen Richtlinien entsprechend bestehen die Tunnel aus zwei getrennten einspurigen Röhren. Am Brenner sind gegenwärtig knapp 7 von insgesamt 110 Kilometern ausgebrochen, fast alle zum Bau nötigen Stollen jedoch fertig. Vom Nordportal bei Innsbruck misst der Tunnel bis zum südlichen Ende vor Franzensfeste 55 Kilometer, den schon 1994 eröffneten Umfahrungstunnel Innsbruck mitgerechnet 64 Kilometer. Dieser wurde mit einem Rettungsstollen nachgerüstet und mündet in den Basistunnel. Die ersten Züge sollen dort 2026 fahren, die Projektleitung will es aber schon bis zum 27. September 2025 schaffen: Dann nämlich jährt sich zum 200. Mal die erste Fahrt eines dampfbetriebenen Personenzugs zwischen Stockton und Darlington in England.

Je näher die Fertigstellung des Tunnels rückt, desto stärker geraten die Zufahrtstrecken in den Fokus. Italien hat schon Ende der 1990er Jahre zwischen Franzensfeste und Verona die Linienführung verbessert und dafür drei zusammen 25 Kilometer lange Tunnel gebaut. In Österreich sind im Inntal 40 Kilometer Neubaustrecke großenteils im Berg ebenfalls in Betrieb; der zweite Abschnitt bis zur deutschen Grenze bei Kufstein soll spätestens zur Eröffnung des Brennerbasistunnels fertig sein. Die deutsche Politik war lange davon ausgegangen, dass der neue Basistunnel doch nie kommen würde. So bemühen sich die Bahnen beider Länder erst jetzt zusammen mit 120 Kommunalpolitikern, einen Trassenverlauf für zwei neue Gleise zwischen München und Kufstein zu finden. Allein dafür sind drei Jahre angesetzt. Bis die neue Strecke um 2030 betriebsbereit sein könnte, soll die bestehende ausgebaut werden, was allerdings auch auf Ablehnung stößt.

Hürdenlauf am Semmering

Der Semmeringbasistunnel liegt auf der Baltic-Adreatic-Achse von Danzig über Warschau – Brünn nach Wien, durch Österreich und weiter in Italien bis Triest, Venedig, Bologna und Ravenna. Die Vorgeschichte, die bis ins Jahr 1985 zurückreicht, war geprägt von juristischen Auseinandersetzungen in Umweltfragen vor allem zwischen der Landesregierung von Niederösterreich und dem Bund. Erst im Mai 2015 entschied der Bundesverwaltungsgerichtshof endgültig zugunsten des Baus, der inzwischen auf der ganzen Länge von 27,3 Kilometer begonnen hat. Die Baukosten sind auf 3,3 Milliarden Euro kalkuliert, der Bau soll ebenfalls 2026 vollendet sein.

Während des langen Stillstands wurde 1999 weiter südlich ein zweiter, 32,9 Kilometer langer Flachbahntunnel in Angriff genommen, der zwischen Graz und Klagenfurt den Gebirgszug der Koralpe durchquert und in Villach an die italienische Pontebbana anschließt. Auf diesem Südzulauf führt seit 2000 eine leistungsfähige Neu- und Ausbaustrecke nach Udine, wo sie sich zu den Adriahäfen verzweigt. Der Koralmtunnel bildet das Kernstück einer 130 Kilometer langen Neubaustrecke für Tempo 250 mit mehreren weiteren

Tunneln und 12 Bahnhöfen. Neben der europäischen Achse gewinnen damit die österreichischen Bundesländer Steiermark und Kärnten eine schnelle Verbindung. Die Fahrt zwischen Graz und Klagenfurt soll statt heute drei Stunden nur noch 45 Minuten dauern, wenn die Koralmbahn 2023 durchgehend in Betrieb ist.

Neuer Start am Mont-Cenis

Nachdem Frankreich und Italien 2001 eine Neubaustrecke zwischen Lyon und Turin mit dem über 50 Kilometer langen Mont-Cenis-Basistunnel vereinbart hatten, begann zwar der Bau von Pilot- und Erkundungsstollen, doch dann obsiegten zunächst die Tunnelgegner im italienischen Susatal, die das Vorhaben mit allen Mitteln zu verhindern suchen. Überraschend verständigten sich die Regierungen der beiden Länder im Februar 2015 auf die Fortsetzung. Gleichzeitig sicherte die EU eine Kofinanzierung zu. Die gesamte Neubaustrecke umfasst rund 170 Kilometer in Frankreich und 40 Kilometer in Italien, dazwischen den knapp 60 Kilometer langen Abschnitt mit dem Basistunnel.

Abgesehen von einer schnellen Reiseverbindung erwarten die Befürworter von der 26 Milliarden teuren Verbindung vor allem die Verlagerung von Schwerlastverkehr auf die Schiene. Der Abschnitt, der ebenfalls 2026 fertig sein soll, gilt als bedeutendstes Element des Mediterranean-Korridors von Sevilla und Algeciras über Barcelona, Lyon, Turin, Mailand, Verona, Zagreb und Budapest bis an die Grenze zur Ukraine.

Schienenprojekte im Bundesverkehrswegeplan 2030

Von Dr.-Ing. Werner Weigand, Langen.

Der Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans — kurz BVWP — für den Zeithorizont bis 2030 wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgestellt (*siehe Folge 105 der GRV-Nachrichten, Seite 8*). Hier werden die Maßnahmen für den Schienenverkehr erläutert.

Wichtigstes Kriterium für die Einstufung der Vorhaben in die Dringlichkeitskategorien VB/VB-E (Vordringlicher Bedarf / Vordringlicher Bedarf — Engpassbeseitigung) ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis). Vorhaben sind mit VB-E gekennzeichnet, wenn sie aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben, keine hohe Umweltbetroffenheit haben oder diese bereits untersucht ist und diese Projekte daher bald begonnen und umgesetzt werden können.

Für die Bahn sind für Neu- und Ausbau von 2016 bis 2030 insgesamt zirka 43 Milliarden Euro eingeplant, davon sind für laufende beziehungsweise fest disponierte Vorhaben 8,4 Milliarden Euro vorgesehen, 17,2 für neue Vorhaben im Vordringlichen Bedarf einschließlich VB-E und 17,9 Milliarden Euro für Projekte, die bis 2030 begonnen, aber nicht fertiggestellt werden. Hinzu kommen gegebenenfalls neue Vorhaben des „Weiteren Bedarfs“ (WB) — Strecken- und Knotenmaßnahmen, die im Nachgang — auch unter Berücksichtigung eines „Deutschland–Taktes“ — bewertet werden sollen. Man spricht auch vom „potentiellen Bedarf“.

20 Vorhaben aus den Kernbereichen des Schienennetzes, in denen höhere Kapazitäten (abgeleitet aus Engpassanalysen) beziehungsweise kürzere Fahrzeiten am dringendsten erforderlich sind, wurden in einer 1. Phase für den Entwurf des BVWP 2030 vollständig bewertet. 17 Projekte wurden in den vordringlichen Bedarf aufgenommen, hinzu einige Großknoten, Projekte des kombinierten Verkehrs sowie ein Finanz-Volumen für potentielle Maßnahmen reserviert, die gegebenenfalls in der 2. Bewertungsphase noch hinzukommen. Beim Investitionsvolumen sind noch die bereits laufenden Vorhaben in Höhe von 12 Milliarden Euro zu berücksichtigen. Weiterhin ist zu beachten, dass auch bei Neubauvorhaben Ersatzinvestitionen auf Teilabschnitten und in Verknüpfungsknoten anfallen, deren Kosten berücksichtigt, aber gesondert ausgewiesen sind.

Im Folgenden werden die neuen Vorhaben für den Ausbau des Schienennetzes nach Hauptkorridoren differenziert dargestellt.

1 Rheinkorridor (Niederlande / Belgien – Schweiz)

Im nördlichen Rheinkorridor sind der Ausbau (Niederlande –) Emmerich – Oberhausen einschließlich Verknüpfungen in Oberhausen vor allem für Verkehre aus Rotterdam (Betuwe-Linie) und der Endausbau Aachen – Köln im Gang. Die Kapazität Richtung Belgien (Antwerpen) könnte langfristig weiterhin durch eine Kurve bei Rheydt zur Nutzung der Strecken Aachen West – Mönchengladbach beziehungsweise Mönchengladbach – Köln gesteigert werden, die noch untersucht werden soll.

Landschaftlich ist es ja reizvoll, wie hier ein Güterzug den Loreley-Tunnel im Zuge der rechten Rheinschiene auf dem Weg Richtung Süden verlässt. Aber die Kapazität auf der Rheinachse reicht für den wachsenden Güterverkehr nicht aus. Deshalb soll unter anderem die Siegstrecke ausgebaut werden. Foto: DB AG / Jochen Schmidt.

Verbesserungen im Ballungsraum Rhein-Ruhr soll eine erste Stufe für den „Rhein-Ruhr-Express“ Köln – Düsseldorf – Dortmund (– Münster) bringen, die mit 1,8 Milliarden Euro dotiert und im VB-E eingeordnet ist. Dabei geht es ausschließlich um Strecken des Personenverkehrs und insbesondere den Ausbau der Knotenbahnhöfe.

Für den Bereich südlich Köln bis Karlsruhe wurde im Vorfeld die sogenannte „Mittelrheinstudie“ durchgeführt. Im Ergebnis wurden für diesen Abschnitt 4,4 Milliarden Euro in den VB aufgenommen:

- Ausbau der Ruhr-Sieg und der Siegstrecke zwischen Hagen beziehungsweise Siegburg und Groß Krotzenburg einschließlich Profilfreimachung für den Kombinierten Verkehr, Blockverdichtung und Verbesserungen in Verzweigungsknoten
- Neubaustrecke Frankfurt-Zeppelinheim – Mannheim Waldhof einschließlich Ausbau in den Bereichen Frankfurt Stadion und Mannheim und Verbindungskurven im Bereich Weiterstadt und zur Anbindung von Darmstadt
- Die sogenannte Wallauer Spange, um Wiesbaden an den Flughafen Frankfurt anzubinden
- zwei weitere Gleise Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe
- Dritte Gleise auf einem Teilabschnitt der Riedbahn (Groß Gerau-Dornberg – Riedstadt) und südlich Karlsruhe bis zur Abzweigung zum Rastatter Tunnel (der sich im Bau befindet)

Die Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel teilt sich in Maßnahmen der laufenden Vorhaben mit den Abschnitten Karlsruhe – Offenburg und Müllheim – Basel und die weiteren Maßnahmen, die in den VB kommen und mit 6,4 Milliarden Euro dotiert sind:

- Offenburg – Hügelheim (– Müllheim) mit Tunnel in Offenburg und Trasse parallel zur Autobahn für Güterzüge
- Ausbau der Bestandsstrecke für 250 beziehungsweise 200 Stundenkilometer
- Ausbau der Einfädelungsknoten und erhöhter Lärmschutz

Von großer Bedeutung für ein attraktives Zugangebot ist der Ausbau von Knoten. So sind erfreulicherweise im Rheinkorridor die Großknoten Köln, Frankfurt und Mannheim in den VB-E eingeordnet.

Auch heute schon fahren viele Güterzüge über die Siegstrecke. Damit der Nahverkehr nicht völlig unter die Räder gerät, soll die Strecke ausgebaut werden. Unter anderem sollen die teilweise nur eingleisigen Siegbrücken zweigleisig ausgebaut werden. Im Bild eine Doppeleinheit von Triebwagen der Baureihe ET 423 bei Eitorf unterwegs als S-Bahn Richtung Köln.
Im Vordergrund Teile des RWE-Wasserkraftwerks;
Foto: DB AG / Axel Hartmann.

2 Nord-Süd-Korridor (Skandinavien / deutsche Nordseehäfen – Süddeutschland – Österreich)

Im Norden beginnt der Ausbau des Nord-Süd-Korridors mit der Vogelfluglinie mit Anschluss an die neue feste Fehmarn-Belt Querung für 1,5 Milliarden Euro.

