

GRV-Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

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

Auszug aus dem Inhalt

Verkehrspolitik der EU	4
Arbeitsprogramm der Kommission für 2010: Jetzt handeln	
Verkehrspolitik in Deutschland	5
Zahlreiche vordringliche Schienenprojekte nicht finanziert Talsohle bei den Transportmengen durchschritten	
Nachhaltigkeit	7
Treibhausgas-Emissionen anno 2009 um 8,4 % gesunken Energiebedarf der mobilen Gesellschaft — eine Chance für die Bahn Umweltvorteil der Eisenbahn wächst	
Eisenbahnen allgemein	14
DB reduziert 2009 Schulden um über 900 Millionen Euro SBB erzielte 2009 insgesamt gute Resultate ÖBB trotz Gegenwind gut unterwegs SNCF ist 2009 in rote Zahlen gefahren	
Eisenbahninfrastruktur	19
DB legt Infrastrukturzustandsbericht vor	
Schienengüterverkehr	22
Schienengüterverkehr 2009 um 16 % gefallen VDV fordert vollständige Umsetzung des Masterplans Güterverkehr und Logistik	
Schienenpersonenverkehr	23
Ursachen der Krise bei der S-Bahn Berlin Siemens schließt Rahmenvereinbarung mit ÖBB Zuverlässige Qualität beim neuen ICE 3	
Andere Verkehrsmittel	27
Wachstum bei den Fahrgastzahlen 2010	
Schifffahrt	28
Binnenschifffahrt 2009 um 17 % rückläufig	
Straßenverkehr	29
Abschied vom Statussymbol Auto? Unterstützung für Elektromobilität	
Luftfahrt	31
Vulkanaschewolke legte Luftverkehr lahm	
Literatur	32
Veranstaltungen	33
Personalien und Impressum	35

Leitartikel

Der größte Wettbewerber des Schienen- güterverkehrs sind falsche Vorurteile

Ralf Jahncke, Wiesbaden
Mitglied im Vorstand der TransCare AG

Chancen der Schiene weiter nutzen

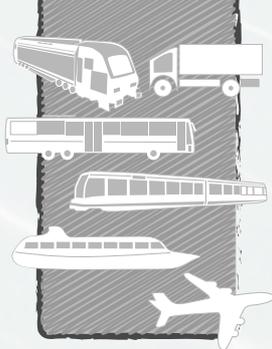
Alle großen europäischen Bahnen mussten im Jahr 2009 teils empfindliche Rückgänge der Transportvolumina hinnehmen — meist mehr als andere Verkehrsträger. Ist damit der Boom auf der Schiene aus den vorangegangenen Jahren abrupt beendet? Nein, jedoch müssen die Chancen der Schiene weiter konsequent vor allem durch die Bahnen und Verlader selbst — also marktgetrieben — genutzt werden.

Zwar werden langfristig durch den weiteren Anstieg der Kosten für den Lkw-Transport sowie den zunehmenden Trend „Green Logistics“ zweifellos günstige Voraussetzungen für ein Wachstum der Schiene geschaffen, weitere nennenswerte Verlagerungen von Straßentransporten auf die Schiene können dadurch aber nicht automatisch erreicht werden.

Forderungen an den Schienenverkehrsmarkt

Dies gelingt nur, wenn in Eigeninitiative von Seiten der Bahnen und Verlader vor allem die beiden folgenden Forderungen erfüllt werden:

- Industrie und Handel müssen die Bereitschaft zur konstruktiven Auseinandersetzung mit der Schiene entwickeln und insbesondere die internen Prozesse der Werkslogistik und Disposition möglichst weitgehend auf die Anforderungen der Schiene ausrichten.
- Die Bahnen müssen in Kooperation mit ihren bestehenden und potentiellen Kunden (Verladern) sowie anderen Bahnen gezielte Angebots-/Qualitätsverbesserungen bestehender Schienentransporte sowie durch den Aufbau neuer Schienentransporte entwickeln.



Verkehrs!Rente

Versorgungswerk für Verkehr und Logistik

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



eine Gemeinschaftsinitiative von



DEVK
VERSICHERUNGEN

Wir informieren Sie gerne:

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

In diesem Zusammenhang zeigen die bereits erfolgreich umgesetzten Best Practice-Beispiele aus den Branchen Chemie (BASF SE, Ludwigshafen) und Handel (Migros Genossenschafts-Bund, Zürich), dass bei Berücksichtigung der oben genannten Forderungen die wirtschaftliche Nutzung der Schiene auch bei völlig unterschiedlichen Voraussetzungen machbar ist. So standen die Voraussetzungen bei BASF mit großen Volumina (Ganzzüge) auf wenigen teils internationalen Relationen und besonders schienenaffinen Gefahrgut-Transporten im völligen Gegensatz zu den Voraussetzungen bei Migros mit kleineren Volumina (Wagengruppen beziehungsweise Einzelwagen) für eine nationale Netzwerklösung innerhalb der Schweiz.

Erfolgsfaktoren für die Nutzung der Schiene

Die Gemeinsamkeiten beider Beispiele liegen in den folgenden ausschlaggebenden Erfolgsfaktoren:

- Im Vordergrund stand die Optimierung der Gesamtlogistik.
- Das Verständnis für die Anforderungen der Schiene.
- Die Bereitschaft zur Anpassung interner Prozesse sowie die systematische Erschließung der logistischen Vorteile der Schiene.
- Der neutrale Vergleich der Verkehrsträger — ohne Vorurteile über die Schiene.
- Der Vergleich aller Prozesse und aller Auswirkungen auf die Supply Chain, nicht nur ein Vergleich der Transportkosten.

Beseitigung von Vorurteilen

Vor diesem Hintergrund werden anschließend einige typische Vorurteile beziehungsweise Einschätzungen gegen die Schiene aufgezeigt und — sozusagen als Motivation, über die Schiene nachzudenken — entkräftet.

Vorurteil 1: Das Schienennetz ist überlastet

Im Gegensatz zur öffentlichen Diskussion über fehlende Investitionen für notwendige Neu- und Ausbaumaßnahmen des Schienennetzes wird hier ein bislang fast vollständig vernachlässigter Ansatz aufgezeigt — nämlich die Erhöhung der Netzkapazität durch den Schienenverkehrsmarkt unabhängig von Infrastrukturmaßnahmen. Dazu folgende Überlegungen:

- In Deutschland beträgt das durchschnittliche Nettozuggewicht 400 Tonnen pro Zug und ist damit deutlich unter den Möglichkeiten des Systems Schiene (dies gilt im Grundsatz auch für andere Länder).
- Zum Vergleich besteht 1 Zug im Intermodalverkehr aus 30 Waggons; dies entspricht 30 Lkw beziehungsweise 600 bis 750 Nettotonnen.
- Ein konventioneller Zug bietet demnach noch deutlich mehr Möglichkeiten, insbesondere den gegenüber der Straße hohen Leeranteil zu reduzieren.

- Bei nur angenommenen 600 Tonnen pro Zug bewältigt das System ohne einen zusätzlichen Zugkilometer 50 Prozent mehr Transportleistung (Tonnenkilometer)!

Trotzdem ist an dieser Stelle deutlich hervorzuheben, dass Investitionen für wichtige Infrastrukturmaßnahmen — vor allem zur Beseitigung von Engpässen in den Knoten — zwingend notwendig sind für die zukünftige Leistungsfähigkeit des Schienennetzes. Andererseits dürfen sich weder die Bahnen noch die Verlager hinter der einfachen Forderung nach einem weiteren Infrastrukturausbau verstecken. Allein die Optimierung beziehungsweise bessere Vermarktung vorhandener Leerkapazitäten kann bereits die Netzkapazität — wie oben aufgezeigt — nahezu um 50 Prozent (!) erhöhen.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass die EU-Initiative der Vorzugskorridore am tatsächlichen Bedarf vorbeigeht und sich Bahnen wie die Deutsche Bahn völlig zu Recht dagegen auflehnen. Was der Markt benötigt, sind „Schwimmende Trassen“, mit denen egal bei welcher Abfahrtszeit, zuverlässige Fahrzeiten garantiert werden. Dabei ist in den meisten Fällen die Zielgenauigkeit der vereinbarten Fahrzeit wichtiger als die Geschwindigkeit — sofern die „Dummheit“, rechtzeitig zu bestellen — nicht zu anderen Verhaltensmustern geführt hat.

Vorurteil 2: Die Bahn ist nicht flexibel und zuverlässig

Die hohen Leistungs- und Qualitätsmerkmale der Schiene sind oft nicht bekannt beziehungsweise transparent und werden nicht ausreichend kommuniziert. Die häufig bemängelten Laufzeiten sind aber durchaus wettbewerbsfähig und zuverlässig. Einige besonders starke Relationen sind:

- Bremen – Nürnberg in zirka 12 Stunden.
- Rotterdam – Ludwigshafen in zirka 15 Stunden.
- Hamburg – Norditalien in zirka 24 Stunden.

In der Schweiz existiert — einmalig in Europa — ein wirtschaftlich betriebenes Stückgutnetzwerk auf der Schiene mit einer durchschnittlichen Entfernung für den Schienenhauptlauf von lediglich rund 140 Kilometern. In Deutschland werden dagegen rund 16 000 Wechselbehälter im Nachtsprung über eine durchschnittliche Entfernung von 280 Kilometern auf der Straße befördert.

Auch neue Angebote für Einzelwagen und Spotverkehr sind nur wenig bekannt. Der stetig erfolgte Ausbau sogenannter Railports in Europa bietet logistische Zusatzleistungen (Lagerung, Vor- und Nachlauf per Lkw) und ermöglicht den Zugang zur Schiene auch für Verlager ohne einen eigenen Gleisanschluss. Die Buchung von Spotverkehren innerhalb von 24 Stunden ist inzwischen flexibel möglich.

Auf bestimmten internationalen Verkehrsachsen erreichen 90 Prozent der Züge ihr Ziel mit max. einer Stunde Verspätung. Dies zeigt, dass teils fehlende Zuverlässigkeit keine systembedingte Schwäche der Bahn ist, sondern ein Problem mangelnder Kooperation beziehungsweise Koordination zwischen den jeweils beteiligten Partnern. In diesem Zusammenhang ist nochmals zu betonen, dass bei genauerem Hinterfragen der Transportanforderungen meist die planbare Laufzeit der entscheidende Wettbewerbsfaktor ist und nicht — wie oftmals angenommen — die effektive (möglichst geringe) Laufzeit.

Andererseits haben insbesondere im Bereich Automotive die Bahnen bereits ebenfalls bewiesen, dass sogar anspruchsvolle, nationale und internationale Just-in-Time-Transporte auf der Schiene machbar sind.

Vorurteil 3: Die Bahn ist zu teuer

Im preissensiblen Container-Hinterlandtransport fahren heute bereits 70 Prozent der Container mit Zielen weiter als 300 Kilometer auf der Schiene.

In der Praxis hat sich nachweislich gezeigt, dass beispielsweise durch Verkehre mit international durchgängiger Traktion eine Preisreduzierung bei gleichzeitiger Angebotsverbesserung erreicht wurde. Grundsätzlich gilt dies auch für kurze Strecken.

Daher muss eine Optimierung der Betriebskonzepte auf der Schiene in enger Abstimmung zwischen den Bahnen und den Verladern erfolgen, um möglichst weitgehende Synergieeffekte zu identifizieren und durch entsprechende Maßnahmen zu nutzen. Somit lassen sich auch die Betriebskosten auf der Schiene positiv beeinflussen, so dass beide Seiten (das heißt die Bahnen und Verlager) letztlich davon profitieren können.

Fazit und Ausblick

Die Verlager müssen durch Eigeninitiative weitere Impulse auf den Bahnmarkt ausüben. Die Werkslogistik der Versender und Empfänger muss konsequent auf die Schiene ausgerichtet werden. Bei den genannten Best Practice-Beispielen zeigte sich ein hoher wirtschaftlicher Nutzen durch die Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene.

Je stärker also an den oben genannten „traditionellen“ und inzwischen teils falschen Vorurteilen gegenüber der Schiene festgehalten wird, desto mehr wird damit die weitere Entwicklung von wirtschaftlich tragfähigen Logistiklösungen auf der Schiene eingeschränkt.

Bahnen müssen ihrerseits branchenspezifische Ansätze weiter entwickeln sowie Logistikkonzepte aus einer Hand anbieten. Vorhandene Konsolidierungspotentiale müssen zur Steigerung der Produktivität konsequent genutzt werden. Es lohnt sich für alle Beteiligten, die Scheu vor Kooperationen mit anderen Bahnen oder Logistik-Dienstleistern abzulegen.

Verkehrspolitik der EU

Europäische Wirtschaftsstrategie 2020

Der Europäische Rat hat am 25./26. März 2010 Einigung über die Kernpunkte der neuen Strategie „EU 2020“ (Europa 2020 — Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum) erzielt. Für Präsident Van Rompuy, der auf der Tagung den Vorsitz führte, vereinigt sich in dieser Strategie das europäische Modell der sozialen Marktwirtschaft mit einer klar ausgeprägten Umweltdimension, und der Schutz dieses Modells verlangt eine sehr starke Wirtschaftsleistung. Im Zentrum dieser Strategie stehen die Überwindung der Krise und die Vorbereitung der EU-Wirtschaft auf das nächste Jahrzehnt.

Die Strategie Europa 2020 ist eine Vision der europäischen sozialen Marktwirtschaft im nächsten Jahrzehnt und stützt sich auf drei einander bedingende und einander verstärkende Prioritäten: intelligentes Wachstum, das heißt Entwicklung einer auf Wissen und Innovation gründenden Wirtschaft, nachhaltiges Wachstum, das heißt Förderung einer emissionsarmen, ressourcenschonenden und wettbewerbsfähigen Wirtschaft und integratives Wachstum, das heißt Förderung einer Wirtschaft mit hohem Beschäftigungsniveau sowie sozialem und territorialem Zusammenhalt.

Die auf diesem Weg erzielten Fortschritte werden an fünf EU-Kernzielen gemessen, die die Mitgliedstaaten in nationale Ziele umsetzen sollen:

- 75 Prozent der Menschen im Alter zwischen 20 und 64 Jahren sollen in Arbeit stehen.
- 3 Prozent des BIP der EU soll in Forschung und Entwicklung investiert werden.
- Die „20/20/20“-Klima- und Energieziele müssen verwirklicht werden. „20-20-20“ bedeutet: Bis 2020 sollen die Treibhausgasemissionen um 20 Prozent reduziert werden (30 Prozent wenn andere Staaten ähnliche Reduktionen planen), der Anteil an erneuerbaren Energien soll auf 20 Prozent steigen und die Energieeffizienz soll um 20 Prozent erhöht werden.
- Der Anteil der Schulabbrecher muss auf unter 10 Prozent zurückgehen, und 40 Prozent der jungen Menschen sollen eine Hochschulausbildung absolvieren.
- 20 Millionen Menschen weniger als bisher sollen von Armut bedroht sein.

Um diese Ziele zu erreichen, hat die Kommission sieben Leitinitiativen für ihre Arbeit vorgeschlagen:

1. Innovationsunion.
2. Digitale Agenda für Europa.
3. Ressourcenschonendes Europa.
4. Industriepolitik für das Zeitalter der Globalisierung.
5. Jugend in Bewegung.

6. Agenda für neue Kompetenzen und neue Beschäftigungsmöglichkeiten.
7. Europäische Plattform zur Bekämpfung der Armut.

Wichtig für den Verkehr ist die Initiative 3 „Ressourcenschonendes Europa“. Europa muss seine Ziele für 2020 im Hinblick auf Energieproduktion, -effizienz und -verbrauch einhalten.

Die Mitteilung der Europäischen Kommission kann heruntergeladen werden:

http://ec.europa.eu/eu2020/index_de.htm.