Es schließt sich der Ausbau zwischen Hamburg, Bremen und Hannover an. 3 Milliarden Euro sind für die im Dialog mit Bürgern erarbeitete sogenannte „Alpha-Variante E“ eingeplant mit

- Zweigleisigem Ausbau Rotenburg – Verden
- Ausbau Verden – Nienburg – Wunstorf
- Elektrifizierung und Ausbau Kreuzungsbahnhöfe Langwedel – Uelzen (Amerikalinie)
- Drittes Gleis Lüneburg – Uelzen und Ausbau im weiteren Verlauf bis Lehrte
- einigen Maßnahmen zwischen Nienburg und Minden

Die nun geplante Variante bringt leider keine Reisezeitverkürzung (angestrebt waren 60 Minuten zwischen Hamburg und Hannover) und führt zu überlasteten Streckenabschnitten mit zahlreichen Durchfahrungen größerer Orte.

Das nächste große Vorhaben im VB ist die Aus- und Neubaustrecke Hanau – Würzburg / Erfurt für 4,2 Milliarden Euro. Dazu gehören:

- Zwischen Eisenach und Erfurt Ertüchtigung für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 Stundenkilometern
- Anschluss der Strecke Eisenach – Bebra an die Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg durch Neubauabschnitt Blankenheim – Kirchheim (nahe Bebra)

- Zweigleisige Neubaustrecke Gelnhausen – Mottgers mit Verbindungskurven nach Norden und Süden beziehungsweise alternativ Aus- und Neubau im Kinzigtal
- Viergleisigkeit Gelnhausen – Hanau und
- Blockverdichtung Aschaffenburg – Nantenbach.

In der Achse in Richtung Bayern folgen eine Blockverdichtung Burgsinn – Würzburg – Fürth sowie ein drittes Gleis Siegelsdorf – Fürth. Diese Maßnahmen sind im VB-E eingeordnet und mit 0,2 Milliarden Euro dotiert. Im weiteren Verlauf dieser Achse sind 0,6 Milliarden Euro im VB-E für dritte Gleise Feucht – Neumarkt und Regensburg – Obertraubling und Blockverdichtungen vorgesehen.

Mit „Ostachse“ des Nord-Süd-Korridors wird der Weg von Skandinavien und Hamburg nach Bayern und Österreich über Magdeburg – Leipzig bezeichnet. Sie stellt eine Alternativroute zur klassischen Nord-Süd-Strecke dar. Zum Beispiel ist die Strecke Hamburg – Würzburg – Regensburg nahezu gleich lang wie die Strecke Hamburg – Leipzig – Regensburg und führt damit zu hoher Netzredundanz.

Hierzu zählen der durchgehend zweigleisige Ausbau zwischen Uelzen und Stendal und im Anschluss einige Blockverdichtungen zwischen Stendal und Halle (0,5 Milliarden Euro im VB-E) sowie zwischen Hof und Regensburg / Obertraubling die durchgehende Elektrifizierung (0,8 Milliarden Euro im VB-E). Die Elektrifizierung der Strecke (Hof / Cheb –) Marktredwitz – Nürnberg ist ebenfalls im VB enthalten (1,2 Milliarden Euro).

Der Nutzen der „Ostachse“ kann langfristig noch gesteigert werden, wenn 2 Projekte hinzukommen, die es jetzt noch nicht in den VB geschafft haben: Elektrifizierung Lübeck – Bad Kleinen einschließlich neuer Kurve bei Bad Kleinen (Umfahrung Hamburg) und Elektrifizierung Landshut – Mühldorf (Umfahrung München).

Erwähnt werden muss der Lückenschluss der VDE 8.1 als Maßnahme des VB mit Aus- und Neubau für 230 Stundenkilometer und durchgehend zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Breitengüßbach (nördlich Bamberg) und Forchheim einschließlich Umfahrung Bamberg für 1,1 Milliarden Euro.

Der Güterzugtunnel Fürth ist noch zu bewerten und bisher nicht im VB.

Südlich schließt sich die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing einschließlich Elektrifizierung und Kurven im Bereich des östlichen Münchener Nordrings an (1,1 Milliarden Euro im VB).

Als deutscher Beitrag zum Zulauf zum Brennerbasistunnel ist die Neu- und Ausbaustrecke München – Kufstein im VB eingeordnet. Zunächst wurden Kosten in Höhe von 1,3 Milliarden Euro geschätzt, insbesondere für einen zweigleisigen Neubauabschnitt Grafing – Großkarolinenfeld – Brannenburg (230 Stundenkilometer).

Ein wichtiger Beitrag zur Sicherstellung der Kapazitäten im Nord-Süd-Korridor ist der Ausbau der Großknoten Hamburg und München (Im VB-E sind für diese und die beim Rheinkorridor erwähnten Großknoten Köln, Frankfurt und Mannheim insgesamt 2,5 Milliarden Euro enthalten).

3 Ost – West – Korridor (Belgien / Niederlande - Rhein/Ruhr – Neue Bundesländer – Polen/Tschechien)

Der Ost-West-Korridor wurde in den letzten zwei Jahrzehnten bereits erheblich ausgebaut, noch im Bau sollen als größere Maßnahmen die Ausbaustrecke Hoyerswerda – Horka (– Polen) und der Knoten und Rangierbahnhof Halle erwähnt werden.

In den VB-E aufgenommen wurden 0,1 Milliarden Euro für die geplante eingleisige Verbindung zwischen den Strecken Hamm – Paderborn – Kassel und Kassel – Eichenberg - Halle bei Mönchehof zur Vermeidung von „Kopfmachen“ von Güterzügen in Kassel. Hier können Kapazitäten besser genutzt werden, denn beide Strecken von Hamm nach Halle, über Hannover und über Kassel, sind etwa gleich lang und der Knoten Hannover kann so weiträumig umfahren werden.

Als große Maßnahme für den Ost-West-Verkehr ist im VB die Neu- und Ausbaustrecke Hannover – Bielefeld für 1,9 Milliarden Euro enthalten. Dazu gehören:

- Zweigleisige Neubaustrecke Letter (bei Hannover) – Lindhorst (Umfahrung Wunstorf)
- viergleisiger Ausbau Lindhorst – Echtorf (Strecke Hannover – Minden)
- Zweigleisige Neubaustrecke Echtorf – Porta Westfalica (Umfahrung Minden) jeweils für 230 Stundenkilometer und
- Ertüchtigung des Abschnitts von Porta Westfalica bis Löhne auf 180 Stundenkilometer

Hier bei Porta Westfalica soll nach dem Konzept des Bundesverkehrswegeplans die Neubaustrecke, mit der Minden umfahren wird, wieder in die Bestandsstrecke einmünden. Die Fortsetzung bis Löhne soll für höhere Geschwindigkeit ausgebaut werden.
Vor der Kulisse der Porta Westfalica rollt ein Triebwagen der Baureihe ET 425 als RB nach Bielefeld; Foto: DB AG / Wolfgang Klee.

4 Weitere neue Projekte des Vordringlichen Bedarfs Schiene

Nicht den genannten Korridoren zuordnen lässt sich die Elektrifizierung und Erhöhung der Geschwindigkeit auf 160 Stundenkilometer der „Südbahn“ Ulm – Friedrichshafen – Lindau.

Für Streckenmaßnahmen des „potentiellen“ Bedarfs, die noch untersucht werden, sind im VB 3,3 Milliarden Euro reserviert. Ob es zu einer Sammelposition „Überholungsgleise für 740-Meter-Züge“ kommt, das von den Transporteuren im Schienengüterverkehr dringend gewünscht wird, ist noch nicht abschließend entschieden, ebenso wie über ein „Sammelprojekt Engpassauflösung Zielnetz“ und Maßnahmen aus der Studie „Deutschland-Takt“. Für den Kombinierten Verkehr sind voraussichtlich 20 Terminals auszubauen und sollen im VB berücksichtigt werden.

Fazit und Ausblick

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 zeichnet sich gegenüber seinen Vorgängern dadurch aus, dass zunächst „Erhaltung vor Neubau“ geht und der „vordringliche Bedarf“ ein Volumen umfasst, das nach Aussagen des Bundesverkehrsministers im Betrachtungszeitraum auch finanziert werden kann. Durch besondere Ausweisung des „Vordringlichen Bedarfs — Engpass“ wird eine Priorisierung erreicht, die eine zügige Umsetzung von Projekten ermöglicht, die zur baldigen Erhöhung der Netzkapazität einen wichtigen Beitrag bringen. Wichtig ist die Aufnahme zahlreicher Großknoten, die Engpassauflösung durch schrittweisen Knotenausbau ermöglicht. Die Einbeziehung des „Deutschland-Taktes“ sichert, dass sich die Investitionen auch fahrplanmäßig nutzen lassen und kleinere Maßnahmen mit Fahrplanwirksamkeit noch ergänzt werden können.

Kritisch muss man anmerken:

- Das Ziel der Kohlendioxid-Vermeidung als wichtiger Beitrag einer nachhaltigen Gesamtverkehrsstrategie wird vom BMVI nur unzureichend aufgegriffen, obwohl doch dieses Ziel auf der Weltklimakonferenz in Paris unter Beteiligung Deutschlands verabschiedet wurde. Der neue BVWP müsste hierzu wesentlich stärker auf den ressourcenschonenden Schienengüterverkehr setzen. Auch weitere Elektrifizierungen von Strecken vermisst man
- Europäisch bedeutsame Achsen sind im BVWP 2030 zwar enthalten, allerdings wäre es aus europäischer Sicht zukunftsträchtig, wenn konsequent Hochgeschwindigkeit auch in Richtung Niederlande, Dänemark, Österreich und Tschechien eingeplant würden — statt Ausbauten gerade mal für 160 Stundenkilometer.

Quelle und weitere Informationen: Beitrag des Autors in Eisenbahntechnische Rundschau ETR 5/2016 Seiten 13 bis18.

Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 sowie ergänzende Studien sind auf der Homepage des BMVI veröffentlicht: www.bmvi.de.

Tunnelanschlag in Rastatt

Mit dem Anschlag des Tunnels Rastatt begann die Rohbauphase für das 4270 Meter lange Bauwerk.

Gemeinsam starteten Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, Alexander Dobrindt, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Winfried Hermann, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, Edgar Schömig, Mitglied des Vorstands Ed. Züblin AG, Sven Hantel, Konzernbevollmächtigter für das Land Baden-Württemberg Deutsche Bahn AG sowie Tunnelpatin Kerstin Pütsch, der Gattin des Rastatter Oberbürgermeisters, am 25. Mai 2016 die Tunnelvortriebsmaschine auf der Baustelle in Ötigheim.

„Wir stärken die Rheintalbahn als wichtige Nord-Süd-Achse und machen sie fit für künftige Personen- und Güterverkehre“, so Minister Dobrindt. „Mit dem BIM-Pilotprojekt leisten wir Pionierarbeit und nehmen den Sprung zum digitalen Planen und Bauen 4.0. Die Baustelle wird zur intelligenten Datencloud — mit neuer Datenqualität, enger Vernetzung aller Akteure, mehr Transparenz und Effizienz sowie einem Projekt-Controlling in Echtzeit. Dadurch minimieren wir Risiken und bauen schneller, besser und billiger.“

„Mit dem offiziellen Baubeginn des Tunnels Rastatt feiern wir heute einen wichtigen Meilenstein im Projekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel“, sagte Grube. „Wie freuen uns, die Anwohner von Rastatt mit der Untertunnelung des gesamten Stadtgebiets künftig vom Lärm der vorbeifahrenden Züge zu entlasten.“

Gemeinsam mit den Mineuren und den Festrednern taufte Tunnelpatin Kersten Pütsch (Dritte von rechts) die Tunnelvortriebsmaschine auf den Namen „Wilhelmine“. Foto: DB AG / Erhard Hehl.

Der 4270 Meter lange Tunnel Rastatt bildet das Kernstück des Streckenabschnitts 1 von Karlsruhe bis Rastatt Süd. Sein nördliches Portal liegt in Ötigheim, im Süden kommt er in Rastatt-Niederbühl wieder an die Oberfläche. Künftig werden schnelle Personen- und Güterzüge mit Geschwindigkeiten von bis zu 250 Stundenkilometern durch den Tunnel fahren.

Zwei Tunnelvortriebsmaschinen arbeiten mit einem zeitlichen Versatz von vier Monaten. Nach der Rohbauphase folgt 2019 der Innenausbau mit Fester Fahrbahn sowie Leit- und Sicherungstechnik. Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2022 geplant.

Hälfte der Tunnel auf der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm vorgetrieben

Die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH hat auf der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm am 17. Juni 2016 einen Meilenstein erreicht: Auf der Neubaustrecke sind insgesamt 30 796 Meter Tunnel vorgetrieben, sprich die Hälfte aller Tunnel. Rund 12 Kilometer der Tunnel sind zudem bereits im Rohbau fertiggestellt und mit der Innenschale ausgestattet. Anfang 2017 wird der Durchschlag des Albabstiegstunnels in Ulm erwartet.

Für **Stuttgart 21 (S 21)** mit insgesamt drei neuen Personenbahnhöfen und einem Abstellbahnhof sind über 15 Kilometer — und damit bereits über ein Viertel — von insgesamt 59 Kilometer Tunnelröhren vorgetrieben. Um die Jahreswende 2016/17 werden sowohl am Nord- als auch am Südkopf des künftigen Durchgangsbahnhofs Tunneldurchschläge erwartet.

In seiner turnusmäßigen Sitzung hat sich der Aufsichtsrat der DB am 15. Juni 2016 ausführlich mit dem Projekt S21 befasst. Bereits am 15. März hatte das Gremium ein externes Gutachten zu S21 beauftragt. Nach Vorlage dieses Gutachtens wird der Aufsichtsrat im September dieses Jahres seine Beratungen fortsetzen.

Schienengüterverkehr

Weiterentwicklung von DB Cargo

In der turnusmäßigen Sitzung am 15. Juni 2016 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG die Weiterentwicklung für die DB Cargo AG im Grundsatz bestätigt. Damit sind die in der Vorwoche bei einer außerordentlichen AR-Sitzung begonnenen Beratungen über die strategische Ausrichtung abgeschlossen. Über die konkrete Umsetzung der Beschlüsse wird der DB-Vorstand dem Aufsichtsrat regelmäßig berichten. Um langfristig zu wachsen und konkurrenzfähig zu bleiben, sind strukturelle und prozessuale Veränderungen in der Organisation von DB Cargo notwendig, beispielsweise eine Neuausrichtung des Vertriebs, eine Optimierung der Güterverkehrsstellen sowie eine Erhöhung der Produktivität. Die Weiterentwick-

Eine moderne Gravita (Baureihe 261) rangiert vom HHLA Containerterminal Burchardkai in Richtung Bahnhof Hamburg-Waltershof. Im Hintergrund die Anlagen des Eurogate Container Terminals. Foto: DB AG / Uwe Miethe.

lung von DB Cargo ist ein wichtiger Baustein im DB-Programm „Zukunft Bahn“. Dazu der AR-Vorsitzende Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht: „Das ist für die Eisenbahn in Deutschland ein wichtiger Schritt voran. Vorstand und Arbeitnehmervertreter sind jetzt gefordert, zügig die Herausforderungen anzupacken.“

Zufrieden äußerte sich der Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Alexander Kirchner: „Es bedurfte in den vergangenen Tagen noch einmal intensiver und zum Teil auch sehr kontroverser Verhandlungen, bis wir dem Ergebnis zustimmen konnten. So wird der ursprüngliche Plan zum Rückzug von DB Cargo aus der Fläche nicht umgesetzt. Um die Qualität der Verkehre zu verbessern wurde ein ganzes Maßnahmenpaket vereinbart, das die Handschrift der EVG-Betriebsräte trägt.“

Am 07. Juni 2016 hat Richard Mergner, verkehrspolitischer Sprecher beim Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) auf die Widersprüche der deutschen Verkehrspolitik hingewiesen: „Einerseits soll laut Koalitionsvereinbarung der umweltfreundliche Schienengüterverkehr gestärkt werden. Andererseits verbilligt dieselbe Bundesregierung durch ein Absenken der Mautsätze den Lkw-Verkehr und verteuert die Schiene durch steigende Trassenpreise sowie eine angehobene EEG-Umlage. Als Konsequenz gibt es immer mehr Lkw auf Deutschlands Straßen und der Kohlendioxid-Ausstoß steigt und steigt.“

Treibhausgasneutraler Güterverkehr ist nötig — und möglich

Um Deutschlands Klimaziele zu erreichen, muss der Verkehr in Deutschland bis spätestens 2050 treibhausgasneutral werden — dies gilt gerade für den stark wachsenden Güterverkehr. Zwei aktuelle Studien des Umweltbundesamtes (UBA) zeigen nun, wie das gehen kann. Kernpunkte sind die konsequente Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sowie eine Energiewende hin zu postfossilen Antrieben und Kraftstoffen. Maria Krautzberger, Präsidentin des UBA, am 17. Juni 2016: „Der Verkehr ist der einzige Sektor, der seine Treibhausgasemissionen seit 1990 nicht mindern konnte. Um unsere Klimaziele auch mit einem wachsenden Güterverkehr zu erreichen, brauchen wir deutlich mehr Güter auf der Schiene und gleichzeitig ein Ende der fossilen Kraftstoffe auch beim Lkw-Verkehr.“

Prognosen des Bundesverkehrsministeriums zeigen: Bei einer Fortschreibung des derzeitigen Wachstums steigt die Güterverkehrsleistung bis 2030 um 38 Prozent gegenüber 2010. „Dass dieses Wachstum nicht ohne Konsequenzen für die Umwelt bleiben wird, ist offensichtlich“, so Krautzberger. Der Schienengüterverkehr ist daher ein unverzichtbarer Baustein für mehr Klimaschutz im Güterverkehr. Das zeigt die **Studie „Klimaschutzbeitrag des Verkehrs bis 2050“**: Richtige Rahmenbedingungen vorausgesetzt, kann bis 2050 die Verkehrsleistung der Schiene im Vergleich zu heute auf mehr als das Zweieinhalbfache gesteigert werden. Damit verbleiben 2050 jedoch immer noch 60 Prozent der Güterverkehrsleistung auf der Straße. Um auch hier auf null Treibhausgasemissionen zu kommen, müssen fossile Kraftstoffe aus den Tanks von Lkw verbannt werden.

Die zweite **Studie „Finanzierung einer nachhaltigen Güterverkehrsinfrastruktur“** zeigt konkret zwei Ansatzpunkte zur Stärkung des Schienengüterverkehrs bis 2030. Zum einen muss die Nutzerfinanzierung ausgebaut werden. Das bedeutet, die Lkw-Maut auf das gesamte Straßennetz und auf alle Lkw-Klassen auszuweiten. Zudem müssen die externen Kosten bei der Maut mit eingepreist werden, insbesondere was Treibhausgase und Lärm betrifft. Für die Bahn bedeutet das eine Erhöhung und weitere Differenzierung der Trassenpreise nach Lärm. Zum anderen empfiehlt die Studie, die Schieneninfrastruktur und die Infrastruktur für den kombinierten Verkehr schneller auszubauen. „Der vorliegende Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) setzt daher ein völlig falsches Signal, weil er den Straßenverkehr für die nächsten 15 Jahre bevorzugt“, so Krautzberger.

Der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene kann bis 2030 mit den ambitionierten Maßnahmen von 18 Prozent auf 23 Prozent gesteigert werden, so die Studie. Die Effekte sind groß: Wenn nichts passiert, stößt der Güterverkehr im Jahr 2030 noch mehr Treibhausgase aus als 2010. Demgegenüber kann eine Verlagerung auf die Schiene zusammen mit der Einführung von Kohlendioxid-Grenzwerten für neue Lkw die Emissionen im Jahr 2030 um 17 Prozent gegenüber 2010 senken. „Die vorgeschlagenen Maßnahmen stärken den Wirtschaftsstandort Deutschland“, so die UBA-Präsidentin. „Sowohl Beschäftigung also auch Wertschöpfung steigen laut unserer Studie leicht an. Und das obwohl der Straßengüterverkehr durch eine stärkere Anlastung der Umweltkosten teurer wird.“

Die Studien des UBA können heruntergeladen werden: www.umweltbundesamt.de und www.umweltbundesamt.de.

Wettbewerbsbahnen analysieren die Zukunft des Schienengüterverkehrs

Als absolut positiv bezeichnete Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) am 19. April 2016 in Aachen die Entwicklung der Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr. 2015 konnten die Wettbewerber der DB ihre Leistung in Deutschland um 17,2 Prozent und so ihren Marktanteil auf 37,9 Prozent steigern.

Umgekehrt seien die wirtschaftlichen Trends absolut besorgniserregend. So seien die Margen der Unternehmen noch weiter unter Druck geraten und der Lkw erhält wieder häufiger den Zuschlag bei Transportverträgen. Trotz weiteren Wachstums des Güterverkehrs insgesamt konnte die Schiene 2015 ihren Marktanteil von knapp über 17 Prozent nur gerade halten. Die Verkehrsleistung wuchs dabei um 1,7 Milliarden Tonnenkilometer — der Mengenzuwachs auf der Straße war dagegen rund sechsmal so hoch.

Kerkeling kritisierte, dass entgegen der politischen Ziele, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, sich die Aufmerksamkeit der Berliner Regierung fast vollständig darauf richte, den Straßengüterverkehr weiter zu fördern: „Senkung der Lkw-Maut, längere und im Konvoi automatisiert fahrende Lkw, Ausbau der Rastflächen, Milliardeninvestitionen für den Autobahnausbau, niedriger Dieselsteuersatz und die anhaltende Passivität gegenüber ungleichen Sozialstandards bei den Fahrpersonalen sprechen eine deutliche Sprache, wo die Regierung ihre Prioritäten im Güterverkehr sieht."

Konkret forderte NEE eine Umkehrung der Investitionsprioritäten im Bundesverkehrswegeplan, faire Wettbewerbsbedingungen bei behördlichen Vorgaben und Kontrollen zwischen Straße und Schiene und einen Beitrag nicht nur der Schiene zur Energiewende. Für Effizienzsteigerung und Kostendämpfung innerhalb des Schienenverkehrs seien Nachbesserungen am geplanten Eisenbahnregulierungsgesetz unabdingbar.

Schienenpersonenverkehr

Planungssicherheit für den Schienenpersonennahverkehr erzielt

Nach vielen Monaten des Stillstands wurde in der Sitzung der Ministerpräsidenten und der Bundesregierung am 16. Juni 2016 die Neuordnung der Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) abschließend neu geregelt.

Im Ergebnis werden statt der bisherigen 8,0 Milliarden Euro künftig 8,2 Milliarden Euro an Regionalisierungsmitteln vom Bund an die Länder ausgereicht und mit jährlich 1,8 Prozent dynamisiert. Davon werden jährlich 200 Millionen Euro direkt an die Ostländer verteilt, der Rest nach dem unter den Ländern vereinbarten „Kieler Schlüssel".

Titel „Eisenbahner mit Herz 2016" verliehen

Der Wettbewerb Eisenbahner mit Herz fand in diesem Jahr zum sechsten Mal statt. Damit ehrt die Allianz pro Schiene Eisenbahner, die sich durch außergewöhnlichen Einsatz auszeichnen und von den Bahnkunden vorgeschlagen werden. Die feierliche Auszeichnung fand am 27. April 2016 in Berlin statt.

Gold ging an die Abellio-Zugbegleiterin Lena-Sophia Nobbe. Die türkisch-stämmige Eisenbahnerin wies einen Fahrgast in die Schranken, der nicht neben „Ausländern und Kanaken" sitzen wollte: Als der Mann mit seinen rassistischen Beschimpfungen nicht nachließ, brachte Nobbe eine verängstigte syrische Familie aus der Schusslinie, indem sie die Leute in die erste Klasse umsiedelte.