Arbeitsprogramm der Kommission für 2010: Jetzt handeln

Am 31. März 2010 hat die Europäische Kommission ihr Arbeitsprogramm für 2010 angenommen (KOM (2010) 135 vom 31.03.2010). Dieses Programm dient der Zielerreichung der Strategie 2020 (siehe oben). Die Kommission hat sich auf 34 strategische Prioritäten geeinigt, die vor Jahresende umgesetzt werden sollen.

„Die neue Kommission ist nunmehr seit sechs Wochen im Amt. Inzwischen haben wir uns auf die Prioritäten verständigt und eine vorläufige Liste von Initiativen für die nächsten Jahre festgelegt. Es ist an der Zeit zu handeln. Weitermachen wie bisher ist ausgeschlossen. Das Arbeitsprogramm, das wir heute angenommen haben, ist eine ambitionierte, aber realistische Agenda, die auf Ergebnisse ausgerichtet ist. Ich hoffe, die Mitgliedstaaten und die anderen EU-Organe können diesen hohen Ansprüchen gerecht werden“, so Kommissionspräsident José Manuel Barroso.

Auch die Arbeiten im Rahmen der Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa“ sollen vorangetrieben werden: Das Wachstum soll vom Ressourcenverbrauch abgekoppelt werden, wovon ein Wettbewerbsvorteil für Europa erwartet wird. Dieses Konzept soll dazu beitragen, dass es der EU in einer Welt, die weniger von Kohlenstoff abhängt und in der die Ressourcen knapp sind, wirtschaftlich gut geht und sie gleichzeitig Maßnahmen für den Klima- und den Umweltschutz, für Artenvielfalt und eine umweltschonendere Mobilität ergreifen kann. Die Kommission wird einen Plan mit den wichtigsten Maßnahmen zur Erreichung des Energieeinsparungsziels von 20 Prozent in der Baubranche und im Verkehr erstellen. In 2010 soll die Vision einer Energiewende entwickelt werden, die Europa bis 2050 zu einer kohlenstoffarmen, ressourcenschonenden und klimaneutralen Wirtschaft macht; geplant ist insbesondere die Entkarbonisierung des Energie- und des Verkehrssystems. Zusätzlich soll untersucht werden, wie eine 30-prozentige Verminderung bis 2020 in der Praxis erreicht werden kann und welche Szenarien für 2030 in Frage kommen.

Ein neues Weißbuch zum Verkehr soll eine Strategie und einen Aktionsplan für die Verkehrspolitik und die Verkehrsinfrastruktur für die nächsten zehn Jahre mit dem Ziel eines nachhaltigen Verkehrs aufzeigen.

Der Verkehr ist in der EU derzeit für rund ein Viertel der Kohlendioxid-Emissionen verantwortlich. Der heutige Modal Split und seine Trends verhindern die im Verkehrsbereich notwendige Reduktion um 20 Prozent. Nur durch einen Mix aus Verkehrsverlagerung zur Schiene, technologischem Fortschritt und einer gewissen Verkehrsvermeidung wird es möglich sein, dass der Verkehr seine Emissionen um 20 Prozent reduziert.

„Marco Polo II“ unterstützt Verkehrsverlagerung

Mit dem Marco-Polo-Programm fördert die EU die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und auf das Schiff. Damit sollen Staus auf Straßen vermieden und der Güterverkehr umweltfreundlicher werden. Förderanträge können bei der EU-Kommission gestellt werden. Das Verfahren ist vereinfacht worden, die Mindestförderschwelle für den zu verlagernden Verkehr wurde von 80 auf 60 Millionen Tonnenkilometer jährlich reduziert, die EU unterstützt mit 2 Euro je 500 Tonnenkilometer, insgesamt stehen im laufenden Jahr 64 Millionen Euro zur Verfügung. Der Aufruf der EU-Kommission vom März 2010 gilt für grenzüberschreitende Projekte:

- Verkehrsverlagerung von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene oder die Binnenschifffahrt oder eine Kombination von Verkehrsträgern.
- Hochinnovative Aktionen zur Überwindung struktureller Hindernisse auf dem Güterverkehrsmarkt.
- Aktionen zur Verkehrsvermeidung, mit denen der Güterverkehr in die Produktionslogistik einbezogen wird, um die Nachfrage nach Straßengüterverkehrsdiensten zu reduzieren.
- Lernaktionen für eine bessere Zusammenarbeit und einen Know-how-Austausch zwischen den Akteuren der Logistikkette.

Verkehrspolitik in Deutschland

Zahlreiche vordringliche Schienenprojekte nicht finanziert

In der öffentlichen Debatte um die Zukunft der Schieneninvestitionen („Streichlisten“) hat das Bundesver-

kehrsministerium eingeräumt, dass die Finanzierung vieler Neu- und Ausbau-Projekte, die nach dem Bundesverkehrswegeplan zum Vordringlichen Bedarf zählen, nicht gesichert ist. Am 04. März 2010 wurde eine entsprechende Liste dem Verkehrsausschuss vorgelegt. Auf einem parlamentarischen Abend der Allianz pro Schiene am selben Tag wurde diese Ministeriumsliste erstmals öffentlich diskutiert.

Gemeinsam mit Bahnchef Dr. Rüdiger Grube erläuterte der Vorsitzende des Bundestags-Verkehrsausschusses Winfried Hermann, dass zentrale Projekte aus allen Wachstumsbereichen des Schienenverkehrs betroffen seien. Nach Berechnungen der Deutschen Bahn müsste der Bund 1,8 Milliarden Euro pro Jahr einsetzen, um die Projekte des Vordringlichen Bedarfs bis 2025 umzusetzen (Anmerkung: geplant war 2015), tatsächlich sind bisher aber nur 1,2 Milliarden Euro pro Jahr geplant.

Die Finanzlücke bei den vordringlichen Bedarfsplanprojekten Schiene summieren sich auf 9 Milliarden Euro für bereits im Bau befindliche oder fest disponierte Projekte sowie auf weitere 14 Milliarden Euro für 31 Projekte, die noch nicht begonnen wurden, insgesamt fehlen somit 23 Milliarden Euro. Selbst zwölf Projekte mit international geschlossenen Vereinbarungen sind darunter.

Zu den nicht finanzierten Projekten gehört auch die Vollendung des seit Jahrzehnten laufenden Ausbaus der Rheintalbahn. Auch für die Y-Trasse stehen lediglich Planungsmittel bereit, Geld für den Bau ist bisher nicht vorgesehen. Auch das Schienenprojekt rund um Mühl-dorf ist bislang ohne ausreichende Finanzierung. Auch der Ausbau wichtiger der Knoten wie Mannheim, Dresden, Berlin und Frankfurt am Main ist von der Mittelknappheit bedroht. Im Personenfernverkehr wartet unter anderem die Strecke Frankfurt – Mannheim auf eine Finanzierungsvereinbarung des Bundes.

Der Geschäftsführer des Schienenbündnisses, Dirk Flege, warnte das Verkehrsministerium davor, sich in der Mangelwirtschaft einzurichten. „Das deutsche Schienennetz ist seit Jahren unterfinanziert. Deutschland droht international den Anschluss zu verpassen“, sagte Flege und forderte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer auf, „seinen Versprechen endlich Taten folgen zu lassen.“

Bei den Haushaltsberatungen 2011 im Bundestag am 17. März bekräftigte Ramsauer, dass er einen Großteil des erwarteten hohen Zuwachses an Gütertransporten in den nächsten Jahren über die Schiene statt per Lkw-Verkehr abwickeln wolle. Wenn behauptet werde, dies sei nicht möglich, müsse man den Güterverkehr „ebenschiენტauglich gestalten“. Dafür müsse man sorgen, „wenn wir nicht Verkehrsinfarkte auf der Straße erleben wollen“. Ohne die vom Verkehrsminister geforderte weitere Unterstützung würden die Mittel für Ver-

kehrsinvestitionen nach Angaben von Haushaltsexperten von 12 Milliarden Euro in 2010 auf knapp 10 Milliarden Euro im nächsten Jahr sinken.

Die Liste der nicht finanzierten Projekte kann heruntergeladen werden:

<http://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2010/11-schienenprojekte-ohne-finanzierung/ministeriumsliste-finanzierte-u-nicht-finanzierte-schienenprojekte.pdf>.

Talsole bei den Transportmengen durchschritten

Das Transportmarkt-Barometer von ProgTrans/ZEW für das erste Quartal 2010 kräftigt den Eindruck, dass die Talsole des konjunkturell bedingten Transportmengenrückgangs bei den meisten Verkehrszweigen durchschritten scheint. Im Hinblick auf die Transportpreisentwicklung wirken zwei wichtige Einflussfaktoren tendenziell preissteigernd: Die sich konsolidierende Transportmengenentwicklung eröffnet in denjenigen Märkten, in denen Überkapazitäten und starker Wettbewerb herrschte, wieder leichte Preisanhebungsspielräume. Und bei der Entwicklung der Kraftstoffpreise ist ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Die genannten Faktoren sorgen in den meisten Transportmärkten für bessere Aufkommensperspektiven und eine Erwartung stabiler oder moderat steigender Preise.

Die markantesten Ergebnisse:

1. Die Einschätzungen zur Entwicklung des Transportaufkommens im nächsten halben Jahr zeugen überwiegend von einem zunehmenden Optimismus hinsichtlich der weiteren Konjunktur- und Außenhandelsentwicklung als den wesentlichen Bestimmungsgrößen der Transportnachfrage; die Erwartungen für die einzelnen Transportzweige und für die verschiedenen Relationen sind zum Teil aber unterschiedlich:

- Im Straßengüterverkehr, bei den Kurier-, Express- und Paket-Diensten (KEP-Dienste) (sowie im kombinierten Verkehr) werden die Entwicklungen recht zuversichtlich eingeschätzt; beim „klassischen“ Schienengüterverkehr und vor allem bei der Binnenschifffahrt sind die Erwartungen zurückhaltender.
- Bei der Luftfracht und Seeschifffahrt ist im Moment der stärkste Optimismus anzutreffen.
- Im Bezug auf die einzelnen Transport-Relationen schneiden die Binnenschifffahrten sowie die grenzüberschreitenden Westeuropa- und interkontinentalen Verkehre günstiger ab, während die Erwartungen für die Osteuropaverkehre ziemlich gedämpft sind.

2. Die Einschätzungen zur Preisentwicklung im kommenden Halbjahr sind für die einzelnen Verkehrsträger

und Relationen teilweise recht unterschiedlich, tendieren aber generell in Richtung eines leichten Preisanstiegs. Die wichtigsten Tendenzen der Preisentwicklung:

- Beim Straßengüterverkehr und im Kombinierten Verkehr gibt es klare Tendenzen eines erwarteten Preisanstiegs, etwas weniger ausgeprägt bei den KEP-Diensten und im Schienengüterverkehr. Bei der Binnenschifffahrt ist das Bild vergleichsweise uneinheitlich. Bei den Luft- und vor allem bei den Seefrachtraten gibt es die deutlichsten Erwartungen eines Preisanstiegs.
- Relational werden die Preisentwicklungen bei den Osteuropaverkehren als stabiler eingeschätzt; hier wirken vermutlich moderate Aufkommenserwartungen und die Preiskonkurrenz mit den einheimischen Transportunternehmen zusammen.

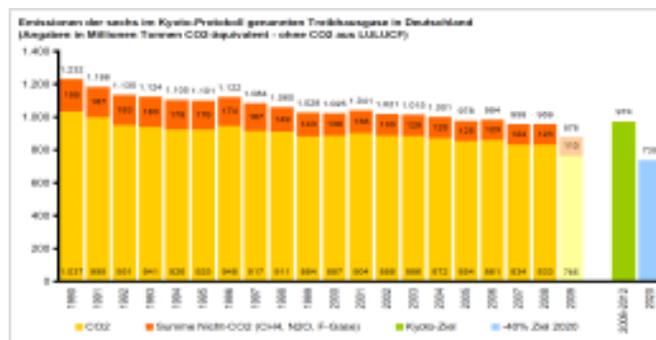
Nachhaltigkeit

Treibhausgas-Emissionen im Jahr 2009 um 8,4 Prozent gesunken

Der Gesamtausstoß aller Treibhausgase ist in Deutschland nach ersten Berechnungen des Umweltbundesamtes (UBA) im Jahr 2009 gegenüber 2008 um etwa 80 Millionen Tonnen gesunken (minus 8,4 Prozent). Gegenüber 1990 hat Deutschland seine Treibhausgas-Emissionen bis Ende 2009 danach um 28,7 Prozent gesenkt. Insbesondere im Industriebereich und im verarbeitenden Gewerbe gingen die Emissionen um 20 Prozent zurück.

Der starke Rückgang 2009 ist insbesondere auf die ökonomischen Krise zurückzuführen. UBA-Präsident Jochen Flasbarth erklärte dazu: „Gerade dieser überproportionale Rückgang sollte auch als Chance genutzt werden. Wir müssen bei der wiederanspringenden Wirtschaftsentwicklung den Treibhausgas-Ausstoß noch stärker vom Energieverbrauch entkoppeln. Der Rückgang der Energienachfrage zeigt ja, wie stark Energieeinsparung wirken könnte. Nur durch die weitere Umsetzung der beschlossenen sowie weiterer effizienzsteigernden und emissionsenkenden Maßnahmen der Klima- und Energiepolitik kann ein deutlicher Wiederanstieg der Emissionen beim Überwinden der ökonomischen Krise vermieden und somit das Ziel der Bundesregierung — Minderung der Treibhausgas-Emissionen um 40 Prozent bis 2020 — erreicht werden.“ Der stärkste Rückgang der Treibhausgas-Emissionen seit Bestehen der Bundesrepublik ist insbesondere von der Industrie verursacht. Durch einen deutlichen Rückgang der Stromnachfrage aus der Industrie gingen die Emissionen aus der Stromerzeugung eben-

falls stark zurück. Bei den Kohlendioxid-Emissionen aus Haushalten sowie aus dem Gewerbe-, Handel-, Dienstleistungssektor zeigen sich die Auswirkungen der wirtschaftlichen Krise nicht oder nur in geringem Umfang. Die „Abwrackprämie“ für alte Pkw hatte im Jahr 2009 kaum einen Effekt auf die im Verkehrsbereich verursachten Treibhausgas-Emissionen.



Quelle: Umweltbundesamt.

UBA-Präsident Flasbarth: „Vollständige Umstellung auf erneuerbare Energien ist machbar!“

Während im Jahr 2009 die Stromerzeugung aus konventionellen Energieträgern rückläufig war, zeigten sich die Erneuerbaren Energien stabil — ihr Anteil am Stromverbrauch stieg auf 16,1 Prozent. Auch wurden im Vergleich zum Vorjahr deutlich mehr Biogas-, Photovoltaik- und Windenergieanlagen gebaut. Damit verbunden stiegen die Investitionen im Bereich der Erneuerbaren Energien auf einen neuen Rekordwert von 17,7 Milliarden Euro. Die Zahl der Beschäftigten legte erneut zu. Mehr als 300 000 Menschen, rund 8 Prozent mehr als im Vorjahr, haben in der Erneuerbaren-Energien-Branche einen vergleichsweise krisenfesten Job gefunden.