Die Siegerin: Lena-Sophia Nobbe;
Foto: Allianz pro Schiene / Andreas Taubert.

Silber gewann der DB-Regio-Lokführer Fatih Yilmazli aus Freudenstadt. Als ein unter Drogeneinfluss stehender Fahrgast die weiblichen Reisenden in seinem Zug sexuell belästigte, verließ er seinen Führerstand und brachte die Frauen in Sicherheit. Er koordinierte die Verhaftung des Angreifers und sorgte dafür, dass die Lage nicht weiter eskalierte.

Der Zweitplatzierte: Fatih Yilmazli;
Foto: Allianz pro Schiene / Andreas Taubert.

Bronze bekam der Auszubildende Kevin Hauseder vom Reisecenter München, weil er ein getrenntes Liebespaar auf der Rückreise von Italien mit vielen Telefonaten wieder zusammenbrachte, anstatt die Fahrgäste mit der Formel „Eigenverschulden" abzuspeisen. „Bronze für einen Service, der sogar einem langgedienten Vertriebsmitarbeiter zur Ehre gereichen würde", urteilte die Jury über den jüngsten „Eisenbahner mit Herz".

Auf Platz 3: Kevin Hauseder;
Foto: Allianz pro Schiene / Andreas Taubert.

Weitere Informationen und Vorschläge für die nächste Runde: www.eisenbahner-mit-herz.de.

Französische Schnellfahrstrecke vollständig in Betrieb

Am 03. Juli 2016 wurde der zweite Bauabschnitt der französischen Neubaustrecke TGV Est Européen (Paris – Straßburg) eröffnet. Dadurch verkürzen sich die Fahrtzeiten um bis zu dreißig Minuten. Gleichzeitig erhöhten Deutsche Bahn und die französische SNCF die Anzahl der Direktverbindungen. Den ersten ICE aus der französischen Hauptstadt haben in Karlsruhe Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup und Birgit Bohle, Vorstandsvorsitzende DB Fernverkehr, willkommen geheißen. Karlsruhe ist nun nur noch zweieinhalb Stunden von Paris entfernt.

Täglich verkehren nun bis zu sieben (bisher fünf) ICE/TGV zwischen Karlsruhe und Paris. Davon sind fünf Zugpaare zwischen München beziehungsweise Stuttgart und Paris unterwegs. Zwischen Frankfurt (Main) und Paris gibt es nun zwei neue ICE/TGV über Karlsruhe – Straßburg, welche die vier Zugpaare über Saarbrücken ergänzen.

Land Baden-Württemberg und DB beenden Streit zum Großen Verkehrsvertrag

Die Deutsche Bahn und das Land Baden-Württemberg haben am 13. April 2016 ihre Auseinandersetzung zum Großen Verkehrsvertrag in Baden-Württemberg beigelegt. Gegenstand des Kompromisses ist neben einem fairen finanziellen Ausgleich auch eine Verbesserung des Zugangebots für die Fahrgäste.

Dr. Jörg Sandvoß, Vorstandsvorsitzender DB Regio AG: „Wir freuen uns, dass wir nach langen und intensiven Diskussionen eine Einigung mit dem Land erzielen konnten. Uns war es wichtig, den Weg wieder frei zu machen für eine erfolgreiche künftige Zusammenarbeit. Denn Fahrgäste profitieren nicht von jahrelangen Rechtsstreitigkeiten, sondern von konkreten Verbesserungen des Angebots."

Konkret betrifft der Kompromiss die Frage der Infrastrukturkostenerstattung. Es wurde vereinbart, dass die streitige Summe von 135 Millionen Euro zwischen den Partnern aufgeteilt wird. Das Land wird der DB Regio AG 67,5 Millionen Euro bezahlen, das Unternehmen wird im Gegenzug auf die Geltendmachung der Restsumme sowie der angefallenen Zinsen in Höhe von insgesamt rund 20 Millionen Euro verzichten. Zudem wird die DB Regio AG für die Restlaufzeit des Vertrags bis Ende 2016 verbessertes Fahrzeugmaterial einsetzen und zusätzliche Nahverkehrsleistungen im Wert von rund 10 Millionen Euro erbringen.

Verträge zu den Stuttgarter Netzen unterzeichnet

Am 11. Juli 2016 wurden die Verkehrsverträge für den Schienenpersonennahverkehr in den Stuttgarter Netzen unterzeichnet. Mitte November 2015 war das Angebot von DB Regio Baden-Württemberg wegen eines vom Unternehmen zu vertretenden Formfehlers vom weiteren Verfahren ausgeschlossen worden, obwohl es mutmaßlich das kostengünstigste und wirtschaftlichste Angebot war. Die von DB Regio angerufene zuständige Vergabekammer und nachfolgend das Oberverwaltungsgericht bestätigten indes den Ausschluss.

Damit können die Vorbereitungen für die Betriebsaufnahmen von Juni 2019 bis Dezember 2020 beginnen. Die zur niederländischen Staatsbahn gehörende Abellio Rail Südwest GmbH wird künftig das Los 1 (Neckartal) mit Talent 2 Zügen und die Go Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH (Eigentümer sind acht britische Busunternehmen) die Lose 2 (Rems – Fils) und 3 (Franken – Enz) mit Flirt 3 Zügen betreiben.

Beispiel für das Landesdesign Baden Württemberg: SWEG-Zug am 03. Juli 2016 in Ottenhöfen (Schwarzwald): Foto: Gunther Ellwanger.

Weiterer Verkehr im Umweltverbund

ADFC fordert Radschnellwege

Verkehrspolitiker aus Bund und Ländern waren sich beim Parlamentarischen Abend des Allgemeinen Deutscher Fahrrad Clubs (ADFC) am 31. Mai 2016 einig, dass Radschnellwege enormes Potenzial haben, Autofahrer auf das Rad zu bringen und damit Stau- und Klimaprobleme von Ballungsgebieten in den Griff zu bekommen. Pläne gibt es überall in Deutschland — nur bei der Finanzierung klaffen riesige Lücken.

Im Ruhrgebiet und den Großräumen Hannover, Frankfurt, Nürnberg und München liegen Pläne für Radschnellwege in Schubladen — und kommen kaum voran. Denn: Die Zuständigkeiten für diese neue Form von überregionaler Infrastruktur sind ungeklärt und die Kommunen mit der Finanzierung überfordert. Das gilt auch für das ambitionierteste Projekt, den Radschnellweg 1 (RS1), quer durch das Ruhrgebiet. Eine vom Bund finanzierte Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass etwa 52 000 Pkw-Fahrten mit über 400 000 gefahrenen Kilometern eingespart und auf das Rad verlagert werden könnten. Bei einem Investitionsvolumen von 184 Millionen Euro braucht das Land Unterstützung des Bundes.

NRW-Verkehrsminister Michael Groschek: „1,6 Millionen Bürger zwischen Duisburg und Hamm warten auf die Nachricht, dass es mit dem Radschnellweg 1 zügig voran geht. Dort kommen sie künftig schnell, sicher und entspannt zur Arbeit oder zur Uni, und entlasten gleichzeitig die Autostraßen."

In den Niederlanden wurden seit 2006 80 Millionen Euro in den Bau von Radschnellwegen investiert, um Stau-Probleme zu lösen. 300 Kilometer Radschnellwege gibt es in den Niederlanden schon, 600 weitere Kilometer sind in Planung. In Deutschland sind es nur zwischen 10 und 40 Kilometer, je nach Auslegung des Begriffs. In niederländischen Regionen mit Radschnellwegen fahren 25 Prozent der Berufstätigen mit dem Rad zur Arbeit — in Deutschland sind es nur 11 Prozent.

Rita Schwarzelühr-Sutter, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, betonte den Klima-Effekt von Radschnellwegen: „Das Fahrrad gehört zur nachhaltigen Mobilität. Radfahren ist aktiver Schutz der Umwelt und mehr Lebensqualität für die Menschen. Radschnellwege sind daher eine zeitgemäße Maßnahme: Auch für größere Entfernungen etwa im Stadt-Umland-Verkehr schaffen sie attraktive Alternativen." Wenn man die Jahresleistung eines durchschnittlichen deutschen Radlers, nämlich etwa 300 Kilometer, verdoppele — würde das jährlich 40 Millionen Tonnen Kohlendioxid einsparen. Ohne Beiträge des Verkehrs-Sektors seien die Klimaziele von Paris nicht zu schaffen, so Schwarzelühr-Sutter.

ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork fasste die Erwartungen so zusammen: „Fünf Prozent aller Autobahnkilometer verlaufen mitten durch Städte. Wir wollen, dass der Bund bei allen innerstädtischen Autobahn-Ausbauprojekten wohlwollend prüft, ob ein Radschnellweg die Kurzdistanzen aufnehmen kann und deshalb die bessere Alternative ist.“ Im neuen BVWP ist ein Passus ergänzt worden, demnach der Bund sich künftig — im Rahmen seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten — am Bau von Radschnellwegen beteiligt.

Weitere Informationen: www.rs1.ruhr und www.adfc.de.

Schifffahrt

Mengenrückgang bei der Schifffahrt 2015

Im Jahr 2015 nahm der Güterumschlag der **Seeschifffahrt** um 2,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr ab. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) vom 06.April 2016 wurden insgesamt 296,2 Millionen Tonnen Güter in deutschen Seehäfen umgeschlagen. 2014 waren es 304,1 Millionen Tonnen gewesen.

Mit einem Minus von 3,0 Prozent hat die aus dem Ausland empfangene Gütermenge etwas stärker abgenommen als die nach ausländischen Häfen versandte Gütermenge, die um 2,7 Prozent zurückging. Der innerdeutsche Seeverkehr — die mit 8,2 Millionen Tonnen mengenmäßig kleinste Verkehrsrelation — stieg dagegen um 8,3 Prozent an.

Der Containerverkehr lag 2015 bei 15,2 Millionen TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit). Gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Rückgang um 4,6 Prozent. Damit war der Containerumschlag stärker rückläufig als der Seegüterumschlag insgesamt. Im Jahr 2014 war der Containerumschlag noch überdurchschnittlich gewachsen.

Im Jahr 2015 nahm die Güterbeförderung der **Binnenschifffahrt** um 3,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr ab. Nach Angaben von Destatis am 04. April 2016 wurden 2015 insgesamt 221,4 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert. Im Jahr davor waren es 228,5 Millionen Tonnen. Eine Ursache dieses Rückgangs dürfte auf den zum Teil lang anhaltenden Niedrigwasserständen wichtiger Wasserstraßen (unter anderem dem Rhein) beruhen.

Negativ entwickelten sich 2015 alle Verkehrsrelationen. Am stärksten war der Rückgang mit 15,8 Prozent beim Durchgangsverkehr. Es folgen mit einer Abnahme von 3,4 Prozent der Versand ins Ausland und mit einem Minus von 1,9 Prozent der Verkehr innerhalb Deutschlands. Am wenigsten rückläufig war 2015 der Empfang aus dem Ausland (minus 1,4 Prozent).

Der Containerverkehr wuchs 2015 gegenüber dem Vorjahr geringfügig um 0,4 Prozent auf 2,4 Millionen TEU und entwickelte sich damit erneut besser als der Binnenschiffsverkehr insgesamt.

Der Dortmunder Hafen mit dem Container Terminal Dortmund in der Mitte und der neuen bimodalen KV-Anlage „Am Hafenbahnhof“ am linken, oberen Bildrand. Foto: Dortmunder Hafen AG / Blossey.

Straßenverkehr

Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes beschlossen

Am 11.Mai 2016 hat die Bundesregierung den Gesetzentwurf zur Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zum 01. Juli 2018 beschlossen Das sind rund 40 000 zusätzliche mautpflichtige Kilometer, die zusätzliche Einnahmen in Höhe von bis zu 2 Milliarden Euro erbringen sollen. Diese sollen in den Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur fließen.

Zurzeit wird die Lkw-Maut auf rund 13 000 Kilometern Bundesautobahnen und rund 2300 Kilometern autobahnähnlichen Bundesstraßen erhoben. Seit dem 01. Oktober 2015 gilt die Mautpflicht auch für Lkw zwischen 7,5 und 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht.

Am 08. Juli 2016 haben Bundestag und Bundesrat den Änderungen zum Bundesfernstraßenmautgesetz zugestimmt.

Weitere Informationen: www.bmvi.de.

Die GRV begrüßt die Ausweitung der Lkw-Maut, fordert aber auch eine Maut für Fernbusse. Drei Jahre nach der Liberalisierung hat sich der Fernbus mit 25 Millionen Nutzern im Jahr 2015 fest etabliert und verdient keine Vorzugsbehandlung mehr.

Kaufprämie für Elektroautos beschlossen

Das Bundeskabinett hat am 18. Mai 2016 eine Kaufprämie und Steuervorteile beim Kauf von Elektrofahrzeugen beschlossen. Wer ein rein elektrisch betriebenes Fahrzeug erwirbt, erhält seit Anfang Juli 2016 eine Prämie von 4000 Euro. Zudem werden neue Elektroautos zehn Jahre von der Steuer befreit. Wer sein Elektroauto beim Arbeitgeber aufladen darf, muss diesen geldwerten Vorteil nicht versteuern.

Die Regelungen sind Teil eines Marktanreizprogramms, das zu größerem Absatz von Elektrofahrzeugen beitragen soll. Die Kaufprämie wird je zur Hälfte von der Bundesregierung und der Automobilwirtschaft getragen. Beide wollen hierfür jeweils 600 Millionen Euro zur Verfügung stellen. Außerdem will der Bund die Ladeinfrastruktur mit rund 300 Millionen Euro fördern.

Ladesäule für Carsharing Autos am Bahnhof in Hinterzarten; Foto: Gunther Ellwanger.

Das Heidelberger Umwelt- und Prognose-Institut UPI stellt in seinem Bericht 79 (www.upi-institut.de) fest: „Elektroautos sind entgegen einer weit verbreiteten Meinung nicht klimaneutral, sie verursachen als einzelnes Fahrzeug ungefähr gleich hohe Kohlendioxid-Emissionen wie normale Benzin- oder Diesel-Pkw. Elektroautos haben zwar am Fahrzeug selbst keine Emissionen, durch ihre Herstellung und durch den Verbrauch von Strom verursachen sie jedoch erhebliche Emissionen, die ihnen zugeschrieben werden müssen.“ Als negative Nebenwirkungen, die in Ökobilanzen und Kohlendioxid-Szenarien-Berechnungen über Elektromobilität bisher nicht berücksichtigt werden, nennt UPI:

- Elektroautos werden in der Flottengrenzwertregelung der EU als „Null-Emissionsfahrzeuge“ definiert und führen über eine Kompensation der Grenzwertüberschreitungen großer und schwerer Pkw insgesamt zu einer Zunahme der Kohlendioxid-Emissionen.
- Da Elektroautos häufig als Zweit- oder Dritt-Wagen angeschafft werden, erhöhen sie die Anzahl der Autos. Dies verschärft den Ressourcen- und Flächenverbrauch des Straßenverkehrs und das Stellplatzproblem in Städten.
- Obwohl sie in der Anschaffung teurer sind, liegen Elektroautos in den Betriebskosten deutlich niedriger. Dadurch verursachen sie eine Verlagerung vom Öffentlichen Verkehr.
- Elektroautos führen zu einem erhöhten Unfallrisiko für Fußgänger und Fahrradfahrer.

Die GRV kritisiert dieses Geschenk an die Automobilindustrie. Die Kaufprämie ist verkehrs- und umweltpolitisch falsch, da die Belastungen des klimafreundlichen Schienenverkehrs durch Stromsteuer, EEG-Umlage et cetera seit Jahren steigen. Außerdem sind Elektroautos nicht klimaneutral sondern haben bei einer korrekten Lebenszyklusbetrachtung einen ähnlichen Kohlendioxidausstoß wie Autos mit Verbrennungsmotoren.

Luftfahrt

Leitlinien für die Rechte von Fluggästen

Zur Überbrückung der Zeit bis zur Überarbeitung der Verordnung über Fluggastrechte hat die Kommission am 10. Juni 2016 „Leitlinien für die Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen…“ veröffentlicht.

Die Leitlinien basieren auf der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs der letzten Jahre. Die wichtigsten Regelungen:

- Entschädigung bei Verspätung: Es besteht ein Anspruch auf Entschädigung bei einer Verspätung von drei Stunden am Endziel.
- Entschädigung für einen verpassten Anschlussflug: Es besteht ebenfalls ein Anspruch auf eine Entschädigung bei einer erheblich verspäteten Ankunft wegen verpasster Anschlussflüge.
- Außergewöhnliche Umstände: Erläutert werden verschiedene Situationen wie technische Defekte oder die durch den Zusammenstoß eines Flugzeugs mit einem anderen verursacht werden und in denen die Fluggesellschaften nicht von der Entschädigungszahlung freigestellt sind.

Quelle: DIHK Brüssel, 14. Juni.2016

Verkehr in der Schweiz

Sitzung des Gemischten Ausschusses Schweiz-EU zum Landverkehrsabkommen

Der gemischte Ausschuss Schweiz-EU zum Landverkehrsabkommen hat am 10. Juni 2016 die im Dezember 2015 beschlossene Erhöhung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) per Anfang 2017 gutgeheißen.

Mit dem Verlagerungsbericht 2015 hatte der Bundesrat (Regierung der Schweiz) zusätzliche Maßnahmen beschlossen, um die Verlagerung des Güterverkehrs durch die Alpen von der Straße auf die Schiene weiter zu stärken. Unter anderem entschied er, ab 2017 die Tarife der LSVA-Kategorien Euro III, IV und V anzuheben und den Rabatt für Lastwagen der Kategorie VI abzuschaffen. Damit wird ein Lastwagen oder Sattelschlepper für eine Fahrt durch die Schweiz im gewichteten Durchschnitt 298 Franken LSVA zahlen. Gemäß Landverkehrsabkommen Schweiz-EU kann der gewichtete LSVA-Durchschnitt auf maximal 325 Franken erhöht werden.

Weiter einigten sich die Delegationen der Schweiz und der EU darauf, dass die Ausweise von Triebfahrzeugführern gegenseitig anerkannt werden sollen. Die schweizerische Delegation informierte zudem über die laufenden politischen Geschäfte im Verkehrsbereich, insbesondere über die Vorlage zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBI). Zudem legte die schweizerische Delegation ihren Partnern dar, wie es nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels von Anfang Juni bei der Fertigstellung der NEAT und

weiteren Bahnausbauprojekten weiter geht.

Die Schweizer Delegation wurde vom Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV), Dr. Peter Füglistaler, angeführt. Die EU-Delegation stand unter der Leitung von Eddy Liegeois, Referatsleiter für Landverkehr bei der Europäischen Kommission.

Eröffnung des Gotthard-Basistunnels

Die Schweiz hat am **01. Juni 2016** den Gotthard-Basistunnel (GBT), mit 57 Kilometern längster Eisenbahntunnel der Welt, feierlich eröffnet. Als erste durften tausend ausgeloste Interessenten aus der Bevölkerung und zwei Schulklassen den GBT durchfahren. Bereits am Vortag wurde in der Nähe des Nordportals eine Gedenkstätte für die neun Personen eingeweiht, welche beim Bau ums Leben kamen.

Am Vorabend der Eröffnungsfeierlichkeiten fanden in Lugano eine Verkehrsministerkonferenz und ein **Treffen europäischer Bahnchefs** statt.

Die Teilnehmer der beiden Treffen nahmen dann zusammen mit dem Schweizer Gesamt-Bundesrat, dem Parlament und vielen weiteren Gästen an der Eröffnungsfeier teil, einschließlich der Staats- und Regierungschefs aus Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich und Liechtenstein sowie der EU-Verkehrskommissarin.

Der Schweizer **Bundespräsident Johann N. Schneider-Ammann** begrüßte die rund 1200 Gäste und betonte „Heute ist ein historischer Tag für unser Land: Wir vollenden mit dem Gotthard-Basistunnel ein Jahrhundertwerk — ein Werk, an dem von der ersten Skizze bis zur Planung und dem Bau des Tunnels mehrere Generationen mitgewirkt haben. Das erfüllt mich mit Stolz, aber auch mit Demut. Denn dass so ein Projekt gelingt, ist nicht selbstverständlich. Im Namen des Bundesrates danke ich herzlich allen, die dazu beigetragen haben.“ Die Bedeutung des GBT unterstrich Schneider-Ammann mit den Worten: „Wir bringen mit dem Gotthard-Basistunnel Völker und Volkswirtschaften zusammen — und wir knüpfen mit dem Jahrhundertbauwerk an die Pionierleistungen unserer Vorfahren an! Der Gotthard-Basistunnel, den wir heute feiern, ist das weltweit längste Bauwerk seiner Art. Und ein starkes Signal über unsere Landesgrenzen hinaus: In der Schweiz und in Europa sind weiterhin epochale Leistungen machbar. Das 21. Jahrhundert, es kann auch ein europäisches sein!“

Am Rande des Gipfels der Bahnchefs haben die Vorstandsvorsitzenden der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Andreas Meyer (Mitte), Deutsche Bahn DB, Rüdiger Grube (links), und Italienischer Staatsbahn FS (Ferrovie dello Stato), Renato Mazzoncini (rechts) eine Absichtserklärung unterzeichnet: Ab Dezember 2017 soll es eine tägliche Direktverbindung Frankfurt (Main) – Mailand durch die Schweiz mit Zügen der SBB vom Typ ETR 610 geben.
Foto: © SBB CFF FFS.

Bundeskanzlerin Angela Merkel erinnerte in ihrer Rede in Pollegio an den schleppenden Ausbau der Rheintalbahn: „Wir in Deutschland wissen — das sage ich als deutsche Bundeskanzlerin —, dass wir noch Aufgaben zu erledigen haben. Eine Zeitung schrieb zum Gotthardtunnel: ‚Das Herz ist da, aber die Aorta nicht fertig.‘ Es gibt auch ein Stück deutsche Aorta. Und wir werden mit noch mehr Elan an unseren Aufgaben arbeiten.“

Bereits am 03. Juni 2016 haben dann das Bundesamt für Verkehr, die SBB und der Kanton Uri den **ersten Güterzug durch den GBT** geschickt und so den Probebetrieb gestartet, bei dem die Betriebsprozesse eingeübt werden. Einzelne Güterzüge verkehren seither mit ihrer regulären Fracht durch den GBT. Ab September sollen 50 Prozent des Güterverkehrs durch den Tunnel geleitet werden, sowie einige Reisezüge. Mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 kommen dann die vollen Vorteile des GBT zum Tragen mit zusätzlichen Kapazitäten für den Schienengüterverkehr: Bisher können 180 Züge pro Tag den Gotthard queren, Ende 2020 werden es 260 längere und schwerere Güterzüge sein, ein Plus von 44 Prozent. Die Voraussetzungen dafür sind die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels und des 4-Meter-Korridors. „Damit wird die integrale Flachbahn Realität“, sagte SBB-Vorstandsvorsitzender Andreas Meyer am 03. Juni „Der Schienengüterverkehr wird effizienter und umweltschonender“.

Am folgenden Wochenende hat die SBB die Bevölkerung zum **Publikumsfest an den beiden Portalen des GBT** eingeladen. Insgesamt besuchten über 100 000 Personen am 04. und 05. Juni 2016 die Feierlichkeiten. Von den Besuchern nutzten rund 35 000 die Gelegenheit für eine Fahrt durch den neuen GBT. Das Transportkonzept mit 140 Extrazügen und den 100 Gotthard-Shuttles sowie den Postbustransfers zwischen den Festplätzen im 5-Minutentakt hat trotz des großen Andrangs gut funktioniert. In Erstfeld und Rynächt (Norden) sowie Pollegio und Biasca (Süden) wurde ein reichhaltiges Programm mit Informationen, Kultur und Kulinarik geboten. Einen Ausblick

Der neue Lösch- und Rettungszug für den Gotthard-Basistunnel konnte beim Publikumsanlass besichtigt werden; Foto: Gunther Ellwanger.

auf die Mobilität der Zukunft gaben in Rynächt die Eidgenössischen Technischen Hochschulen von Zürich (ETH) und Lausanne (EPFL) sowie die Universität Sankt Gallen.