Der Präsident des Umweltbundesamtes, Jochen Flasbarth, hat die Energiewirtschaft dazu aufgerufen alle Anstrengungen der Branche darauf auszurichten, bis zur Mitte des Jahrhunderts eine Stromversorgung zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien zu gewährleisten. Der Klimaschutz mache es erforderlich, die fossilen Energieträger sukzessive durch erneuerbare zu ersetzen. Auf dem 2. EVU-Gipfel Mitte März 2010 in Heiligendamm sagte Flasbarth vor Branchenvertretern: „Eine Modernisierung der Stromversorgung kann aus meiner Sicht nur eine Stromversorgung aus 100 Prozent erneuerbaren Energien bedeuten.“ Dies sei zwar ein äußerst ambitioniertes, aber unvermeidliches und grundsätzlich erreichbares Ziel. „Nicht nur der Klimawandel, sondern auch die Endlichkeit fossiler Ressourcen machen diese Modernisierung unausweichlich.“

In seiner Rede stellte Flasbarth erste Eckpunkte des Umweltbundesamtes für eine mögliche Umstellung der

Energieversorgung auf 100 Prozent erneuerbare Quellen vor: „Die Stromnachfrage ist durch den Einsatz innovativer und effizienter Techniken zu senken. Erneuerbaren Energien-Potentiale müssen unter Berücksichtigung und weitgehender Vermeidung der auch bei diesen Techniken bestehenden Umweltbelastungen genutzt werden. Stromnetze müssen zukunftsfähig gestaltet werden.“ Für den wachsenden Anteil erneuerbarer Energien im Stromsektor müsse bereits jetzt mit einer strukturellen Veränderung des Kraftwerkparcs begonnen werden. Grundlastkraftwerke auf Basis von Atom- und Kohlestrom würden immer weniger gebraucht. Dagegen seien zukünftig vor allem hochflexible Gaskraftwerke erforderlich. „Bei der Veränderung des Kraftwerkparcs sollten als erstes die Atomkraftwerke, danach die Kohlekraftwerke vom Netz gehen. Gegen Mitte des Jahrhunderts können die erneuerbaren Energieträger dann auch die Gaskraftwerke ersetzen und die Stromversorgung vollständig übernehmen“, meinte Flasbarth.

Die Energiewirtschaft trägt mit rund 40 Prozent zu den deutschen Kohlendioxidemissionen bei.

Das Manuskript der Rede kann unter http://www.umweltbundesamt.de/uba-infopres-se/reden/nachhaltige_energiewirtschaft_herausforderungen.pdf heruntergeladen werden.

Energiebedarf der mobilen Gesellschaft — eine Chance für die Bahn

Von Prof. Dr.-Ing. Harald Kipke, Georg-Simon-Ohm-Hochschule Nürnberg

Energie ist das Thema der Zukunft. Blickt man zurück in die Geschichte, so war Energie immer schon die Triebfeder der gesellschaftlichen Entwicklung. Ohne die Entdeckung des Feuers als Wärmequelle wäre der Übergang vom Nomadentum zur Sesshaftigkeit und damit die Gründung von Städten und Staaten nicht möglich gewesen. Ohne Energie ist unsere effiziente und arbeitsteilige Wirtschaft undenkbar. Leider wird derartiges in unserer Zeit gerne vergessen. Energie wird im Sinne ihrer Bereitstellung üblicherweise in 3 Energieformen unterteilt, die kurz beschrieben werden sollen.

Primärenergie ist die Energie, welche an der „Quelle“ der Energieförderung zur Verfügung steht, also zum Beispiel. Die Energie im Öl in einem unterirdischen Ölfeld, die Energie in einem Kohleflöz im Berg, die Energie im Wind an der Nordsee, und so weiter.

Endenergie ist die Energie, die uns Verbraucher als Strom aus der Steckdose, Benzin an der Tankstelle oder Strom aus der elektrischen Oberleitung bei der Eisenbahn zur Verfügung steht. Diese Endenergie wird im

Verkehr in Bewegungsenergie umgesetzt oder im Haushalt in Wärme um eine Wohnung zu beheizen. Diese „letzte“ Energieform wird auch als *Nutzenergie* bezeichnet. Beim Übergang von der Primärenergie zur Endenergie treten Verluste durch Förderung, ggf. Stromerzeugung und Transport auf. Beim Übergang von der Endenergie zur Nutzenergie treten Verluste durch Wärme, Reibung etc. auf. Über alle Prozessketten (Verkehr, Haushalt, Industrie, et zetera) hinweg kommen heute bei uns etwa 30 Prozent der Primärenergie als Nutzenergie an. Das bedeutet, für 1 Kilowattstunde Nutzenergie benötigt man zirka 3 Kilowattstunden Primärenergie derzeit vor allem in Form fossiler Rohstoffe, wie Kohle, Erdöl oder Erdgas.

Der Energiehunger der Welt ist unvorstellbar. Am Anfang der 21. Jahrhunderts bestand ein weltweiter Primärenergiebedarf von ca. 100 000 Milliarden Kilowattstunden pro Jahr.

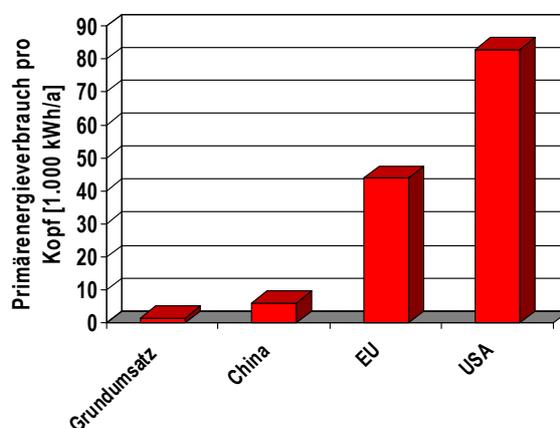


Abbildung: Spezifischer Pro Kopf Energieverbrauch¹

Der mittlere pro Kopf-Verbrauch an Primärenergie betrug zirka 17 000 Kilowattstunden pro Jahr und Person. Dabei gibt es große Unterschiede zwischen den Bewohnern armer und reicher Länder. Die Bewohner reicher Länder benötigen ungefähr 10mal so viel Primärenergie pro Kopf als die Bewohner armer Länder. Der Mensch selbst benötigt zum Überleben nur eine Energiemenge von etwa 800 Kilowattstunden pro Jahr bei körperlicher Betätigung zirka 1600 Kilowattstunden pro Jahr. Die Mobilität der Menschen beansprucht den größten Anteil an Endenergie, nämlich etwa 36 Prozent. Beleuchtung und Kommunikation weniger als 1 Prozent². Von staatlicher Seite wird der Kauf von Energiesparlampen gesetzlich verordnet, nicht jedoch der Kauf von 3 Liter Autos. In Deutschland fließen in den Verkehrssektor 28 Prozent der Endenergie und davon ca. 85 Prozent in den Straßen- und 11 Prozent in den Luftverkehr. Der Anteil des Endenergieverbrauchs der Eisenbahn liegt unter 3 Prozent.

¹ Pelte, D. (2010): „Die Zukunft unserer Energieversorgung“, Wiesbaden, Vieweg und Teubner.

² Pelte, wie vor.

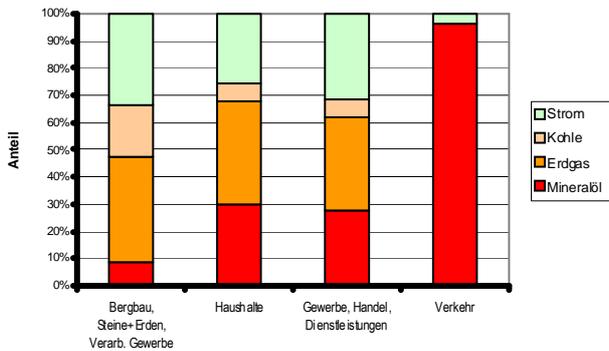
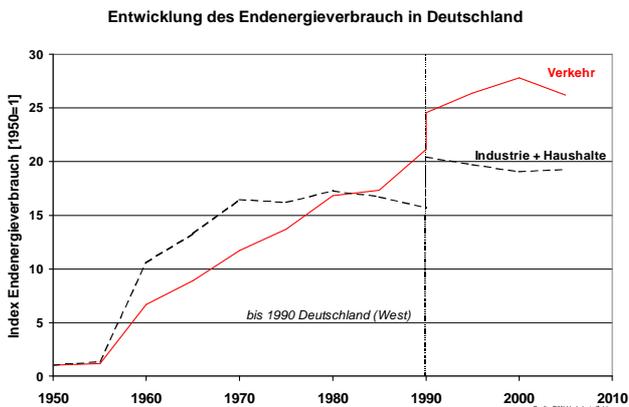


Abbildung: Endenergieverbrauch nach Energieträgern 2003³.

Wie vorstehende Abbildung zeigt, werden unsere derzeitigen Mobilitätsbedürfnisse zu fast 100 Prozent durch Endenergie in Form von Mineralölprodukten (Diesel, Benzin, Kerosin et zetera) garantiert. Der Anteil der Elektrizität im Verkehr ist zu vernachlässigen. 60 Prozent des weltweit geförderten Erdöls fließen in den Verkehr. Der Verbrauch an Erdöl für Mobilität verteilt sich zu 73 Prozent auf den Straßenverkehr, 15 Prozent auf den Seeverkehr und 12 Prozent auf den Luftverkehr — der Anteil des Bahnverkehrs ist hierbei zu vernachlässigen⁴. In Deutschland beträgt der Anteil der Verkehrsleistung im Straßenverkehr⁵, welche zur wirtschaftlichen Wertschöpfung beiträgt („Wirtschaftsverkehr“) nur 13 Prozent der gesamten Verkehrsleistung im Straßenverkehr. Dies bedeutet, fast die Hälfte dieses überaus wertvollen Rohstoffes wird in Form einer Mobilität konsumiert, die ausschließlich unserer übersteigerten Bequemlichkeit dient.

Während in Deutschland der Endenergieverbrauch in Industrie und Haushalten seit etwa 1980 sank, stieg der Verbrauch im Verkehr bis zum Jahr 2000 weiter an. Erst seit etwa der Jahrtausendwende macht sich auch im Verkehr ein leichter Rückgang des Endenergieverbrauchs bemerkbar.



³ Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen e.V + eigene Berechnungen.

⁴ Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) www.dlr.de/pa/desktopdefault.aspx/tabid-2342/6725_read-9763

⁵ Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung: Verkehr in Zahlen 2007/08 Tabellen B 5.

Abbildung: Entwicklung des Endenergieverbrauchs 1950 bis 2005⁶.

Der Straßenverkehr trägt in Deutschland mit mittlerweile fast 80 Prozent der Verkehrsleistung den Löwenanteil unseres Mobilitätsbedarfs. Nur noch etwa 15 Prozent der Verkehrsleistung im Personenverkehr werden mit öffentlichen Landverkehrssystemen (Bahn und Bus) abgewickelt. Mit der Eisenbahn sind es gerade 8 Prozent im Personenverkehr und 17 Prozent im Güterverkehr.

Verkehrsleistung im Personenverkehr (summiert)

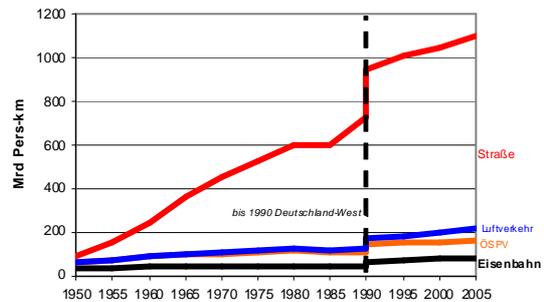


Abbildung: Verkehrsleistung in Deutschland 1950 bis 2005⁷.

In absoluten Zahlen (vorstehende Abbildung) wird deutlich, dass die Dominanz des Straßenverkehrs weniger aus der Verdrängung anderer Verkehrssysteme, sondern vor allem aus überproportionalen Zuwächsen resultiert.

Die derzeitige Dominanz des Autoverkehrs soll uns immer wieder deutlich machen, wie wichtig und unersetzbar der Autoverkehr für unsere Gesellschaft ist. Lediglich die Frage zu stellen, ob bzw. wie eine Welt mit deutlich weniger Autos überhaupt vorstellbar ist, grenzt in unserer automobilen Gesellschaft fast an Blasphemie. Selbst verordnete Denkverbote sind jedoch immer gefährlich. Sie sind gefährlich, weil sie Lösungsspielraum einschränken, Lösungsspielräume, die wir für die Bewältigung der Energieprobleme der Zukunft dringend bräuchten.

Der Frage nach dem Warum für diese Dominanz führt zu einer sehr ernüchternde Erkenntnis: Die weltweite Dominanz des Automobils resultiert in letzter Konsequenz aus dem großen Angebot billiger Energie. Nahezu unsere gesamte Mobilität basiert heute auf der Ausbeutung von Öl. Aus physikalischer Sicht ist Öl keine Energie sondern ein Energiespeicher. In Kohle, Erdöl und Erdgas schlummert über Millionen von Jahren gespeicherte Sonnenenergie. Die Menschheit benötigt aber in einem Jahr so viel Energie, wie im Laufe von einer Million Jahre mittels Photosynthese geschaffen wurde.

⁶ Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung: Verkehr in Zahlen 2007/08 und eigene Berechnungen.

⁷ Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung: Verkehr in Zahlen 2007/08 und eigene Berechnungen.

Die starke Abhängigkeit des Autos (und noch mehr des Flugzeugs) von Öl ist jedoch kein Zufall, sondern entspringt einer physikalisch-ökonomischen Gesetzmäßigkeit. Öl vereint mehrere Voraussetzungen, die für die Wirtschaftlichkeit des Straßen- und Luftverkehrs eine unabdingbare Voraussetzung bildet, nämlich:

- sehr hohe Energiedichte,
- billig, da in großen Mengen auf der Erde vorhanden und (bislang) leicht förderbar,
- Aggregatzustand „flüssig“ daher leicht transportierbar und umfüllbar.

Gerade diese 3 Vorteile setzten weltweit eine beispiellose Form der Energieverschwendung in Gang setzte, welche sogar die Bevölkerungsentwicklung weit in den Schatten stellt.

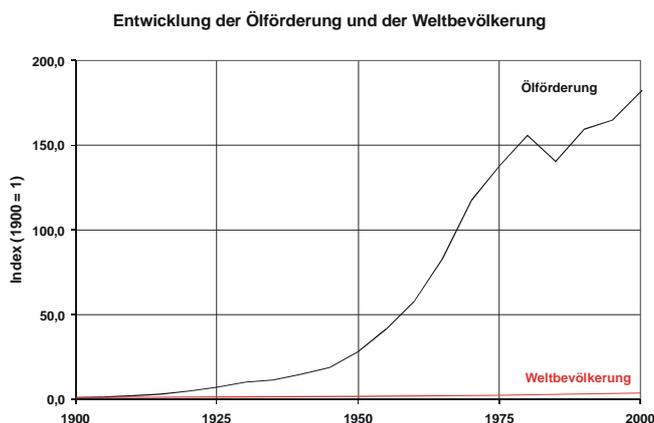


Abbildung: Verkehrsleistung in Deutschland 1950 bis 2005⁸.

Wie billig Öl ist macht ein Vergleich deutlich: Ein Mensch, der 40 Stunden in der Woche körperlich arbeitet, müsste 2 Wochen arbeiten, um die Arbeit zu verrichten, welche in einem Liter Öl steckt. Dieses Öl wird in Saudi-Arabien für umgerechnet etwa 1 Cent pro Liter gefördert. Auf den Verkehr übertragen erhält man 1 Kilowattstunde Endenergie für nur 0,12 Cent. Strom aus Windenergie, der effizientesten Art der regenerativen Energieerzeugung kostet derzeit das 100-fache.

Dass dieser Stoff einmal zur Neige geht, ist abzusehen, auch wenn nur wenig darüber berichtet wird. Die Experten streiten sich derzeit darüber, wann der Punkt erreicht ist, an dem die weltweite Nachfrage nach Öl das Angebot an Öl überschreitet. Das Ölangebot spiegelt sich jeweils in den jährlichen Förderquoten einschließlich der von den Staaten angelegten strategischen Reserven. „Peak Oil“ ist der Zeitpunkt ab welchem jährlich weniger neue Ölreserven entdeckt werden als Öl verbraucht wird. Wenn ein Gut knapp wird, dann steigt der Preis. Seit etwa 2003 stieg der Preis für Öl steil an, weshalb einige Geologen den „Peak Oil“ bereits als überschritten sehen. Andere vermuten diesen Zeitpunkt erst um das Jahr 2010.

⁸ Zanden van, J. L.; Howarth S.;Jonker J.;Sluijterman K., „A History of Royal Dutch Shell“, Boom Publishers/Oxford University Press, 2007. unter: www.iisg.nl/publications/978-0-19-929877-8.php und eigene Berechnungen.