Sehr großen Zuspruch bei den Besuchern fand die **Fahrzeugausstellung in Erstfeld** mit einer ganzen Reihe an Höhepunkten, beispielsweise: Der neue Lösch- und Rettungszug für den GBT, moderne Salonwagen, eine Lokparade mit der Krokodillok, der SBB Schul- und Erlebniszug, der TEE Gottardo, Maschinen und Fahrzeuge für Erhaltungsarbeiten.

Am 03. August 2016 nutzten rund 50 Journalisten die Gelegenheit, in einem **Gottardino-Sonderzug** von Flüelen nach Biasca zu fahren. SBB-Vorstandsvorsitzender Andreas Meyer und Philipp Gauderon, Leiter Infrastruktur, informierten über den komplexen Probebetrieb im GBT. Höhepunkt war der Ausstieg in der Multifunktionsstelle 800 Meter unter Sedrun mit Besichtigung einer Ausstellung über den Weltrekordtunnel. Das Interesse für die täglich außer montags verkehrenden Gottardinos ist beeindruckend: bereits 94 Prozent der Fahrten sind bis Ende November ausgebucht. Auch rund 80 Güterzüge haben probehalber den GBT durchfahren. Ab Anfang September 2016 sollen 50 Prozent aller Güterzüge durch den GBT fahren. Neben Güterzügen und Gottardinos werden ab September auch einzelne Personenzüge statt über die Bergstrecke durch den neuen Tunnel fahren.

800 Meter unter Sedrun informiert eine Ausstellung über den Weltrekordtunnel; Foto: Gunther Ellwanger.

Fahrplanvorschau Schweiz: eine halbe Stunde früher im Süden

Der Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 wird ganz im Zeichen des Gotthards stehen. Mit der Eröffnung des neuen Gotthardtunnels verkürzt sich die Reisezeit auf der Nord-Süd-Achse in einem ersten Schritt um rund 30 Minuten. Nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels voraussichtlich Ende 2020 profitieren die Kunden vom vollen Reisezeitgewinn von rund 60 Minuten. Ab Ende 2020 fahren die Züge zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin halbstündlich statt stündlich und zwischen Zürich und Mailand stündlich statt zweistündlich.

Neben der neuen Strecke durch den Gotthard-Basistunnel wird die SBB auch künftig die bisherige **Bergstrecke** betreiben und einen Beitrag zur Stärkung des Tourismus in der Gotthard-Region leisten. Geplant ist ein stündliches Angebot mit Regio-Express-Zügen von der Bahngesellschaft TILO (Treni Regionali Ticino Lombardia, ein Tochterunternehmen der SBB und der norditalienischen Bahngesellschaft Trenord) mit Anschlüssen an den Fernverkehr in Erstfeld, Bellinzona und Lugano. Die

Interregio-Züge ab Basel und Zürich sollen künftig bis Erstfeld fahren. An Wochenenden, an denen die touristische Nachfrage hoch ist, sollen einzelne Interregio-Züge bis Göschenen verlängert werden, mit Anschlüssen an die Matterhorn-Gotthard-Bahn nach Andermatt. Von April bis Oktober verkehrt an Wochenenden und Feiertagen ein InterRegio von Zürich nach Bellinzona über die Bergstrecke und zurück. Mehr Infos: www.sbb.ch.

Kurzberichte Infrastruktur

Gemeinsam mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV), dem Kanton Bern, der Stadt Bern und der Lötschbergbahn BLS hat die SBB am 15. April 2016 den Spatenstich für die **Entflechtung Wylerfeld** gefeiert. Das

Der Bau der Entflechtung Wylerfeld zwischen Bern Hauptbahnhof und Bern-Wankdorf ist wenige Monate nach dem ersten Spatenstich bereits voll im Gange.
Foto: © SBB CFF FFS / Thomas Hodel.

270-Millionen-Franken-Projekt wird 2022 in Betrieb gehen. Es ist ein Schlüsselprojekt für bessere Verbindungen und mehr Pünktlichkeit im Fern- und Regionalverkehr. Das Projekt wird das betriebliche Nadelöhr im Osten der Stadt Bern beheben. Ein Tunnel unterquert künftig vom Bahnhof Bern her zwischen dem Wylerfeld und dem Bahnhof Bern-Wankdorf drei Gleise und führt in die Strecke Richtung Thun. Dank dem Tunnel können sich die Züge auf verschiedenen Ebenen kreuzen.

Vertreter der BLS und der IG VALBT (Ingenieurgemeinschaft Vollendung Ausbau Lötschberg-Basistunnel) haben am 11. Mai 2016 in Bern den Startschuss zur **Planung des weiteren Ausbaus des Lötschberg-Basistunnels** gegeben. Die Planungsarbeiten umfassen den zweigleisigen Ausbau Ferden – Mitholz. Im Rahmen der FABI-Vorlage hat das Schweizer Parlament für diese Planungsarbeiten finanzielle Mittel bereitgestellt.

Bei der jährlichen **Konferenz zum öffentlichen Verkehr** hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) am 13. Mai 2016 in Altdorf die zuständigen Regierungsräte der Kantone über den Planungsstand für den nächsten Ausbauschritt bei der Bahn orientiert. In Arbeit stehen Varianten mit Projekten für 7 Milliarden Franken bis 2030 bzw. für 12 Milliarden Franken für einen späteren Realisierungshorizont.

Am 18.Mai 2016 beantragte der Bundesrat beim Parlament für die **Finanzierung der Bahninfrastruktur** in den Jahren 2017 bis 2020 insgesamt 13,2 Milliarden Schweizer Franken. Den Betreibern der Bahnen stehen dadurch wesentlich mehr Mittel zur Verfügung als mit dem bisherigen Zahlungsrahmen. Der Bundesrat trägt damit den gestiegenen Kosten des Substanzerhalts und dem höheren Verkehrsaufkommen Rechnung. Zudem ermöglicht er die behindertengerechte Gestaltung weiterer Bahnhöfe und kleinere Ausbauten. Das Geld stammt aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes.

Am 24. Mai 2016 wurde ein **Informationsportal zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen** (NEAT) in Betrieb genommen. Unter www.alptransit-portal.ch sind Originalakten, Bilder, Filme sowie Tondokumente zur Geschichte und zur gesellschaftlichen Bedeutung der NEAT verfügbar. Das NEAT-Portal erleichtert den Zugang zu Dokumenten, die bisher in verschiedenen Archiven verteilt waren. Es wurde aufgrund einer Empfehlung der parlamentarischen NEAT-Aufsichtsdelegation geschaffen und durch das Schweizerische Bundesarchiv realisiert.

Mit der Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) wurde 2014 der Ausbauschritt 2025 beschlossen, der Ausbauten für 6,4 Milliarden Franken vorsieht. Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation hat am 07. Juli 2016 die ersten **Umsetzungsvereinbarungen** abgeschlossen. Diese umfassen Projektierungs- und Bauleistungen im Umfang von rund einer halben Milliarde Franken für die SBB, die Rhätische Bahn und die Zentralbahn. Ein erstes Paket zur Realisierung von vier Ausbauprojekten der SBB umfasst: Überholgleise zwischen Coppet und Founex sowie in Romont, ein Wendegleis in Liestal und die Anpassung von Anlagen in Romanshorn.

Neue Rahmenbedingungen für Bahngüterverkehr in der Schweiz

Mit dem neuen Gütertransportgesetz und den entsprechenden Verordnungen werden für den Güterverkehr auf der Schiene bessere Rahmenbedingungen geschaffen. Der Bundesrat hat

am 25. Mai 2016 die Totalrevision der Gütertransportverordnung sowie Änderungen in weiteren Verordnungen gutgeheißen und diese zusammen mit dem Gütertransportgesetz auf den 01. Juli 2016 in Kraft gesetzt.

Die neuen Bestimmungen betreffen in erster Linie den sogenannten **Schienengüterverkehr in der Fläche**. In den Verordnungen werden Details zu den Investitionsbeiträgen für Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr, Hafenanlagen sowie Anschlussgleise geregelt. Das Parlament hatte im September 2015 hierfür einen Rahmenkredit von 250 Millionen Franken für die Jahre 2016 bis 2019 bewilligt.

Der Bundesrat hat zudem präzisiert, wie die gesetzlich vorgesehenen Abweichungen vom Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit umgesetzt werden: Die heutigen Betriebsabgeltungen für den Einzelwagenladungsverkehr und den nicht-alpenquerenden kombinierten Verkehr laufen Ende 2018 aus. Die Verordnung sieht vor, dass sich der Bundesbeitrag bei der Förderung neuer Angebote am erwarteten Defizit der ersten drei Betriebsjahre orientiert und maximal 50 Prozent der Kosten decken darf. Zudem wurde der Schlüssel definiert, mit welchem sich der Bund finanziell an Bestellungen von Güterverkehrsangeboten durch die Kantone beteiligen kann.

Weiter wird bei Investitionsbeiträgen für technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene der Beitragssatz des Bundes auf höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Kosten festgelegt. Die Rückerstattung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs wird zum 01. Januar 2017 um 10 Prozent gekürzt.

Die Anpassungen im Eisenbahngesetz, welche dazu dienen, dem Schienengüterverkehr mit den neuen Instrumenten Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan attraktive Trassen zu sichern, sollen Anfang 2017 in Kraft treten. Der Bundesrat will die entsprechenden Verordnungsanpassungen im zweiten Halbjahr 2016 verabschieden.

Literatur

Konzeptbericht Mobility Pricing

Die Mobilität in der Schweiz wächst weiter. Die Verkehrsleistung auf Straße und Schiene soll bis 2030 um rund ein Viertel zunehmen. Da Ausbauten teuer sind, ist es ergänzend dazu sinnvoll zu prüfen, wie die bestehende Infrastruktur besser genutzt werden kann. Eine große Herausforderung stellt dabei sowohl im privaten wie im öffentlichen Verkehr die stark schwankende Auslastung dar: Während es in den Zügen und auf den Straßen am Morgen und am Abend eng wird, gibt es zu den anderen Tageszeiten meist noch freie Kapazitäten. Mobility Pricing bezweckt, die Auslastung zu glätten. Die Schweizer Regierung (Bundesrat) hat verschiedene Modellvarianten geprüft und vor einem Jahr den Entwurf eines Konzeptberichts in die Anhörung gegeben (*siehe Folge 103 der GRV-Nachrichten, Seite 9*). Jetzt liegt die Auswertung vor. Sie zeigt, dass die meisten Kantone, Parteien und Verbände Mobility Pricing grundsätzlich positiv gegenüberstehen.

Mit zeitlich befristeten, verkehrsträgerübergreifenden Pilotversuchen sollen nun Erfahrungen gesammelt und offene Fragen, etwa zu den Auswirkungen von Mobility Pricing auf Gesellschaft und Wirtschaft, geklärt werden.

Der am 30. Juni 2016 von der Schweizer Regierung (Bundesrat) veröffentlichte 75-seitige „Konzeptbericht Mobility Pricing — Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Straße und Schiene in der Schweiz“ kann heruntergeladen werden: www.news.admin.ch.

Veranstaltungen

3. Deutscher Mobilitätskongress in Frankfurt

Veranstaltet von der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) mit den Partnern Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und House of Logistics and Mobility (HOLM) fand am 18./19. April 2016 unter der Überschrift „Neue Technologien für die Mobilität von morgen“ der 3. Mobilitätskongress in Frankfurt statt.

Professor Knut Ringat, Präsident der DVWG und Geschäftsführer des RMV begrüßte die rund 250 Teilnehmer und betonte die Chancen der Digitalisierung: „Für den ÖPNV bedeutet dies, dass wir noch konsequenter den Weg vom Verkehrs- zum Mobilitätsverbund gehen müssen.“

Tarek Al-Wazir, Stellvertretender Ministerpräsident von Hessen und Staatsminister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, unterstrich die Bedeutung der Intermodalität und der Vernetzung von Verkehrsangeboten.

Der Frankfurter Stadtrat **Stefan Majer** kommentierte das Thema der abschließenden Podiumsdiskussion ‚Ethik der Mobilität — Wie viel Verkehr können wir noch verantworten?‘ mit den Worten: „Mit einem bloßen ‚immer weiter so‘ jedenfalls, davon bin ich persönlich überzeugt, kommen wir eben nicht weiter, wenn wir zukunftsfähige Mobilität und Verkehr für das 21. Jahrhundert gestalten wollen.“

Professor Dr.-Ing. Karsten Lemmer, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hielt die Eröffnungsrede zur Mobilität der Zukunft. Als große Herausforderungen für das Mobilitätssystem nannte der Referent: Verkehrsstau, Umweltbelastung, Unfälle (für 88 Prozent sind Fahrer verantwortlich), Mobilität im Alter (der Anteil der über 65 Jährigen wird von 21 auf 27 Prozent steigen), Digitalisierung.

In zwei Themenblöcken wurden jeweils drei parallele Versammlungsrunden durchgeführt. Die Vorträge in der **Versammlungsrunde 3 „Verkehrsmanagement und vernetzte Mobilitätsangebote“** — waren durch folgende Schwerpunkte geprägt:

- Verkehrsmanagement und innovative Technologien
- Verkehrsregelung und Verkehrsinformation

- Synchrone Mobilität — Synchronisation in Natur und Technik
- Unterstützung von Fahrerassistenzfunktionen durch Simulation
- automatisiertes Fahren im urbanen Bereich

Dipl.-Ing Christian Gassel, TU Dresden, stellte — basierend auf dem in Dresden entwickelten Verkehrsmanagementsystem VAMOS — Beispiele für neue Steuerungsansätze für den ÖPNV und den MIV vor. So wird den Fahrern von Straßenbahnen über mobile Endgeräte eine Geschwindigkeits- und Abfahrtsempfehlung gegeben, damit sie die nachfolgenden Knotenpunkte genau dann erreichen, wenn ein Grünfenster geschaltet wird. Dies vermeidet Halte außerhalb der Haltestellen und reduziert Fahrtzeit, Energieverbrauch und Verschleißkosten. Der wesentliche Nutzeffekt ist jedoch die Erhöhung der Pünktlichkeit.

Dr.-Ing. Ralf Kohlen, VMZ Berlin Betreibergesellschaft, informierte über das Verkehrsmanagement im Land Berlin, das als Zusammenwirken von Verkehrsregelung und Verkehrsinformation verstanden wird. Hierfür existieren die Verkehrsregelungs- und die Verkehrsinformationszentrale. Im Zusammenwirken dieser beiden Zentralen entsteht ein abgestimmtes Management des Straßenverkehrs, das neben dem verkehrlichen Aspekt auch das Thema Umweltwirkungen des Verkehrs umfasst.

Professor Dr.-Ing. Matthias Klingner, Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI Dresden, referierte über „Synchrone Mobilität“. Intelligente Verkehrssysteme der Zukunft beginnen sich an dem Schwarmverhalten der Tierwelt zu orientieren, um durch verschiedenste Formen der Synchronisation

- Verkehrsdichten auf bestehenden Infrastrukturen zu erhöhen,
- Verkehrsflüsse zu beschleunigen und somit Schadstoffemissionen zu reduzieren,
- multimodale Transportketten zu optimieren und dabei
- mit minimalen, möglichst aus regenerativen Quellen stammenden Traktionsenergien auszukommen.

Dipl.-Ing. Mario Krumnow, TU Dresden, zeigte sich überzeugt, dass immer komplexere Fahrerassistenzfunktionen entstehen, die sowohl die Sicherheit als auch den Komfort der Insassen steigern. Über Fahrzeugsensoren können Modelle der Umgebung generiert und zur Entscheidungsfindung herangezogen werden. Mithilfe einer umfangreichen Signalverarbeitung und Situationsbewertung ist es bereits heute möglich die Fahraufgabe fast vollständig zu übernehmen und automatisiert zu fahren.

Die **Versammlungsrunde 4: Innovationen im ÖPNV** wurde von Vertretern des RMV bestritten. In seiner thematischen Einführung zeigte sich Ringat überzeugt, dass „der RMV der Innovationstreiber der Branche ist.“ Seit dem 15. April 2016 testet sein Verbund als erster in Deutschland in einem Pilotversuch im gesamten RMV-Gebiet einen innovativen Relationstarif.

20 000 Testnutzer des **neuen Tarifmodells „RMVsmart“** zahlen nicht mehr den Tarif einer gesamten Flächenzone, sondern für die tatsächlich genutzte Verbindung. Das Tarifangebot setzt sich dabei aus wenigen Bausteinen zusammen, für die ein fester Grundpreis von 1,69 Euro pro Fahrt gilt. Für Regionalzüge, S-Bahnen und U-Bahnen zahlen die Fahrgäste einen entfernungsabhängigen Preis: Im engmaschigen Kernnetz im Großraum Frankfurt 21,8 Cent je Kilometer, im übrigen RMV-Gebiet 10,9 Cent je Kilometer. Für jede Relation, die Fahrgäste mit diesen Verkehrsmitteln zurücklegen, errechnet sich ein individueller Fahrpreis.

Markus Huber erläuterte den Weg zum Ticketing der Zukunft mit „(((eSIM 2020“.

Ausgehend von der integrierten Digitalisierungsstrategie des RMV beleuchtete er den digitalen Vertriebskanal. Die Fahrgäste sollen den ÖPNV nach dem Motto „Einsteigen und Losfahren“ nutzen können. Der RMV strebt dabei mittelfristig die schrittweise Einführung eines Raumerfassungssystems (In/Out-System) als dominierendes Vertriebsverfahren im gesamten Verbundraum an. Dies ist in einer Roadmap zur Einführung des elektronischen Fahrgeldmanagements festgeschrieben.

Der 4. Deutsche Mobilitätskongress findet am 05./06. Oktober 2017 erneut in Frankfurt statt. Weitere Informationen: www.deutscher-mobilitaetskongress.de.

Mobilität von morgen: sauber und fair — 9. Weltverkehrsforum ITF 2016 in Leipzig

Unter dem Motto „Mobilität von morgen: sauber und fair“ fand das 9. Weltverkehrsforum ITF (International Transport Forum) vom 18. bis 20. Mai 2016 in Leipzig statt. Über 1000 Teilnehmern aus 72 Ländern besuchten ITF, darunter zahlreiche Verkehrsminister der 57 Mitgliedsstaaten. Das ITF ist bei der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) in Paris angesiedelt. Als Nachfolgeorganisation der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT beziehungsweise ECMT) wurde es 2006 gegründet und führt seit 2008 sein jährliches Gipfeltreffen der Verkehrsminister in Leipzig durch.

Am Vortag des Weltverkehrsforums fand erneut eine Kinderuniversität statt und zwar zum Thema „Wie sieht das Fahrrad der Zukunft aus?“ **Norbert Barthle**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, **José Viegas**, Generalsekretär des ITF und **Burkhard Jung**, Oberbürgermeister von Leipzig, beantworteten bereitwillig die Schülerfragen.

Über 100 Referenten sprachen in den 20 teilweise parallelen Workshops und Podiumsdiskussionen sowie den Runden Tischen der Minister **Hans-Christian Schmidt**, dänischer Verkehrsminister und diesjähriger Präsident des Gipfels, José Manuel Viegas sowie als Gastgeber Norbert Barthle eröffneten am 18. Mai das Forum 2016.

Der diesjährige Präsident des ITF Hans-Christian Schmidt (Mitte) mit José Viegas (links, ITF Generalsekretär) und dem deutschen Staatssekretär Norbert Barthle bei der Eröffnungspressekonferenz: Foto: Gunther Ellwanger.

Barthle bezeichnete Leipzig als das Davos der Mobilität und forderte die Dekarbonisierung des Verkehrs, außerdem sei die Digitalisierung des Verkehrs erforderlich. Zum ITF-Gipfeltreffen hat das Bundesverkehrsministerium eine **mCLOUD** gestartet. Dieses Datenportal stellt Millionen an Mobilitäts-, Geo- und Wetterdaten zur Verfügung. Gründer, Startups und Mobilitätsanbieter haben in Zukunft mit der mCLOUD eine zentrale Anlaufstelle für einen unkomplizierten und kostenlosen Zugriff auf Daten rund um die Mobilität. Darunter: Daten der 1700 Zählstellen der Bundesanstalt für Straßenwesen (Straßenauslastung, Verkehrsdichte), Flutzeiten und Wasserstände an der Deutschen Bucht, Echtzeitdaten der Pegelstände der Bundeswasserstraßen oder Zeitreihen der über 1000 Klimastationen des Deutschen Wetterdienstes. Als erstes Unternehmen hat die Deutsche Bahn Daten in die mCLOUD eingebunden (Fahrplandaten, Daten über die Parkplatzsituation an Bahnhöfen).

Die Verkehrsminister starteten in Leipzig auch das globale ITF Projekt zur Dekarbonisierung des Verkehrs. Dazu sagte José Viegas: „Der Pariser COP-21-Vertrag hat den politischen Pfad geschaffen hin zu globalen Kohlendioxid Minderungen. Die Herausforderung besteht nun darin, die Lücke zwischen Vereinbartem und Geliefertem zu schließen. Der Verkehrsbereich muss nun demonstrieren, wie kohlenstofffreie Mobilität erreicht werden kann. Daher starten wir heute das Dekarbonisierungsprojekt für den Verkehr."

In einem Gremium referierte die Schweizer Verkehrsministerin **Doris Leuthard** zum Thema Infrastruktur-Erneuerung. Dabei erörterte sie, wie neue Technologien die Mobilität beeinflussen, welche Anforderungen sich für die Verkehrsinfrastruktur etwa durch autonome Fahrzeuge und ein verändertes Nutzerverhalten ergeben und wie Infrastrukturen trotz angespannter Mittel finanziert werden können.

Das Weltverkehrsforum ITF hat 2016 vier Preise verliehen, darunter der „Promising Innovation in Transport Award" (Verkehrspreis für vielversprechende Innovationen). Dieser ging an die indische Firma KPIT Technologies, die ein System entwickelt hat, um neue aber auch vorhandene Dieselbusse in elektrische umzuwandeln. (*weitere Informationen zu allen Preisen:* 2016.internationaltransportforum.org).

In der am Ende des Forums verabschiedeten **Ministererklärung** heißt es unter anderem:

- Wir bestätigen die dramatische Motorisierung und ihren Einflüssen auf Klimawandel, Luftverschmutzung und Gesundheit und unterstreichen die Notwendigkeit, den Verkehr und die Politik zu ändern, um diese Einflüsse zu reduzieren.
- Wir anerkennen, dass der Pariser Klimavertrag und die Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen die Integration von Verkehrspolitik mit niedrigem Kohlenstoff in nationale und lokale Initiativen unterstützen, um die negativen Folgen des Klimawandels zu reduzieren und nachhaltige Entwicklungen bei den ITF-Mitgliedern zu fördern
- Wir ermutigen zu einer stärkeren Koordinierung von Verkehrs- und Umweltpolitik der Ministerien und auf allen Verwaltungsebenen, um die Verlagerung zu grünen und integrierten Verkehren besser zu fördern.

Der vollständige Text der vierseitigen Erklärung (englisch) kann heruntergeladen werden: 2016.internationaltransportforum.org.

Das Weltverkehrsforum war erneut hervorragend organisiert und bot gute Gelegenheiten zu Kontakten. Das zehnte Weltverkehrsforum findet vom 31. Mai bis 02. Juni 2017 erneut in Leipzig statt.