Das größte Ölfeld der Erde wurde bereits 1948/49 in Saudi Arabien entdeckt und enthielt bis zu 170 Milliarden Barrel Öl. Diese Menge könnte den derzeitigen weltweiten Ölbedarf (28 Gb) etwa 6 Jahre lang abdecken. Doch dass Öl niemals zur Gänze aufgebraucht wird, dafür sorgen die Gesetze der Ökonomie: Öl wird so teuer, dass es nicht mehr für die übersteigerten Mobilitätsbedürfnisse der Wohlstandsgesellschaften verbrannt wird.

Die Angabe der Reichweite der Ölreserven ist somit lediglich ein Indikator dafür, wie lange und dieser Stoff noch zu einem akzeptablen Preis zur Verfügung steht. Leider vergessen die meisten Menschen in Europa, dass die Reichweitenberechnungen in der Regel auf dem derzeitigen Verbrauch basieren und nicht den riesigen Wohlstands-Nachholbedarf der bevölkerungsreichen Schwellenländer China und Indien berücksichtigen.

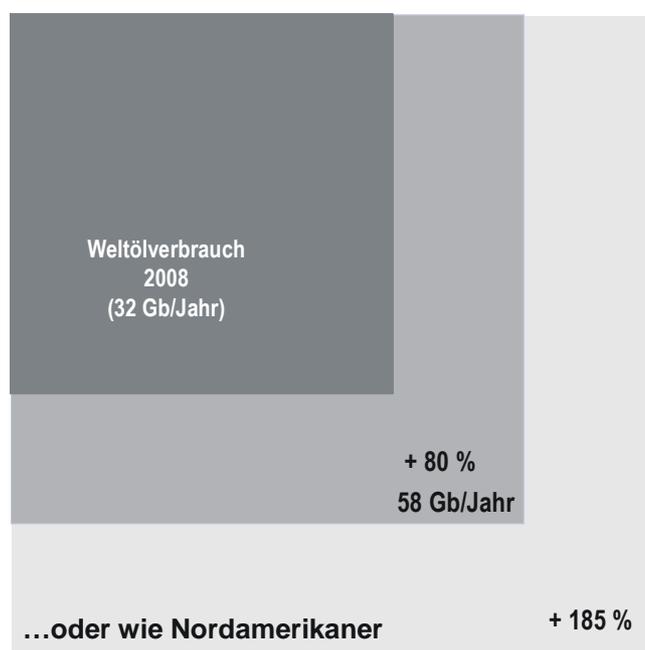


Abbildung: Wenn Chinesen und Inder unsere Mobilität kopierten...

Würden nur alle Chinesen und Inder unser auf das Auto ausgerichtetes Verkehrsverhalten kopieren, so ergäbe das bereits fast eine Verdoppelung des derzeitigen Weltölverbrauchs (vorstehende Abbildung) und dies bei sinkenden Neufunden. Manche Pressemeldungen, wie zum Beispiel der Fund der drittgrößten Ölfeldes in 1200 Meter Tiefe vor der Küste Brasiliens verklären den Blick zusätzlich, da die meisten Menschen mit den Öl-spezifischen Mengen-Einheiten nicht vertraut sind. Die Größe des Ölfeldes wurde mit bis zu 33 Gigabarrel bezeichnet⁹. Dies entspricht dem weltweiten Ölbedarf von nur einem Jahr. Außerdem dürften die Förderkosten für dieses Feld nicht mehr bei 1 bis 2 US-Dollar pro Barrel liegen. Welche Risiken die Offshoreölförderung beinhaltet wird derzeit im Golf von Mexiko nur allzu deutlich.

⁹ www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,547363,00.htm.

Der Ölpreis stieg im Jahre 2008 auf den höchsten Wert (150 US-Dollar) in seiner Geschichte. Wir befinden uns in der größten Wirtschaftskrise seit 1929 und der Ölpreis steht immer noch bei etwa 80 US-Dollar, viermal so hoch wie in den 1990er Jahren. Es erübrigt sich zu erraten, welchen Verlauf der Ölpreis nehmen wird, sobald die Weltwirtschaft wieder anzieht. Der Ölpreis steuerte die Weltwirtschaft. Ein Zusammenhang mit der Einkommensentwicklung auch in Deutschland ist deshalb nicht auszuschließen.

Sinkende Löhne und steigende Kraftstoffpreise haben auch in Deutschland seit der Jahrtausendwende die einkommensbereinigten Kraftstoffpreise ansteigen lassen. Das Wirtschaftswachstum kann offensichtlich den Anstieg der Kraftstoffpreise nicht mehr kompensieren.



Abbildung: Wenn Kraftstoffpreise in Deutschland¹⁰.

Wie geht es weiter?

Die Weltbevölkerung wird bis zur Mitte des 21. Jahrhunderts auf 10 Milliarden Menschen anwachsen. Auch bei nur moderatem Wachstum in den Schwellenländern leitet sich daraus eine Verdoppelung unseres derzeitigen Primärenergiebedarfs ab. Sofern nicht eine überragende neue und vor allem billige Energiequelle (Fusionsreaktor) kurz vor der Entdeckung oder der Marktreife steht, ist absehbar, dass der Preis für Energie zur Bereitstellung der Mobilität deutlich ansteigen wird — gerade weil alle Menschen so leben wollen wie wir.

Leider hat sich in allen Gesellschaften eine ökonomische und politische Abhängigkeit von der Produktion und dem Gebrauch privater Kraftfahrzeuge gebildet, die sich mittelfristig nicht ändern wird bzw. nicht ändern kann. Die jahrzehntelange Förderung des motorisierten Individualverkehrs durch Straßenbau, autogerechten Ausbau der Städte, aber auch durch zahlreiche indirekte Subventionen wie zum Beispiel die Bereitstellung kostenloser Stellplätze in vielen öffentlichen Verwaltungen hat eine Siedlungsdichte und -struktur initiiert, die ein autofreies Leben bei uns schlichtweg unmöglich machen.

Vor diesem Hintergrund werden derzeit mit Erfolg Hoffnungen in eine alternative Energieversorgung ge-

schürt, die eher beruhigen sollen, als dass sie auf dem Markt durchsetzbar wären bzw. machbar sind. Nach einer Umfrage in den Nürnberger Nachrichten im Februar 2010 glauben zwischenzeitlich fast 70 Prozent der Befragten an die Zukunft des Elektroautos. Eine Woche später erwarten in einer anderen Umfrage der Nürnberger Nachrichten mehr als 70 Prozent der Befragten eine Verschlechterung ihrer Einkommenssituation. Man muss derartige Umfragen nicht kommentieren, es macht jedoch deutlich, dass die Menschen wohl an einen technischen Fortschritt glauben andererseits nicht glauben, sich diesen technischen Fortschritt persönlich auch leisten zu können.

3 Technologien werden bereits seit Jahrzehnten für die umweltfreundliche automobile Zukunft diskutiert:

- Verbrennungsmotor mit Bio-Treibstoff,
- Elektromotor mit Wasserstoff-Brennstoffzellen,
- Elektromotor mit Leistungsakkumulatoren (zum Beispiel Lithium-Ionen).

Nachdem sich das Ausweichen auf Biokraftstoffe als menschenverachtender Irrweg zur Umwandlung von Nahrung in Treibstoff herausgestellt hat, werden derzeit nur noch die Wasserstofftechnologie und das batteriegetriebene Elektroauto diskutiert.

Bei der Wasserstofftechnologie wird von vielen Experten der unsinnige Versuch kritisiert, gewonnenen Strom wieder in einen Treibstoff zu verwandeln anstatt ihn gleich direkt für den Antrieb zu verwenden. Als Vorteile der Wasserstofftechnologie ist die höhere Energiedichte und damit die größere Reichweite zu sehen — allerdings zu welchem Preis?

Vor diesem Hintergrund wird derzeit — wie übrigens auch schon in früheren Jahren — die ganze Hoffnung der Politik in den Betrieb von Kraftfahrzeugen mit Akkumulatoren investiert. Hier haben sich vor allem Lithium-Ionen Akkumulatoren aus der Computer-Herstellung als besonders leistungsfähig herausgestellt.

Mit der Verwendung von Elektromotoren kann man in einem Auto tatsächlich einen deutlich höheren Wirkungsgrad im Übergang von der Endenergie zur Nutzenergie (Bewegung) erzielen. Elektromotoren haben im Gegensatz zu Verbrennungsmotoren bei der Energieumwandlung so gut wie keine Wärmeverluste. Elektrische Energie (Strom) muss jedoch erst erzeugt werden, während Benzin, abgesehen von den sehr geringen Umwandlungsverlusten bei der Raffinierung nur transportiert werden muss. Wir haben ganz offensichtlich Wüsten voll mit Sonnenenergie, aber keiner sagt uns zu welchem Preis wir in diese Wüsten tanken können.

Zudem stellt sich die Frage der Akzeptanz von Elektroautos beim Käufer. Bislang hing der Absatz von Autos recht deutlich von den Attributen sportlich, komfortabel und natürlich günstig in der Anschaffung ab. Können Elektroautos diese Ansprüche denn erfüllen?

¹⁰ DIW und eigene Berechnungen.

Das vielbeschworene Elektroauto befindet sich im Dilemma zwischen Reichweite, Preis, Gewicht und Ausstattung. Das immer noch größte Problem der elektrischen Automobilität ist die Speicherung von elektrischer Energie. Solange dieses Problem nicht wirklich gelöst ist, sind auch alle Zukunftsvisionen vom Ersatz unserer gesamten PS-strotzenden Automobilflotte durch Elektroautos Makulatur. Die Energiedichte von Benzin oder Diesel (zirka 11 000 Wattstunden je Kilogramm) liegt immer noch um das 50- bis 100-fache höher als die von modernen Lithium-Ionen-Akkus (zirka 120 Wattstunden je Kilogramm).

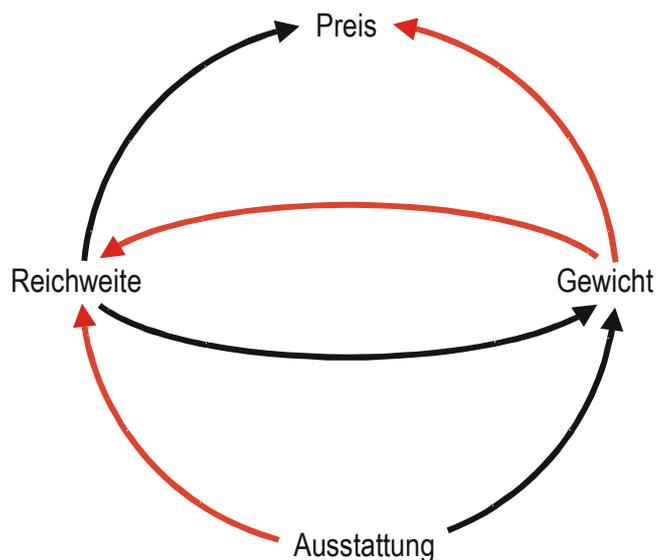


Abbildung: Das Dilemma der elektrischen Automobilität.

Auch bei den Hoffnungen auf eine baldige Steigerung der Energiedichte ist Skepsis angebracht. Akkumulatoren gibt es bereits seit über 100 Jahren und das erste Batterie-Auto ist vier Jahre älter als das Automobil. Innerhalb dieser sehr langen Zeit ist es auch nicht näherungsweise gelungen eine Energiedichte zu erreichen, welche der von Erdöl entspricht. Die meisten Experten erwarten keine großartigen Steigerungen in der Energiedichte von Batterien mehr. Physik und Ökonomie waren immer schon die großen Spielverderber aller technologischen Hoffnungen.

Alles in allem wird wohl das Auto mit Verbrennungsmotor noch nicht so schnell von Fahrzeugen mit anderen Antriebskonzepten verdrängt werden. Das ernüchternde Fazit in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 28. Januar 2010 lautet daher auch: „Vielleicht ist der Spott unangebracht, denn Gherardo Corsini, Entwicklungsingenieur bei Opel, weiß, ‚wie beklemmend die Sorge um einen leeren Tank sein kann‘ — auch bei jenen 80 Prozent der Europäer, die täglich nicht mehr als 50 Kilometer fahren...“. „Ein technischer Durchbruch bei den Akkus könnte alles ändern, aber ob es den geben wird, ist mehr als fraglich. Ist damit der Elektro-Pkw entgegen aller verbreiteten Hoffnung schon am Ende?“ Die Antwort lautet: ja. Jedenfalls dann, wenn an ihn derselbe Anspruch wie an die Alles-

könner Benzin- und Diesel-Pkw gestellt wird. Akku-Autos entfalten ihre Stärken bei geringen Reichweiten, geringer Fahrzeugmasse und Situationen, in denen überwiegend stop-and-go gefahren wird. Diese Kombination trifft auf das Nur-Stadtauto zu.

Daneben gibt es natürlich noch weitere Fragen, die in der großen Elektro-Mobilität Euphorie gerne übersehen werden, wie die nach

- nach den Kosten und Lebensdauer eines elektrischen Energiespeichers,
- den Steuerausfälle beim Umstieg auf Strom als Energiequelle sowie
- der Ladezeit und/oder des Ladestroms eines elektrischen Energiespeichers.

Steigenden Ölpreisen kann daher wohl nur mit sparsameren Verbrennungsmotoren begegnet werden oder durch Verzicht auf gutes Essen oder die sonstigen Annehmlichkeiten des Lebens. Die Frage ist nur: „Wie lange?“ Es gibt nämlich bereits Anzeichen, dass die Menschen auch bereits auf das Autofahren verzichten. Die durchschnittlichen Verkehrsstärken auf Autobahnen und Bundesstraßen steigen nicht mehr, zum Teil sind sogar bereits Rückgänge feststellbar. Der Gesellschafts- und Zukunftsforscher Matthias Horx, sieht für das Auto der Zukunft ohnehin nur noch den Kurzstreckenbereich als Markt der Zukunftsmarkt¹¹.



Abbildung: Verkehrsstärken auf Deutschen Straßen¹².

Was bedeutet dies nun für die Eisenbahn?

Die Eisenbahn ist energetisch betrachtet derzeit dem Straßen- und Flugverkehr haushoch überlegen. Der rechnerische Primärenergieverbrauch pro Personenkilometer liegt in Deutschland auf der Straße um das 5- bis 6-fache höher als auf der Schiene. Dieser Unterschied könnte noch deutlicher ausfallen, wenn der Auslastungsgrad der Bahn höher wäre, wie zum Beispiel in der Schweiz.

¹¹ IST magazine Fachmagazin der Straßenverkehrstechnik 2/2009 S. 4 ff.

¹² Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung: Verkehr in Zahlen 2007/08.

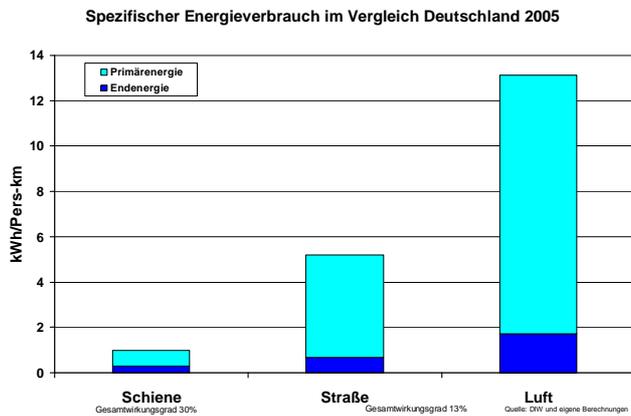


Abbildung: Spezifischer Primär- und Endenergieverbrauch für Mobilität 2005¹³.