Weitere Informationen: 2016.internationaltransportforum.org.

DVWG-Jahresverkehrskongress 2016

Gemeinsam mit der Bezirksvereinigung Südbayern hatte die DVWG zu ihrem diesjährigen Jahresverkehrskongress nach München eingeladen. Der Kongress am 24./25. Mai 2016 stand unter der Überschrift „Elektromobilität — aktuelle Chancen und Risiken der Umsetzung". Die Wissenschaftliche Leitung und Moderation hatte **Professor Dr.-Ing. Klaus Bogenberger**, Universität der Bundeswehr München, übernommen. Auf einige der 13 Vorträge wird hier kurz eingegangen.

Über den Aufbau der Ladeinfrastruktur in Berlin informierte **Christian Seidel**, VMZ Berlin Betreibergesellschaft. Auf eine nutzerorientierte Standortplanung folgten die technischen und rechtlichen Anforderungsdefinitionen an die Ladeinfrastruktur in einem Bieterverfahren. Nach einer europaweiten Ausschreibung erfolgt derzeit die schrittweise Errichtung der Ladesäulen und deren Einbindung in das Verkehrs- und das Informationssystem des „Schaufensters Elektromobilität Berlin".

Zur Elektromobilität in München sagte **Dr. Fabian Schütte**, Referat für Stadtplanung und Bauordnung München: „Die Entwicklung der individuellen Elektromobilität (im Gegensatz zur Schienengebundenen Elektromobilität) ist für München eine unter vielen Maßnahmen, die in der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans zum Verkehrsentwicklungsplan 2030+ als neue Mobilitätsform integriert und strategisch weiterentwickelt werden soll. Die Verkehrsprobleme in München lösen, wird sie alleine sicher nicht."

Gunter Nissen, Vattenfall Europe Sales GmbH Berlin, beklagte, dass neue Formen und Technologien der Mobilität wie autonomes Fahren und induktive Ladekonzepte bei den Planungen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur keine Berücksichtigung finden. Nissen plädierte für einen integrativen Ansatz, welcher die Möglichkeiten der sich in der Entwicklung befindlichen Technologien aufgreift und sinnvoll in die Planungen zum Ausbau der Elektromobilität einbindet.

Die „Shared Mobility" bietet laut **Christian Schiller**, BlaBlaCar Hamburg, große Vorteile: Ungenutzte Sitzplatzkapazitäten werden der Allgemeinheit auf Knopfdruck zugänglich, Fahrer können die Betriebskosten ihres Fahrzeugs umlegen, Mitfahrer von günstiger Mobilität profitieren und alle gemeinsam ihren individuellen Reise-Kohlendioxid-Fußabdruck reduzieren. Aus dem einfachen, eher unkoordinierten „Mitfahren" wurde „Ride-Sharing", ein effektives Transportnetzwerk, bestehend aus Millionen Einzelpersonen.

Am Beispiel der Region Stuttgart (2,7 Millionen Einwohner) informierte **Dipl.-Ing. Michael Heilig**, Karlsruher Institut für Technologie über Mikroskopische Nachfragemodellierung von Carsharingsystemen. In das Verkehrsnachfragemodell mobiTopp wurden sowohl flexible als auch stationsgebundene Carsharingsysteme integriert. Als Ergebnisse der Modellierung stehen nun die Nutzungsdaten der Carsharing-Fahrzeuge und deren Integration in die Gesamtmobilität der Einwohner zur Verfügung. Dieses Modell ermöglicht es, die Auswirkungen und Nutzungen bei der Installation oder Erweiterung von Carsharing-Flotten zu evaluieren sowie geeignete Angebote zu definieren.

Armin Falkenhein, Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (ADFC) Bayern, berichtete über die Erfolge von E-Fahrrädern: „Jedes neunte in Deutschland verkaufte Fahrrad ist ein Elektrofahrzeug, und das fast ohne staatliche Förderung. Während 2014 rund 8500 E-Autos zugelassen waren, wurden rund 480 000 E-Bikes verkauft." Falkenhein appellierte an die Städte und Kommunen in Deutschland „durch eine entsprechende Planung die Chancen zu ergreifen, die E-Mobilität auf zwei Rädern bietet — für mehr Lebensqualität in Städten und Kommunen."

Dr.-Ing. Sandra Hohmann erhielt für ihre Dissertation „Verfahren zur modellbasierten Ermittlung von Fahrtzeitverlusten auf Autobahnen" den „Carl-Pirath-Preis 2016". Hohmann hat eine systematische Analyse makroskopischer Ansätze für die Bewertung des Verkehrsablaufs über längere Zeiträume durchgeführt. Dabei wurden Verfahren, mit denen die Auswirkungen von Überlastungen auf Autobahnen modellbasiert quantifiziert und monetarisiert werden können, geprüft und weiterentwickelt. Mit den entwickelten Modellen lassen sich verkehrstechnische und volkswirtschaftliche Kenngrößen zur Bewertung des Verkehrsablaufs in einer unterschiedlichen Detailtiefe ermitteln. Dies ermöglicht eine differenzierte Beurteilung der Verkehrsqualität und der Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs in Abhängigkeit vom jeweiligen Anwendungsfall, zum Beispiel im Rahmen der volkswirtschaftlichen Bewertung von Neu- und Ausbaumaßnahm.

Personalia

† **Mathias Tromp**, früherer Direktor der Lötschbergbahn BLS, ist am 17. April 2016 im 69. Lebensjahr verstorben. Meilensteine seiner Amtszeit waren die Neuorganisation des zweitgrößten Schweizer Bahnunternehmens und die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels 2007.

Am 09. Mai 2016 wurde **Dr. Rüdiger Grube**, Vorstandsvorsitzender der DB für die Bewältigung der Flüchtlingskrise von Bayerns Innenminister Joachim Hermann mit dem „Stern der Sicherheit", der Bayerischen Staatsmedaille Innere Sicherheit, ausgezeichnet.

Der ÖBB-Vorstandsvorsitzende **Christian Kern** hat am 17. Mai 2016 seine Funktionen in den ÖBB sowie die Präsidentschaft der CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) niedergelegt. Am gleichen Tag wurde er zum neuen österreichischen Bundeskanzler vereidigt. Das Management-Komitee der CER hat am 30. Mai den SBB-Vorstandsvorsitzenden **Andreas Meyer** zum amtierenden Präsidenten bestimmt bis ein neuer Präsident — vermutlich von der Generalversammlung der CER am 19. September in Berlin — gewählt ist. Der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG hat am 04. Juli 2016 **Andreas Matthä** zum neuen Vorstandsvorsitzenden bestellt. Matthä verantwortete seit 2008 verschiedene Vorstandsfunktionen in der ÖBB-Infrastruktur AG.

Patrick Jeantet wurde am 25. Mai 2016 vom französischen Ministerrat zum Präsidenten von SNCF Réseau und zum stellvertretenden Präsidenten der SNCF benannt. Er folgt auf **Jacques Rapoport**, der Mitte Februar seinen Rücktritt angekündigt hatte. Jeantet war seit 01. Januar 2014 stellvertretender Präsident der Pariser Flughäfen (Aéroports de Paris; ADP).

Vor der Aufsichtsratssitzung der DB am 15. Juni 2016 informierte **Dr. Volker Kefer**, stellvertretender Vorstandsvorsitzender und Vorstand Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik der DB, dass er für eine Verlängerung seines im September 2017 endenden Arbeitsvertrages nicht zur Verfügung steht.

Patrick Altenburger ist seit 01. Juli 2016 neuer Geschäftsführer der SBB-Tochter SBB Deutschland. Er folgt auf **Thomas Neff**, der nach zehn Jahren als Geschäftsführer das Unternehmen verlassen hat. Altenburger war seit Anfang 2014 verantwortlich für den Markt Schweiz von SBB Regionalverkehr.

Alexandre de Juniac ist ab 01. September 2016 neuer Generaldirektor der International Air Transport Association (IATA) als Nachfolger von **Tony Tyler**. De Juniac war seit 2013 Präsident und Vorstandsvorsitzender von Air France-KLM.

Christoph Hammer wird zum 01. Januar 2017 SBB Finanzchef. Er ist zurzeit Leiter des Gruppen-Controllings bei Hilti und folgt auf **Georg Radon**, der seine Funktion zum Ende des Jahres 2016 abgibt.

Impressum

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

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe war am 29. Juli 2016. Später eingegangene Informationen konnten nur noch teilweise berücksichtigt werden.

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

- an obenstehende Anschrift,
- per Fax 0234 5465180 oder
- Mail an versand@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
Dr. Hans Meiner
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 0201 50949935),
Fax 0234 5465180,
wolfgangdietrich.mann@grv-ev.de.

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

*Titelbild: Ein Busliniennetz, das jeder Übernachtungsgast mit der „Elektronischen Gästekarte“ und der „Königscard“ kostenlos nutzen kann, dazu weitere Vergünstigungen, Tipps, Tourenvorschläge und Taschenfahrpläne — für dieses Konzept, das für Urlauber wie Einheimische die Mobilität ohne Auto stark verbessert hat, erhält das Naturschutzgebiet Ammergauer Alpen im Rahmen des Fahrtziel Natur-Awards 2016 eine Auszeichnung. Oberammergau gilt als Zentrum der Lüftlmalerei. Die Linien des DB-Oberbayernbus führen an zahlreichen Gebäuden mit kunstvoll verzierten Fassaden vorbei — hier das Hänsel-und-Gretel-Haus;
Foto: DB AG / Hans-Dieter Budde.*

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

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 aktuelle Ausgabe finden Sie unter www.grv-ev.de/home/pdf/grvn106b.pdf.

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

Die nächste Folge der GRV-Nachrichten erscheint voraussichtlich im Dezember 2016.

*Aus Anlass des 25-jährigen Jubiläums der Betriebsaufnahme des ersten planmäßigen ICE von Hamburg nach München am 02. Juni 1991 gaben sich am 02. Juni 2016 in Berlin-Grunewald vier ICE-Hochgeschwindigkeitszüge ein Stelldichein (von links, in Klammern das Jahr des ersten Fahrgasteinsatzes): ICE 1 Baureihe 401 (1991), ICE 2 Baureihe 402 (1996), ICE 3 Baureihe 403 (2000) und ICE 4 Baureihe 412 (Versuchsbetrieb ab Dezember 2016).
Foto: DB AG / Pablo Castagnola.*

econex

www.econex.de

Der erste Eindruck täuscht

Sieht man einen Vogelschwarm in V-Formation, scheint alles klar und einfach zu sein: Die Vögel fliegen hintereinander her. Schaut man genauer hin, stellt man jedoch fest, dass die Tiere innerhalb des Schwarms ihre Positionen verändern. Wer ganz vorn fliegt, hat es schwerer, weil er nicht den Auftrieb nutzen kann, den der Flügelschlag eines vor ihm fliegenden Tieres erzeugt. Und deshalb kommt jeder mal an die Reihe.

Ein flüchtiger Blick genügt also nicht, um komplexe Zusammenhänge zu verstehen. econex-Analysen basieren auf qualifizierten Daten, die wir vor Ort gewinnen – beispielsweise zum Nutzungsverhalten (sowohl von Einzelreisenden als auch von Gruppen). Dabei beschränken wir uns natürlich nicht aufs Beobachten, sondern ergänzen unsere Zählungen durch Befragungen oder Tests.

Grundsätzlich gilt: Je nach Aufgabenstellung konzipieren wir verlässliche Erhebungsmethoden und sorgen für die reibungslose Organisation und Durchführung, ganz konventionell oder mit selbst entwickelten Apps. Und unsere Auswertungen sind dann eine sichere Grundlage für Ihre Planung.

econex – solides Handwerk seit 1999.

@SchienenJobs

InnoTrans

Besuchen Sie uns auf der InnoTrans am Stand von SchienenJobs.de vom 20.-23.09.2016 Halle 7.1 C, Stand 102.