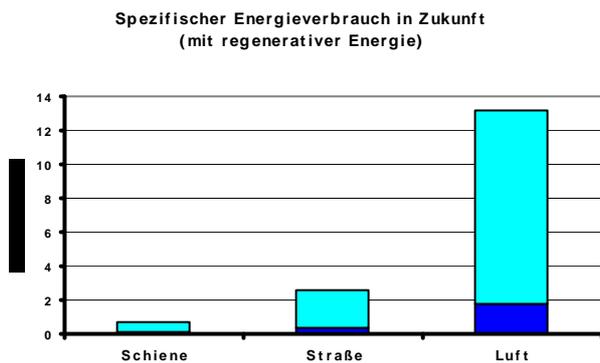


Abbildung: Spezifischer Primär- und Endenergieverbrauch (regenerativ) für Mobilität in Zukunft¹⁴.

In einer Zukunft, in welcher nur noch auf erneuerbare Energiequellen zurückgegriffen werden kann, verschlechtert sich zwangsläufig der Wirkungsgrad zwischen Primär- und Endenergie, da die Endenergie erst aus Wind- oder Sonnenenergie erzeugt werden muss. Dies führt bei der Eisenbahn zu einem erhöhten Bedarf an spezifischer Primärenergie. Elektroautos könnten hingegen deutlich weniger Primärenergie benötigen, da bei ihnen der Wirkungsgrad Endenergie — Nutzenergie aufgrund des Einsatzes von Elektromotoren steigt. Wären Auto und Bahn dann hinsichtlich ihrer Energieeffizienz gleich, wie häufig behauptet wird?

Nein, denn in dieser Betrachtung sind einerseits die Wirkungen einer höheren Auslastung bei der Bahn nicht berücksichtigt, andererseits trifft dieser Vergleich nur zu, wenn sich der zukünftige Autofahrer für die jährliche Urlaubsreise mit einem Fahrzeug der Kategorie „Messerschmidt-Kabinenroller“ begnügen sollte.

Für die Eisenbahn bedeutet ein Umstieg auf regenerative Energiequellen dennoch eine große Chance, denn wenn konkurrierende Verkehrssysteme auf die gleichen

Primärenergiequellen zurückgreifen müssen, dann besitzt das Verkehrssystem den ökonomischen Vorteil, bei dem eine Erhöhung der Energiekosten sich weniger stark auf die entscheidungsrelevanten Kosten auswirken. Da die Anschaffungs- und Unterhaltskosten eines Autos näherungsweise Fixkosten darstellen, verbleiben als entscheidungsrelevante Kosten nur noch die Treibstoff bzw. Stromkosten, diese jedoch zu 100 Prozent. Der Anteil der Energiekosten am Fahrpreis der Bahn liegt derzeit bei nur 15 Prozent. Wenn kein technologisches oder geologisches Wunder geschieht, wird der Preis für Energie steigen und entsprechend die Nachfrage sinken. Eine Renaissance der Eisenbahn wäre dann ganz einfach „die normative Kraft des Faktischen“.

Fazit

Jedes Verkehrssystem schöpft seine ökonomische Dominanz aus einem bestimmten Rohstoff. Im Schienen- und Seeverkehr war dies zunächst Kohle als Energiequelle. (Man stelle sich dampfgetriebene Flugzeuge vor.) Im ausgehenden 20. Jahrhundert war Öl die Energiequelle, welche dem Straßenverkehr und Luftverkehr seine ökonomische Vorrangstellung sicherte. Im 21. Jahrhundert, — soviel lässt sich schon erahnen — wird Strom die transportable Energieform der Zukunft des Landverkehrs sein. Dass Autos und Flugzeuge schlechter mit Strom versorgt werden können als die Eisenbahn ist offensichtlich. Aus diesem Grund ist es fast zwingend, dass Verkehrssysteme mit kontinuierlicher Stromversorgung (Fahrdraht) ihren Marktanteil erhöhen werden.

Das ist eine große Chance für die Bahn!

Verkehr wird jedoch auch grundsätzlich viel teurer werden, da sehr viel mehr Strom erzeugt werden muss als heute. Wachsender Wohlstand und wachsende Weltbevölkerung werden zudem zu einer Knappheit an preiswerter Primärenergie führen. Und Knappheit führt bekanntlich zu höheren Preisen aber auch zu Zwang Energie zu sparen. Und dies wäre auch gleich ein weiterer Grund für die Renaissance der Eisenbahn als Primärsystem. Das Rad-Schiene-System ist schließlich erfunden worden um Bewegungsenergie zu sparen.

Man kann die Zukunft der Mobilität aber auch einmal aus einem ganz anderen Blickwinkel betrachten: Die Eisenbahn gibt es nun schon 175 Jahre und das Bemerkenswerte ist, dass es sie — trotz der gigantischen Konkurrenz durch Auto und Flugzeug — immer noch gibt. Wenn sich ein Verkehrssystem über so einen langen Zeitraum trotz massiver Verschlechterung der siedlungsstrukturellen Randbedingungen als Verkehrsmittel behaupten konnte, dann schafft dies ein berechtigtes Vertrauen, dass dieses Verkehrsmittel auch in Zukunft die Lebensfähigkeit einer modernen, energiesparsamen Gesellschaft erhalten kann. Die Bahn fährt bereits sehr lange und sehr erfolgreich mit Strom und eine Batterieproblematik kennt sie nicht. Die Politik wird die Stär-

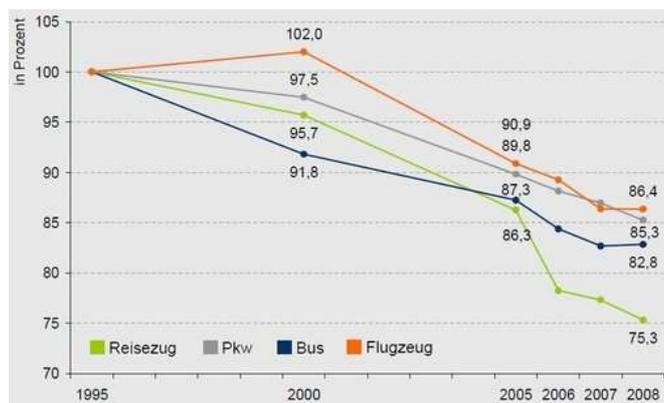
¹³ Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung: Verkehr in Zahlen 2007/08 und eigene Berechnungen.

¹⁴ Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung: Verkehr in Zahlen 2007/08 und zum Teil geschätzt.

ken der Eisenbahn bei uns wieder schätzen lernen. Investitionen in die Eisenbahn dienen daher in Zukunft nicht mehr einem nostalgischen Spieltrieb der Politik sondern sind fundamentale Erfordernisse für die Zukunftsfähigkeit einer post-fossilen Gesellschaft. Wir werden aber auch wieder die Nähe entdecken. Es gibt auch eine Renaissance der Stadt im klassischen Sinne. Auch dies birgt eine Chance — schließlich sind wir in den letzten 50 Jahren im Autorausgang nicht gerade sorgsam mit unseren Städten und Freiräumen umgegangen.

Umweltvorteil der Eisenbahn wächst

Bei der Präsentation der aktualisierten Umweltdatenbank haben die drei großen Verbände des Eisenbahnssektors (VDB, VDV, Allianz pro Schiene) im April 2010 darauf hingewiesen, dass die Bahn ihren Umweltvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern im Zeitraum von 1995 bis 2008 gehalten und zum Teil sogar beträchtlich ausgebaut hat. Die Daten belegen, dass die Bahn bei wesentlichen Umweltparametern weit vor Pkw und Lkw liegt. Aber auch in der Entwicklung habe sie sich deutlich schneller verbessert als der Straßenverkehr. Mit rund 24 Prozent Minderung im spezifischen Energieverbrauch von 1995 bis 2008 rangiert der Reisezug klar vor dem Pkw.



Grafik: Entwicklung Kohlendioxid-Ausstoß pro Personenkilometer 1995 bis 2008. Quelle: ifeu 2010.

Auch beim Kohlendioxid-Ausstoß mit 25 Prozent Minderung legt die Schiene ein höheres Verbesserungstempo vor. „In beiden Schlüsselkategorien haben wir pro Personenkilometer schneller Fortschritte gemacht und unseren Anfangsvorsprung sogar noch vergrößert“, sagte der Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Flege und warnte die Politik davor, Steuermilliarden einseitig in die Elektromobilität auf der Straße zu stecken. „Das wäre so, als ob die Schulpolitik sich nur um die Förderung von Sonderschülern bemüht, während sie die Klassenbesten links liegen lässt“.

Für die deutlichen Fortschritte im Schienenverkehr gebe es einen einfachen Grund, sagte der Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie (VDB),

Ronald Pörner. „Seit Ende der 90er Jahre wurde intensiv in neue und umweltfreundliche Züge und Lokomotiven investiert. Republikweit fahren innovative Nahverkehrszüge, deren Umweltbilanz sich sehen lassen kann.“ So verbraucht ein moderner Elektro-Triebzug zwischen 30 bis 40 Prozent weniger Energie als ein Vorgängermodell. Pörner forderte die Bundesregierung auf, das Innovationspotenzial der Schiene stärker zu stimulieren als bisher, beispielsweise durch die Einführung einer Umweltprämie für den Austausch von Diesellokomotiven, die älter als 30 Jahre und noch nicht remotorisiert sind.

Die Nachhaltigkeitsexpertin des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Uta Maria Pfeiffer, erklärte den Umweltfortschritt von Bus und Bahn unter anderem mit gestiegenen Fahrgastzahlen und besserer Auslastung des öffentlichen Verkehrs. „Täglich nutzen über 28 Millionen Fahrgäste die Angebote des ÖPNV in Deutschland. Das sind jährlich gut zehn Milliarden Fahrgäste, die Busse und Bahnen für ihre Wege wählen. Das erspart der Gesellschaft täglich 18 Millionen Autofahrten“, sagte Pfeiffer. Der ÖPNV sei damit „ein Schlüssel zur Lösung der Umwelt- und Verkehrsprobleme, besonders im städtischen Raum.“

Die drei Verbände waren sich einig, dass die Bundesregierung mindestens die Hälfte der in Aussicht gestellten zusätzlichen zwei Milliarden Euro für die Förderung der Elektromobilität in den öffentlichen Verkehr investieren solle.

Hinweis: Eine farbliche Darstellung der Grafiken dieses Artikels finden Sie im Internet unter <http://www.grv-ev.de/home/pdf/GRV-Nachrichten-Folge87%28Juni2010%29.pdf>.

Eisenbahnen allgemein

DB reduziert 2009 Schulden um über 900 Millionen Euro

Trotz der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise hat die Deutsche Bahn auch 2009 schwarze Zahlen geschrieben und das Geschäftsjahr mit einem operativen Ergebnis (EBIT — „Earnings before Interest and Taxes“, also das Unternehmensergebnis vor Zinsen und Steuern) in Höhe von 1,7 Milliarden Euro abgeschlossen. Bei der Vorstellung der Jahresbilanz am 25. März 2010 in Frankfurt erklärte der Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube: „Auch in der schlimmsten Krise konnten wir unsere Wirtschaftlichkeit und unsere Wettbewerbsposition verteidigen. Der integrierte Konzern hat seine Stärke eindrucksvoll unter Beweis gestellt.“ Dieses gute Ergebnis war laut Grube nur möglich, weil das Unternehmen nachhaltig gegengesteuert habe: „Durch

konsequente Liquiditätssteuerung und nachhaltige Kostentoptimierung hat die DB im Jahr 2009 einen Beitrag zur Ergebnisverbesserung in Höhe von 642 Millionen Euro erzielt.“

Der Umsatz der DB AG lag im Jahr 2009 wegen des weltweiten konjunkturellen Rückgangs vor allem im Schienengüterverkehr und in der Logistik deutlich unter dem des Vorjahres. Für den Gesamtkonzern ging der Umsatz um 12,3 Prozent zurück auf 29,3 Milliarden Euro (Vorjahr: 33,5). Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) liegt mit 1,7 Milliarden Euro um 0,8 Milliarden unter dem Ergebnis des Rekordjahres 2008. Trotzdem konnte die Netto-Verschuldung um 5,9 Prozent oder 932 Millionen Euro deutlich zurückgeführt werden auf nunmehr 15 Milliarden Euro. Dazu sagte der scheidende DB-Finanzvorstand Diethelm Sack: „Es ist ein Zeichen für die Kraft des Unternehmens, dass wir trotz der Krise unsere Verschuldung weiter senken konnten. Wir gewinnen somit Spielraum für künftig erforderliche Investitionen.“

Personenverkehr fast konstant

Die Zahl der beförderten Fahrgäste im Schienen-Personenverkehr war im Jahr 2009 trotz erheblicher Fahrzeugprobleme gegenüber dem Vorjahr fast konstant. In den Bahnen der DB wurden 2009 1,93 Milliarden Fahrgäste befördert, das sind 14,2 Millionen oder 0,7 Prozent weniger als im Jahr 2008.

Die einzelnen Geschäftsfelder verzeichneten dabei unterschiedliche Entwicklungen. Während bei DB Regio ein leichter Zuwachs um 0,1 Prozent zu verzeichnen war, vermelden DB Fernverkehr (minus 0,4 Prozent) und DB-Stadtverkehr (minus 2,5 Prozent) Rückgänge. Die Gründe dafür liegen vor allem in der geringeren Verfügbarkeit von ICE-Zügen wegen der verkürzten Wartungsintervalle und den Angebotseinschränkungen bei der Berliner S-Bahn. Leicht rückläufig war auch die Verkehrsleistung, die sich um 1,3 Prozent auf 76,8 Milliarden Personenkilometer reduzierte.

Einen deutlichen Zuwachs gab es dagegen im Busverkehr. 2009 reisten 747,6 Millionen Fahrgäste in den Bussen von DB Bahn Stadtverkehr. Das ist eine Steigerung um 27,5 Millionen Passagiere oder 3,8 Prozent. Die Verkehrsleistung stieg um 0,9 Prozent auf 8,4 Milliarden Personenkilometer.

Transport und Logistik: Deutliches Minus beim Außenumsatz

Konjunkturbedingt war das Leistungsvolumen im Schienengüterverkehr im Jahr 2009 deutlich geringer als im Vorjahr. Erst im 4. Quartal des Jahres setzte eine leichte Erholung ein. Die beförderten Güter gingen bei DB Schenker Rail um 10 Prozent oder 37,7 Millionen Tonnen auf 341 Millionen Tonnen zurück, die Verkehrsleistung lag mit 93,9 Milliarden Tonnenkilometer sogar um 19,7 Milliarden Tonnenkilometer oder 17,3

Prozent unter dem des Vorjahres. Der Außenumsatz sank um 18,5 Prozent.

Auch die Logistik war vom Konjunktureenbruch betroffen. DB Schenker Logistics verzeichnete im Jahr 2009 einen Rückgang bei der Zahl der Sendungen im europäischen Landverkehr um 3,8 Prozent. Deutlich höher lag der Rückgang bei der Luftfracht, wo das Volumen der beförderten Güter um 16 Prozent unter dem des Vorjahres lag. Beim Seefrachtvolumen weist die Bilanz für 2009 einen Rückgang um 2,1 Prozent aus. Der Außenumsatz der DB-Logistiksparte sank um 23,4 Prozent.

Geringere Nachfrage in der Schieneninfrastruktur

Rückgänge beim Schienengüterverkehr bedeuten auch rückläufige Trassennachfragen. DB Netz vermeldet bei der Betriebsleistung auf dem Netz einen Rückgang um 3,9 Prozent oder 41 Millionen Trassenkilometer (Trkm) auf 1001 Millionen Trkm. Die konzernexternen Bahnen haben ihren Anteil an der Trassennachfrage weiter ausgebaut (plus 2 Prozent auf nunmehr 17 Prozent), ihr Anteil erhöhte sich um 11,7 Prozent.

Bahnindustrie 2009 mit Rekordumsatz

„Die Bahnindustrie in Deutschland profitierte im Jahr 2009 noch von gut gefüllten Auftragsbüchern“, sagte Verbandspräsident Klaus Baur auf der Jahrespresskonferenz am 13. April 2010 in Berlin. Der Umsatz erreichte 4,5 Milliarden Euro im Inland und 5,9 Milliarden Euro im Ausland. Die Bahnindustrie habe sich in der Wirtschafts- und Finanzkrise wiederum als Lokomotive der wirtschaftlichen Entwicklung erwiesen. Der Umsatz mit Schienenfahrzeugen legte um 8,1 Prozent zu und stieg auf ein Volumen von 8,0 Milliarden Euro.

Der Auftragseingang ging allerdings um 26,7 Prozent zurück. Negativ zu Buche schlug 2009 das Geschäft mit Lokomotiven, Güterwagen und deren Komponenten. Grund hierfür war der weltweite Einbruch des Schienengüterverkehrs. Im Bereich der Infrastruktur seien, so Baur, sowohl der Auftragseingang als auch der Umsatz im Inland unter den Erwartungen geblieben. Der Umsatz mit Infrastrukturausrüstungen sei um 4,0 Prozent auf 2,4 Milliarden Euro zurückgegangen. Als Sorgenkind erwies sich bei der Umsatzentwicklung vor allem das Inlandsgeschäft mit Infrastrukturausrüstungen. Der Umsatz brach hier um fast 12 Prozent ein. Die heimischen Bestellungen stagnierten 2009 auf dem niedrigen Niveau der beiden Vorjahre in Höhe von jeweils 1,7 Milliarden Euro. Nur aufgrund vermehrter Bestellungen aus dem Ausland konnte sich dieser Bereich insgesamt leicht positiv entwickeln.

VDB-Hauptgeschäftsführer Ronald Pörner beklagte, dass im Jahr 2009 noch keine Investitionen aus den Konjunkturpaketen der Bundesregierung bei den Unternehmen der Bahnindustrie angekommen seien. Ge-

nerell sei die Schieneninfrastruktur in Deutschland chronisch unterfinanziert und erbringe damit seit Jahren unfreiwillige Sparbeiträge. „Es klafft jetzt bereits eine Finanzierungslücke von knapp 600 Millionen Euro. Würde man alle Vorhaben des vordringlichen Bedarfs finanzieren wollen, so würde sich die Lücke sogar auf 900 Millionen Euro jährlich vergrößern“, sagte Pörner. Weitere 150 Millionen Euro würden für die Finanzierung der Infrastruktur der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen fehlen.

„Auch für den eminent wichtigen Ausbau der europäischen Schienenkorridore mit dem grenzüberschreitenden Leit- und Sicherungssystem ETCS (European Train Control System) fehlen jährlich zwischen 150 bis 300 Millionen Euro“, erläutert Pörner. Der Verband fordert daher die Bundesregierung auf, bestehende Finanzierungslücken mittelfristig zu schließen. Noch wichtiger sei es jedoch, im Zuge der anstehenden Haushaltskonsolidierung keinesfalls noch größere Löcher in das fragile Gebäude der Infrastrukturfinanzierung zu reißen. „Eine Infrastrukturpolitik nach Kassenlage ist volkswirtschaftlicher Unsinn und schadet am Ende den Menschen und der Wirtschaft in unserem Land“, erklärte Pörner.

SBB erzielte 2009 insgesamt gute Resultate

Siehe auch Berichte zur Schweiz unter Eisenbahninfrastruktur

Ziel der SBB ist es, das Unternehmen im Rahmen eines nachhaltigen Gleichgewichts von Pünktlichkeit/Qualität, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit für die täglich 900 000 Kundinnen und Kunden weiter zu entwickeln. 2009 vermochte sich die SBB dank anspruchsvoller Ziele und kontinuierliche Verbesserungsprozesse zu steigern: Alle drei operativen Konzernziele wurden übertroffen.

Das Jahresergebnis 2009 wurde am 16. April 2010 vom Präsidenten des Verwaltungsrats, Dr. Ulrich Gygi, und dem Vorstandvorsitzenden, Andreas Meyer, in Zürich-Oerlikon präsentiert. Trotz Konjunkturunbruch und weltweiter Finanzkrise erwirtschaftete das Unternehmen 2009 ein Konzernergebnis von 370 Millionen Schweizer Franken (etwa 255 Millionen Euro). Im Vorjahr hatte der Gewinn 345 Millionen Schweizer Franken (etwa 235 Millionen Euro) betragen.

Das Jahresergebnis ist wesentlich zurückzuführen einerseits auf eine gute Vorbereitung auf das wirtschaftlich schwierige Jahr (frühzeitige Anpassung der Kapazitäten, differenzierter Einstellungsstopp et zetera) und andererseits auf nicht wiederkehrende Verkaufserfolge im Immobilienbereich im Umfang von 239 Millionen Schweizer Franken (etwa 165 Millionen Euro), das sind

112 Millionen mehr als im Vorjahr. Ohne die Erlöse aus Anlageverkäufen wäre das operative Ergebnis der SBB 2009 mit 123 Millionen Schweizer Franken (etwa 85 Millionen Euro) um 38,4 Prozent tiefer ausgefallen als im Vorjahr (199 Millionen Schweizer Franken entsprechen etwa 135 Millionen Euro). Die Segmentergebnisse von SBB Cargo und Infrastruktur (zusätzlicher Unterhalt) liegen erheblich unter dem Vorjahr.

Die Leistungen der öffentlichen Hand für die SBB beliefen sich 2009 auf 2674 Millionen Schweizer Franken (etwa 1,85 Milliarden Euro), 124 Millionen Schweizer Franken (etwa 85 Millionen Euro) mehr als im Vorjahr. Darin inbegriffen sind die 150 Millionen Schweizer Franken (etwa 105 Millionen Euro), die der Bund der SBB im Rahmen des Konjunkturförderungsprogramms 2009 zur Verfügung stellte.

Der Mittelzufluss aus der Betriebstätigkeit reichte auch 2009 nicht aus, um die Mittel für die Investitionstätigkeit bereitzustellen. Der negative Free Cash Flow belief sich 2009 auf minus 261 Millionen Schweizer Franken (etwa 180 Millionen Euro), im Vorjahr hatte er minus 505 Millionen Schweizer Franken (etwa 350 Millionen Euro) betragen. Dadurch erhöhte sich die Verschuldung der SBB auf 15,5 Milliarden Schweizer Franken (etwa 10,7 Milliarden Euro). Bereits 2010 stehen mit Rollmaterialinvestitionen von einer Milliarde Schweizer Franken, dem 2010 vom Unternehmen geleisteten zusätzlichen Sanierungsbeitrag an die Pensionskasse von 938 Millionen Schweizer Franken sowie mit zusätzlichen Arbeitgeberbeiträgen an die Pensionskasse Mehrbelastungen im Umfang von über 2 Milliarden Schweizer Franken an, welche die SBB schwer belasten.

2009 verschärfte die SBB ihre Pünktlichkeitsziele. Meyer: „Einerseits haben wir die Pünktlichkeitstoleranz von den international geltenden fünf Minuten auf drei Minuten reduziert. Andererseits haben wir anstelle der jahrelang ausgewiesenen Ankunfts-pünktlichkeit der Züge neu einen Wert eingeführt, der die Kundenpünktlichkeit messen soll. Was nützt es unseren Kunden, wenn über 90 Prozent der Züge pünktlich sind, ausgerechnet die voll besetzten Züge aber Verspätung erleiden? Wir messen also die Kundenpünktlichkeit, indem wir bei verspäteten Zügen schauen, wie viele Reisende betroffen waren. Und wir schauen zudem darauf, wie viele Kundinnen und Kunden ihre Anschlusszüge erreichen. Heute können wir feststellen: Die Anstrengungen haben sich gelohnt. Die Pünktlichkeit konnte gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert werden. 88,2 Prozent der Reisenden in unseren Zügen erreichten im Berichtsjahr ihr Ziel pünktlich, also mit weniger als drei Minuten Verspätung. Im Vorjahr lag dieser Wert bei lediglich 85,4 Prozent. Knapp verpasst haben wir unser Ziel bei den Anschlüssen: 97,2 Prozent aller Anschlüsse konnten 2009 gewährleistet werden (2008: 97,2 Prozent). Die Zielvorgabe lag bei 97,4 Prozent. Für 2010 sind daher zusätzliche Maßnahmen geplant,

um die Gewährleistung der Anschlüsse weiter zu verbessern. Diese Verbesserung der Pünktlichkeit gelang trotz stetig steigender Auslastung des Netzes: Die Zahl der Züge pro Kilometer Schiene nahm 2009 nochmals um 1,7 Züge auf 94,4 Züge täglich zu. Seit 2003 stieg die Netzauslastung um 14 Prozent.“

Die SBB erreichte 2009 einen um 26 Prozent besseren Sicherheits-Gesamtwert als im Vorjahr. Die SBB und ihre Kundinnen und Kunden blieben 2009 wie bereits in den Vorjahren von schweren Unfallereignissen verschont.

Für die kommenden Jahre stehen hohe Investitionen zur Engpassbeseitigung, zur Weiterentwicklung des Netzes und für neues Rollmaterial an. In Anbetracht der langen Vorlaufzeiten muss die Weiterentwicklung des Gesamtnetzes zügig angegangen werden. Für den Bahnbetrieb der SBB zeichnet sich bis ins Jahr 2050 ein Investitionsbedarf von bis zu 60 Milliarden Schweizer Franken (etwa 42 Milliarden Euro) ab. Allein die bis 2030 geplanten Rollmaterialbeschaffungen im Umfang von 20 Milliarden Schweizer Franken (14 Milliarden Euro) erfordern von der SBB enorme Anstrengungen. Hinzu kommen namhafte zusätzliche Mittel zur Substanzerhaltung der Infrastruktur sowie zur Weiterentwicklung der Bahnhöfe, um den sich abzeichnenden Kundenströmen auch in Zukunft gerecht werden zu können. Seit der Einführung von Bahn 2000 im Jahr 2004 stieg die Zahl der Reisenden um 29 Prozent. Heute ist die Nachfrage im Personenverkehr der SBB bereits bei den Werten angelangt, die laut früheren Prognosen erst 2014 hätten erreicht werden sollen.

Um den Mehrbedarf zu finanzieren sind große Anstrengungen aller Beteiligten unerlässlich. Die SBB will einen namhaften Beitrag leisten, indem sie die Produktivität weiter steigert. Die öffentliche Hand wird ihre Beträge zur Deckung der Mehrkosten für die Substanzerhaltung erhöhen müssen. Aber auch die Bahnkunden werden sich über höhere Billettpreise an den absehbaren Kosten beteiligen müssen. Laut Meyer kostet ein Personenkilometer für die SBB rund 16 Rappen, die Billettpreise liegen bei 6 bis 10 Rappen.

Der SBB-Geschäftsbericht 2009 kann im Internet unter www.sbb.ch/geschaeftsbericht heruntergeladen werden.

ÖBB trotz Gegenwind gut unterwegs

Unter diesem Motto veröffentlichten die ÖBB am 03. Mai die Bilanz 2009.

Die Wirtschaftskrise hat auch vor den ÖBB nicht Halt gemacht. Im Personenverkehr konnte aufgrund massiver Anstrengungen die Anzahl der Reisenden, bereinigt um die Verkehre im Zusammenhang mit der Fußball-Europameisterschaft 2008, nahezu stabil auf dem hohen Vorjahresniveau gehalten werden. Im Güterverkehr gab

es einen Rückgang von fast 10 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Das Ergebnis des Konzerns ist mit 121 Millionen Euro positiv.

Die Gesamterträge sind 2009 um 83,4 Millionen Euro auf 5747,6 Millionen Euro gesunken (2008: 5831 Millionen Euro). Dem gegenüber steht aber ein deutlicher Rückgang der Materialaufwendungen von 2083 Millionen Euro im Jahr 2008 um rd. 178 Millionen Euro auf 1905 Millionen Euro im Jahr 2009. Die Personalkosten sind vor allem durch das Hinzukommen der Rail Cargo Hungaria Zrt. leicht angestiegen: von 2303 Millionen Euro im Jahr 2008 auf 2329 Millionen Euro im Jahr 2009.

Im Personenverkehr entfielen auf den Nahverkehr 173 Millionen Reisende, auf den Fernverkehr 33 Millionen Reisende. Die Fahrgastzahlen der ÖBB-Postbus GmbH blieben mit 247 Millionen Passagieren stabil auf dem bereits hohen Vorjahresniveau. Im Laufe des Jahres 2009 kamen insgesamt 19 Railjet-Garnituren zum Einsatz. Damit konnten zusätzliche Verbindungen von Budapest nach München und erstmalig von Wien nach Zürich angeboten werden. Das neue Premium-Produkt findet bei den ÖBB-Kunden großen Anklang.

Trotz Umsatzeinbußen hat sich die Rail Cargo Austria AG im internationalen Vergleich gut behauptet. Die ÖBB-Güterverkehrstochter hat von allen europäischen Bahnen im Jahr der Wirtschaftskrise das beste Ergebnis geliefert. RCA ist heute die zweitstärkste Güterbahn Europas und die Nummer 1 in Mittel- und Südosteuropa.

Die Internationalisierung wurde und wird weiter vorangetrieben: neben Österreich fährt RCA in Ungarn, Italien, Slowenien und Rumänien mittlerweile mit eigenen Zügen. Die MAV Cargo wurde in den Konzern eingebunden und im März 2010 in Rail Cargo Hungaria Zrt. umbenannt. Die Synergieeffekte zwischen Rail Cargo Austria und Rail Cargo Hungaria haben 2009 rund 20 Millionen Euro gebracht und werden in den nächsten Jahren auf bis zu 50 Millionen Euro wachsen.

Im Jahr 2009 hat die ÖBB-Infrastruktur AG soviel wie nie zuvor in den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes investiert. Insgesamt wurden rd. 2,2 Milliarden Euro investiert, davon rund 1,6 Milliarden Euro in Neu- und Ausbauprojekte und rund 570 Millionen Euro für die Verbesserung und Beschleunigung des bestehenden Streckennetzes. Der Fokus der Investitionstätigkeit liegt dabei auf Leistungssteigerung und Kapazitätserhöhung der Infrastruktur.

Den ÖBB-Geschäftsbericht 2009 finden Sie zum Download unter:

<http://www.oebb.at/holding/de/Pressecorner/Presseinformationen/index.jsp>.

SNCF ist 2009 in rote Zahlen gefahren

Die französische Staatsbahn SNCF verbuchte für das vergangene Jahr einen Umsatzrückgang auf 24,9 Milliarden Euro (minus 1,2 Prozent). Der Bruttogewinn (EBITDA) ist von 2,6 Milliarden Euro 2008 auf 1,7 Milliarden Euro gefallen. Einem Nettogewinn von 575 Millionen Euro in 2008 steht nun ein Verlust von 980 Millionen Euro gegenüber. Die schlechten Zahlen begründete der Präsident der SNCF, Guillaume Pepy, am 24. März insbesondere mit den wegen der Wirtschaftskrise dramatischen Verlusten des Güterverkehrs und einer Stagnation im Personenfernverkehr. Pepy: „Unsere Ergebnisse für 2009 bestätigen anhaltende strukturelle Probleme, die früher von den TGV-Erfolgen kaschiert wurden, und die wir nun nicht länger vor uns herschieben dürfen.“

In den vier Divisionen gab es 2009 folgenden Umsatz mit Veränderung zu 2008:

SNCF Infra (Infrastruktur und Dienstleistungen)	5,15 Mrd. €	+ 6,7 %
SNCF Proximité (Regionalverkehr)	6,58 Mrd. €	+ 3,8 %
SNCF Voyages (Fernverkehr)	7,38 Mrd. €	- 1,3 %
SNCF Geodis (Güterverkehr)	7,38 Mrd. €	- 8,1 %

Die SNCF Gruppe hat auch 2009 ein hohes Investitionsniveau beibehalten. Die Bruttoinvestitionen von 3,3 Milliarden Euro (davon 2,2 Milliarden Euro Kapitalinvestitionen) umfassten:

- 1,1 Milliarden Euro für Rollmaterial (750 Millionen Euro für Regionalzüge und TGV);
- 160 Millionen Euro für Bahnhofsmmodernisierung;
- 530 Millionen Euro für Unterhaltungszentren, Renovierungen, sowie technische und IT Materialien.

Für das Geschäftsjahr 2010 rechnet die SNCF — auch dank der Zukäufe — mit einem Umsatz von rund 30 Milliarden Euro. Pepy: „2010 werden wir unsere strategischen Entwicklungsziele beibehalten um die SNCF zu einer globalen, nachhaltigen Spitzenmobilitätsreferenz zu machen, Kosten begrenzen, Pläne fortführen um die wiederkehrenden strukturellen Defizite im Schienengüterverkehr zu beseitigen, Dienste für eine nachhaltige Raumplanung anbieten, die Infrastruktur betreiben sowie das TGV Geschäftsmodell fortführen.“

DB will Arriva übernehmen

Die Deutsche Bahn will das britische Verkehrsunternehmen Arriva übernehmen und macht den Aktionären des börsennotierten Unternehmens ein Angebot in Höhe von 775 Pence pro Aktie. Das teilte am 22. April

2010 die DB mit, nachdem der Aufsichtsrat tags zuvor auf einer außerordentlichen Sitzung grünes Licht für die geplante Übernahme gegeben hatte.

Nach Angaben des Aufsichtsratsvorsitzenden Prof. Utz-Hellmuth Felcht hat das Kontrollgremium die Offerte gründlich diskutiert und auch vor dem Hintergrund eines unabhängigen Wertgutachtens einer großen Bank zugestimmt. Prof. Felcht: „Der Aufsichtsrat legt bei seiner Entscheidung großen Wert auf die Feststellung, dass Deutschland weiter der Kernmarkt für die DB bleiben wird. Für die deutschen Kunden wird es dadurch keinerlei Einschränkungen oder Abstriche geben.“

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hat im Aufsichtsrat gegen das Übernahmeangebot für Arriva gestimmt. „Deutschland erstickt im Verkehr und die Deutsche Bahn will die britische Arriva mit 2,7 Milliarden Euro beglücken“, so der GDL-Bundvorsitzende Claus Weselsky: „Das passt nicht zusammen.“ Positiv äußerten sich die Vorsitzenden der beiden großen Bahngewerkschaften TRANSNET und GDBA, Alexander Kirchner und Klaus-Dieter Hommel: „Unsere Gewerkschaften erwarten, dass durch die geplante Übernahme keine Nachteile für die Aktivitäten der DB in Deutschland entstehen. Dies hat der Vorstand des Konzerns zugesagt. Es darf damit auch keine finanziellen Belastungen für die Arbeit auf dem Heimatmarkt geben, Investitionen dürfen nicht infrage gestellt werden. Das Vorhaben darf auch nicht auf Kosten der Arbeitnehmer umgesetzt werden. Die Entscheidung des DB-Vorstandes, ein Angebot für Arriva abzugeben, ist insgesamt nachvollziehbar. Eine Übernahme des britischen Bahnbetreibers stärkt das Kerngeschäft der Deutschen Bahn und eröffnet dem Konzern die Möglichkeit, auch auf grenznahen Märkten tätig zu werden, die bislang nicht erfolgreich beackert werden konnten. Denn der politisch gewollte Wettbewerb nimmt zu, vor allem auch deshalb, weil er von den politisch Verantwortlichen hierzulande vorangetrieben wird. Will sich also die Deutsche Bahn im Wettbewerb, der europäisch stattfindet, behaupten, dann muss sie auch auf europäischen Märkten aktiv werden.“

Arriva ist mit Zug- und Busverkehren außer in Großbritannien in elf weiteren europäischen Ländern, darunter Deutschland, vertreten. Das Unternehmen machte 2009 einen Umsatz von rund 3,15 Milliarden Pfund (etwa 2,7 Milliarden Euro) und beschäftigte 42 300 Mitarbeiter.

Nach einem erfolgreichen Vollzug des Angebotes könne die DB mit den Arriva-Aktivitäten ihre Marktposition in Europa deutlich stärken, erläuterte der Vorstandsvorsitzende der DB, Dr. Rüdiger Grube. Denn der Wettbewerb in Deutschland wie in Europa werde weiter zunehmen. Die DB müsse sich dieser Herausforderung stellen — gerade im ureigenen Interesse ihrer Kunden und Mitarbeiter. Grube: „Arriva bietet uns

exzellente Chancen. Ohne diesen Zukauf bräuchten wir — auf uns allein gestellt — viele Jahre, um uns eine solche Wettbewerbsposition zu erarbeiten. Durch den Kauf sparen wir Zeit und Geld.“

Der Vorstandsvorsitzende stellte klar, dass es zu keinerlei Einschränkungen für den Wettbewerb hierzulande kommen werde. Nach ersten Gesprächen mit den Wettbewerbsbehörden ginge die DB davon aus, „dass wir in Deutschland die Eisenbahnaktivitäten von Arriva veräußern werden“. Die Firmenzentrale von Arriva soll im englischen Sunderland bleiben. Die Marke Arriva soll außerhalb Deutschlands erhalten bleiben.

Bahngipfel Rheinland-Pfalz

„Der Bund muss die für die zügige Umsetzung des wichtigen Neubauprojektes am Nordkopf Mainz benötigten 48 Millionen Euro zur Verfügung stellen, damit die derzeitigen und in Zukunft zu erwartenden Verkehrsströme besser bewältigt werden können.“ Dies äußerten übereinstimmend der rheinlandpfälzische Ministerpräsident Kurt Beck, Hendrik Hering, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, und der Vorstandsvorsitzende der DB, Dr. Rüdiger Grube, im Anschluss an den ersten „Bahngipfel Rheinland-Pfalz“ Mitte März 2010. Alle notwendigen planerischen und genehmigungsrechtlichen Vorarbeiten sind durchgeführt.

Insgesamt will die DB bis 2015 zirka 1,3 Milliarden Euro in Rheinland-Pfalz investieren. Das größte Einzelprojekt ist mit über 200 Millionen Euro der Neubau einer zweiten Tunnelröhre für den Kaiser-Wilhelm-Tunnel an der Moselstrecke und die Sanierung des bestehenden Tunnels. Die Teilnehmer des Bahngipfels stimmten darin überein, dass insgesamt die Investitionen in die Schiene gestärkt werden müssten. Deshalb dürfe der Bund die Mittel für Erhaltungs-, Aus- und Neubaumaßnahmen in den nächsten Jahren nicht zurückfahren, sondern müsse die Mittel steigern, so Ministerpräsident Kurt Beck.

Ein zentrales Infrastrukturprojekt des Landes Rheinland-Pfalz im Schienenverkehr ist die Reaktivierung der Hunsrückbahn zur Anbindung des Flughafens Hahn und der Hunsrück-Region an das Schienennetz. Die Entwurfsplanung für den Streckenausbau wurde im Herbst 2009 fertig gestellt. Minister Hering teilt dazu mit, dass mit der DB AG der Abschluss einer Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung angestrebt wird. Die DB AG habe auch ihre volle Unterstützung zugesagt, damit die für das Konzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zeitgerecht umgesetzt werden können. Mit dem zukunftsgerichteten Angebotskonzept strebt das Land gemeinsam mit den Zweckverbänden des Schienenpersonennah-

verkehrs eine weitere landesweite Ausweitung der Angebote um rund 20 Prozent an.

Das besonders sensible Thema des Schienenlärms im Mittelrheintal nahm breiten Raum bei dem Spitzengespräch ein. In Rheinland-Pfalz wurden bereits in 48 Ortschaften Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 60 Kilometern für über 63 Millionen Euro errichtet. 28 500 Schallschutzfenster wurden gefördert. Im Schienengüterverkehr setzt die DB auf Lärmvermeidung. „Wir werden beim Bund den Antrag stellen, 1350 Güterwagen auf die Verbundstoffbremssohle umrüsten zu können, die bevorzugt im Mittelrheintal eingesetzt werden sollen“, sagt Grube. Damit ausgestattete Güterwagen sind deutlich leiser.

Deutsche Bahn schreibt 200 Dieselstreckenlokomotiven aus

Die DB hat Ende März eine europaweite Ausschreibung eines Rahmenvertrages über 200 Dieselstreckenlokomotiven gestartet. Die neuen Lokomotiven sollen in Deutschland zugelassen werden und müssen zugleich eine Zulassungsfähigkeit in alle Nachbarländer Deutschlands und für Italien aufweisen. Auch bei dieser Ausschreibung verfolgt die DB ihre „Plattform-Strategie“ bei der Neubeschaffung von rollendem Material. Die Dieselstreckenlokomotiven sollen so ausgelegt sein, dass sie sowohl bei DB Regio im Regional- als auch bei DB Schenker Rail im Schienengüterverkehr einsetzbar sind. Die neuen Lokomotiven müssen von der Industrie gebaut, zugelassen und geliefert werden.

Die neuen Lokomotiven müssen eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 140 Stundenkilometern aufweisen. Zudem sollen sie fünf Doppelstockwagen von je 55 Tonnen und einen Steuerwagen von je 60 Tonnen auf gerader Ebene ziehen können. Weiterhin müssen die Fahrzeuge die Anforderung an Wendezugfähigkeit und Mehrfachtraktionssteuerung erfüllen. Die Dieselmotoren müssen den gesetzlichen Schadstoffnormen entsprechen. Die neuen Lokomotiven sollen die über 20 Jahre alten Baureihen 215 bis 225 ersetzen.

Eisenbahninfrastruktur

Doppelter Tunneldurchschlag zwischen Erfurt und Leipzig/Halle

Mit der letzten Sprengung vollzogen im März 2010 Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG, und

Dr. Karl-Heinz Daehre, Minister für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, den Durchschlag in der westlichen der zwei Röhren des 6,5 Kilometer langen Bibratunnel. Ebenfalls durchgeschlagen wurde der benachbarte Finnetunnel, mit rund sieben Kilometern der längste der Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle.

Die 123 Kilometer lange Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle ist Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nummer 8, der Bahnverbindung Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle – Berlin. Rund zehn Milliarden Euro werden in den Aus- und Neubau von rund 500 Kilometer Bahnstrecken investiert.

„Mit dem doppelten Tunneldurchschlag im Finne- und Bibratunnel sind alle drei Tunnel der Neubaustrecke komplett aufgefahren. Das bedeutet Bauhalbjahr auf der Neubaustrecke zwischen Erfurt und Leipzig/Halle. Das ist ein Meilenstein auf dem Weg zur Inbetriebnahme 2015. Unser Netz wird damit schneller und leistungsfähiger für den Personen- und Güterverkehr“, sagte Dr. Rüdiger Grube.

„Das VDE 8 gehört zu den bundesweit wichtigsten Verkehrsprojekten auf der Schiene. Ab Ende 2015 werden die Bahnkunden von Erfurt nach Halle nur noch eine halbe Stunde unterwegs sein. Nach Leipzig wird die Fahrzeit 38 Minuten betragen. Auch der Güterverkehr wird profitieren. Zwischen Erfurt und Halle/Leipzig können pro Jahr zusätzlich fünf Millionen Tonnen Waren transportiert werden. Der heutige Tag zeigt: Der Bund setzt konsequent auf den modernen und umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene“, sagte Dr. Peter Ramsauer.

Infrastrukturzustandsbericht vorgelegt

Die DB AG hat am 30. April den Infrastrukturzustandsbericht 2009 ans Bundesverkehrsministerium übergeben. Mit dem Infrastrukturzustandsbericht wird die Verwendung der Gelder aus dem Bundeshaushalt für bestehende Infrastruktur dokumentiert. Gleichzeitig wird das Erreichen der mit dem Bundesverkehrsministerium vereinbarten Qualitätskriterien für Schienennetz, Bahnhöfe und Energieversorgung bewertet.

DB-Infrastrukturvorstand Dr. Volker Kefer: „Mit dem Infrastrukturzustandsbericht gewährleisten wir größtmögliche Transparenz und weisen nach, dass die Eisenbahninfrastruktur in den letzten Jahren kontinuierlich besser geworden ist. Mit enormer Anstrengung haben wir die vereinbarten Qualitätsanforderungen erreicht, einige sogar übertroffen. Die weitere Verbesserung der Infrastrukturqualität bleibt zentrale Herausforderung. Damit ist der Bericht auch Ansporn für unsere weitere Arbeit.“

Im Rahmen einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) stellt der Bund zur Erneuerung von Infrastrukturanlagen einen Betrag von 2,5 Milliarden Euro pro Jahr für Ersatzinvestitionen bereit. Im Gegenzug verpflichtet sich die Bahn, 500 Millionen Euro aus Eigenmitteln in das bestehende Schienennetz zu investieren sowie konkrete Qualitätsstandards beim gesamten Schienennetz, den Bahnhöfen und in der Bahnenergieversorgung zu erfüllen.

Schweiz will die Finanzierung der gesamten Eisenbahn-Infrastruktur sicherstellen

In einer gemeinsamen Medienorientierung informierten Vertreter von SBB und BAV (Bundesamt für Verkehr, Amt im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK) im Februar 2010 in Bern über den Zustand des SBB Netzes sowie den künftigen Finanzbedarf für dessen Substanzerhalt. Basis der Analyse bildet der von der SBB vorgelegte Netzaudit-Bericht. Künftig benötigt die SBB für Unterhalt und Erneuerung ihres Netzes deutlich mehr Mittel: Der Bericht spricht von einem zusätzlichen Finanzbedarf von jährlich bis zu 850 Millionen Franken (etwa 585 Millionen Euro). Darin enthalten ist der Abbau eines in den vergangenen 15 Jahren aufgelaufenen Nachholbedarfes in der Höhe von 1,35 Milliarden Franken (etwa 930 Millionen Euro).

Die SBB hatten 2009 die Beratungsunternehmen Roland Berger und Ernst Basler + Partner beauftragt, ihre Anlagen auf ihren Zustand zu überprüfen und den künftigen Mittelbedarf zu untersuchen. Untersucht worden sind sämtliche 22 Anlagengattungen von SBB Infrastruktur. Der Direktor des BAV, Max Friedli, sowie SBB-Chef Andreas Meyer und SBB Infrastrukturchef Philippe Gauderon informierten am 19. Februar über die Erkenntnisse des Netzaudit: „Insgesamt ist der Zustand der Anlagen mehrheitlich gut“. Mehr als drei Viertel der Anlagen sind in gutem oder mittlerem Zustand. Anlagen, die in die Kategorie „schlecht“ fallen, müssen in den nächsten Jahren ersetzt werden. Unmittelbarer Handlungsbedarf besteht bei Anlagen in kritischem Zustand: Dies kommt gemäß Netzaudit indes nur vereinzelt vor; die SBB hat hier bereits Maßnahmen geplant und zum Teil eingeleitet.

Die Kosten für den Substanzerhalt der Eisenbahn-Infrastruktur von SBB und Privatbahnen sind insbesondere wegen des Netzausbaus und der stärkeren Netzauslastung deutlich angestiegen. Damit liegen diese Kosten deutlich über den im Finanzplan des Bundes eingestellten Beträgen für die Infrastruktur der SBB (Leistungsvereinbarung) und der Privatbahnen. Der Bundesrat hatte am 16. Dezember 2009 entschieden, dass kurzfris-

tig die Finanzierung der Bahninfrastruktur den allgemeinen Bundeshaushalt nicht zusätzlich belasten soll. Nach Friedli bedeutet das, dass zusätzliche Mittel für den Substanzerhalt der Bahnen in anderen Bereichen des öffentlichen Verkehrs kompensiert werden müssen. Der Bundesrat beabsichtigt, im Sommer eine Botschaft für die Finanzierung der Bahninfrastruktur in den kommenden zwei Jahren an das Parlament zu verabschieden. Das UVEK wurde beauftragt, einen entsprechenden Entwurf auszuarbeiten.

Der Bund setzt nun eine verwaltungsinterne Expertengruppe „Finanzierung Bahninfrastruktur“ unter der Leitung des BAV ein, welche Lösungen für die mittel- und langfristige Sicherung der Finanzierung der Bahninfrastruktur ausarbeiten wird. Die bis Herbst 2010 vorliegenden Ergebnisse sollen die laufenden Arbeiten für die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur (Bahn 2030), das nächste Teilpaket der Bahnreform 2 und die übernächste Leistungsvereinbarung 2013 bis 2016 entscheidend beeinflussen.

Schweizer Großprojekte auch 2009 im Kosten- und Terminplan

Die Eisenbahn-Großprojekte in der Schweiz sind auch im Jahr 2009 gut unterwegs. Wie im Vorjahr sind die Termin- und Kostenprognosen für die NEAT („Neue Eisenbahn-Alpen-Transversale“), den Hochgeschwindigkeitsanschluss der Schweiz und die Lärmsanierung des Bahnnetzes konstant geblieben. Auch die Umrüstung der bestehenden Bahnstrecken auf das Zugsicherungssystem ETCS und die Abschlussarbeiten von BAHN 2000 kommen wie geplant voran, wie aus den neuesten (April 2010) Standberichten des Bundesamtes für Verkehr (BAV) hervorgeht.

Grosse Fortschritte machte im Jahr 2009 die NEAT. Ende 2009 waren 93,4 Prozent des gesamten Vortriebs des Gotthard-Basistunnels ausgebrochen (141,8 von 151,8 Kilometern, am 01. April 2010 waren es 145 Kilometer oder 95,4 Prozent). Im September wurde die zweite Röhre zwischen Erstfeld und Amsteg durchschlagen, für den 15. Oktober 2010 wird der Hauptdurchschlag zwischen Sedrun und Faido erwartet. Ebenso wurden die Arbeiten am Ceneri-Basistunnel, dem zweiten Basistunnel auf der Gotthard-Achse, wie geplant weitergeführt. Der Ausbruch am Hauptloos des Ceneri-Basistunnels hat im Frühjahr 2010 begonnen, am 01. April 2010 waren 19,4 Prozent ausgebrochen.

Das BAV rechnet weiterhin mit Endkosten von 18,7 Milliarden Schweizer Franken (etwa 13 Milliarden Euro) (Preisstand 1998), womit der Verpflichtungskredit von 19,1 Milliarden Schweizer Franken nicht ausgeschöpft ist. Auch die Prognose der Eröffnungstermine bleibt unverändert: Dezember 2017 für den Gotthard-

Basistunnel und Dezember 2019 für den Ceneri-Basistunnel. Der Lötschberg-Basistunnel bewährte sich auch im zweiten Jahr seines Vollbetriebs: Seit der Eröffnung sind rund 63 500 Züge durch den Tunnel gefahren. Die Auslastung lag bei 77 Prozent, die Zuverlässigkeit der Infrastruktur weiterhin bei über 99 Prozent.

Auch beim Anschluss der Schweiz an das europäische Eisenbahn-HGV-Netz gab es im vergangenen Jahr bedeutende Fortschritte. Mit der Fertigstellung der Bauarbeiten im Jurabogen (Strecke Lausanne/Bern – Paris) konnte ein weiteres Objekt dem Betrieb übergeben werden. Der Bundesrat genehmigte 2009 drei Finanzierungsvereinbarungen und im April 2009 konnte die Finanzierungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn für die Ausbauten Lindau – Geltendorf (Zürich – München) unterschrieben werden. Ende 2010 soll der Betrieb auf der beschleunigten Strecke Genf – Paris aufgenommen werden; dies verkürzt die Fahrzeit zwischen diesen Städten um rund eine Viertelstunde auf noch gut 3 Stunden.

Das Angebotskonzept BAHN 2000 erste Etappe wurde bereits im Dezember 2004 fast vollständig eingeführt. Mit der Wiedereinführung des zweiten Fernverkehrshalts pro Stunde in Lenzburg wurde das Angebotskonzept im Dezember 2008 definitiv umgesetzt. Im Jahr 2009 waren noch Abschlussarbeiten im Gang. Ziel ist es, bis Ende 2010 das Vorgehen für den Abschluss des Verpflichtungskredites für die erste Etappe von BAHN 2000 festzulegen. Die Kosten belaufen sich gemäß Prognose auf 5,9 Milliarden Schweizer Franken (etwa 4,1 Milliarden Euro) (Preisstand 1993) und liegen damit 1,5 Milliarden Schweizer Franken unter dem Verpflichtungskredit. Diese Mittel stehen im FinöV-Fonds für weitere Projekte zur Verfügung.

Bei der Lärmsanierung des Schweizer Bahnnetzes, wurden 2009 sowohl bei der Rollmaterialsanierung wie bei den baulichen Schutzmassnahmen gute Fortschritte erzielt. Die Lärmsanierung der Reisezugwagen ist abgeschlossen. Bei den Güterwagen sind bis Ende 2009 fast 5500 Waggons der SBB auf lärmarme Bremsausrüstungen umgebaut worden, was 85 Prozent des Bestandes entspricht. Ab Herbst 2009 begann die Lärmsanierung der rund 4000 Privatgüterwagen. Das BAV rechnet mit dem Abschluss der letzten Umrüstungen bis 2015. Kontrollmessungen, die 2009 durchgeführt wurden, ergaben, dass die sanierten Güterwagen die Lärm-Grenzwerte einhalten: die Lärmreduktion übertrifft die Erwartungen.

Bis Ende 2009 wurden im Rahmen der netzweiten Lärmsanierung insgesamt 124 Kilometer Lärmschutzwände gebaut. Bis zum Abschluss des Projekts werden es voraussichtlich rund 285 Kilometer sein. Bei den Gebäudemassnahmen wurden bisher 14 000 Fenster schallisoliert; weitere rund 30 000 sollen hinzukommen. Das laufende Maßnahmenpaket zur Lärmsanie-

zung schließt gemäß Prognose mit Endkosten von 1,267 Milliarden Schweizer Franken (etwa 875 Millionen Euro) (Preisstand 1998) ab.

Das BAV informierte auch über den Stand zum europäisch standardisierten Signal- und Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System). Das auf der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist und in den Basistunnel der NEAT verwendete ETCS Level 2 erlaubt kürzere Zugfolgezeiten und höhere Geschwindigkeiten bei gleichzeitiger Steigerung der Sicherheit. Zudem ist es die Grundlage für eine europaweite Interoperabilität der Eisenbahnen. In der Schweiz waren Ende 2009 über 600 Lokomotiven, Steuerwagen und Triebzüge mit ETCS-Ausrüstung im Einsatz.

Infrastrukturseitig wird ETCS in der Schweiz nach der erfolgreichen Einführung auf den Neubaustrecken Mattstetten – Rothrist und Lötschberg-Basistunnel in einer für Geschwindigkeiten bis 160 Stundenkilometer angepassten Version (ETCS Level 1, Limited Supervision) auf dem gesamten Normalspurnetz zum Tragen kommen. Gemäß heutigem Stand soll die Bahninfrastruktur ab 2013 umgerüstet werden. Zuerst werden die Güterverkehrsachsen über die Bergstrecken am Lötschberg und am Gotthard bis 2015 umgerüstet, anschließend das übrige Netz bis 2017.

Schienengüterverkehr

Schienengüterverkehr 2009 um 16 Prozent gefallen

Das Statistische Bundesamt teilte im März mit, dass im Jahr 2009 312 Millionen Tonnen Güter auf dem deutschen Schienennetz transportiert wurden. Der Gütertransport ist mit minus 15,9 Prozent so stark wie nie zuvor zurückgegangen. Er unterschritt sogar das Beförderungsniveau von 2005, als noch 317 Millionen Tonnen transportiert wurden.

Verkehre mit Auslandsbezug, die mit 101 Millionen Tonnen fast ein Drittel des Gesamttransports (32,5 Prozent) ausmachen, waren mit minus 23,1 Prozent (jeweils Versand und Empfang in das Ausland) und minus 23,8 Prozent (Durchgangsverkehr) besonders stark vom Rückgang betroffen. Der überwiegende Güteranteil wurde mit 211 Millionen Tonnen (67,5 Prozent) im Binnenverkehr befördert, allerdings war auch für diese Verkehrsrelation der Transport mit minus 11,9 Prozent rückläufig.

Während die ersten zehn Monate durchgehend von zweistelligen negativen Veränderungsdaten zwischen minus 11,7 Prozent und minus 31,2 Prozent gegenüber dem jeweiligen Vorjahresmonat geprägt waren, lag der

Rückgang im November nur noch bei minus 3,2 Prozent. Im Dezember 2009 wurde gegenüber Dezember 2008 sogar ein Anstieg der Transportmenge von 3,2 Prozent beobachtet.

Abnahmen zeigten im Jahr 2009 mit Ausnahme der Mineralölzeugnisse (plus 2,3 Prozent) alle Güterabteilungen: Besonders stark betroffen waren die für die Stahlindustrie benötigten festen mineralischen Brennstoffe (minus 18,0 Prozent), Erze und Metallabfälle (minus 27,2 Prozent) sowie Eisen und Nichteisenmetalle (minus 32,8 Prozent). Mit einem absoluten Rückgang um 39,9 Millionen Tonnen ist der Anteil dieser Güterabteilungen am Gesamttransport im Vergleich zum Vorjahr von 40,5 Prozent auf 35,3 Prozent gesunken. Auf das Konto dieser Güterabteilungen gehen somit mehr als zwei Drittel der Absolutabnahmen.

Die Transportleistung ging 2009 gegenüber 2008 um 17,1 Prozent auf 96 Milliarden Tonnenkilometer zurück, dies überstieg nur leicht den Wert von 2005 (95,4 Milliarden Tonnenkilometer). Güter wurden 2009 durchschnittlich 307 Kilometer weit befördert, die Transportweite ist damit im Vergleich zum Vorjahr um 1,4 Prozent gesunken.

Internationaler Kombiniertes Verkehr verliert 17 Prozent

Am 28. April 2010 fand in Budapest die Generalversammlung der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene Straße (UIRR) statt. 18 Operateure des Kombinierten Verkehrs (KV) aus ganz Europa diskutierten die Entwicklungen und Ergebnisse im Jahr 2009. Ebenfalls besprochen wurde die zu erwartende Erholung des Sektors nach der Wirtschaftskrise.

Der Jahresbericht 2009 der UIRR, der gemeinsam mit der UIRR Statistik 2009 veröffentlicht wurde, zeichnet ein düsteres Bild: Im Vergleich zum Vorjahr musste der Kombinierte Verkehr einen Einbruch von insgesamt 17 Prozent verkraften. Der Rückgang im KV wurde durch zwei Faktoren zusätzlich verstärkt: Zum einen waren im Straßenverkehrssektor intensive Bemühungen zu beobachten, die eigenen Marktanteile um jeden Preis zu verteidigen. Zum anderen blockierten die politischen Entscheidungsträger die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Die Einführung elektronischer Mauterfassungssysteme zur Umsetzung des Benutzer- beziehungsweise Verursacherprinzips wurde in vielen Ländern auf Eis gelegt. Dasselbe gilt für die lange geplante Erhöhung der Straßennutzungsgebühren, während gleichzeitig verschiedene staatliche Schieneninfrastrukturbetreiber eine Steigerung der Trassennutzungsgebühren durchsetzen konnten.

Auf der Website www.uirr.com stehen der Jahresbericht 2009 und die UIRR Statistik 2009 zum Herunterladen bereit.

Starker Einbruch im Kombinierten Verkehr mit Containern 2009

Ende April veröffentlichte das Statistische Bundesamt Daten zum kombinierten Verkehr mit Containern. 2009 wurden in Deutschland insgesamt fast 165 Millionen Tonnen befördert. Das war gegenüber dem Jahr 2008 ein Rückgang um 20 Prozent.

Der kombinierte Verkehr mit Containern wurde 2009 von der Finanz- und Wirtschaftskrise besonders stark getroffen. Der Rückgang fiel noch höher aus als die bereits erhebliche Abnahme des Gesamtverkehrs mit Eisenbahnen und Schiffen (minus 17 Prozent). Damit sank der Anteil des Containerverkehrs am Gesamtverkehr dieser Verkehrsträger um einen Prozentpunkt auf 21 Prozent.

Die stärksten Verluste verbuchte der Containerverkehr über See (minus 24 Prozent). Hier war der Rückgang höher als die Abnahme des Seeverkehrs insgesamt (minus 17 Prozent). Im Eisenbahnverkehr entwickelten sich Containerverkehr und Gesamtverkehr mit Rückgängen von 16 Prozent parallel. In der Binnenschifffahrt konnte sich der kombinierte Verkehr besser behaupten als der Binnenschiffsverkehr insgesamt: Während der kombinierte Verkehr nur um 8 Prozent abnahm, insbesondere aufgrund der Erholung zum Jahresende, sank der Gesamtverkehr um 17 Prozent.

VDV fordert vollständige Umsetzung des Masterplans Güterverkehr und Logistik

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) forderte Anfang April die Bundesregierung auf, den Masterplan Güterverkehr und Logistik vollständig mit allen seinen 35 Maßnahmen umzusetzen. „Eine einseitig auf die Interessen des Straßengüterverkehrs orientierte Verengung der Bandbreite der im Masterplan skizzierten Maßnahmen ist im Rahmen des Gesamtkonzeptes nicht akzeptabel“, betont Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr des VDV. „Auch unter den aktuellen politischen und wirtschaftlichen Bedingungen ist eine Umsetzung des Masterplans als Ganzes erforderlich, wenn die Bundesregierung ihre politischen Ziele ernst nimmt.“

Die neue Bundesregierung habe am 11. Dezember 2009 in ihrer Antwort auf eine kleine Anfrage der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen (Bundestags-Drucksache 17/193) ohne Einschränkung erklärt, dass sie an den Zielsetzungen des Masterplans festhalte. Mit Schreiben

vom 05. März 2010 habe die Bundesregierung dagegen verlautbart, dass sie nun von einzelnen Zielen abrücken und damit dessen integralen Ansatz in Frage stellen möchte. Dies könne im Ergebnis den Masterplan wesentlich beeinträchtigen. „Der VDV erwartet deshalb auch in Zukunft von der Bundesregierung die zügige und vollständige Umsetzung des Gesamtkonzeptes Masterplan — nicht nur derjenigen, die dem Fuhrwerke nützten. Dazu gehört insbesondere auch die finanzielle Absicherung der Maßnahmen“, so Henke.

Schiene verliert 2009 Marktanteile beim Alpenverkehr

Im April 2010 teilte das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) die Zahlen des Jahres 2009 mit. Danach sind insgesamt 1,18 Millionen Lastwagen durch den Alpenbogen gefahren. Dies bedeutet gegenüber 2008 einen Rückgang um 7,4 Prozent. Noch stärker wirkte sich die Wirtschaftskrise allerdings bei der Bahn aus: Sie transportierte 2009 noch 20,9 Millionen Nettotonnen durch die Alpen und damit 17,7 Prozent weniger als im Jahr zuvor. Entsprechend verlor die Schiene gegenüber der Straße an Anteilen. 2009 wurden 61 Prozent der Güter auf der Schiene befördert, 2008 waren es noch 64 Prozent gewesen. Dieser Rückgang ist unter anderem auf die stark gesunkenen Preise beim Straßentransport zurückzuführen.

Die Zahl alpenquerender Fahrten schwerer Lkw sank 2009 um rund 95 000 auf 1,18 Millionen Fahrten. Dies stellt den niedrigsten Wert seit 1998 dar. Gegenüber dem Referenzjahr 2000 ging die Zahl der Fahrten um 16 Prozent zurück.

Auch wenn die Zahl der Lastwagenfahrten auf den niedrigsten Stand seit über zehn Jahren sank, liegt er immer noch klar über dem Verlagerungsziel von nur noch 650 000 Fahrten pro Jahr. Bereits im Herbst 2009 hatte der Schweizer Bundesrat festgehalten, dass das Ziel nur mit zusätzlichen Instrumenten erreicht werden kann. Das größte Potenzial haben Schwerverkehrsmanagementsysteme für Alpenpässe wie die Alpentransitbörse.

Schiennenpersonenverkehr

2009 mehr Fahrgäste im Linienverkehr mit Bussen und Bahnen

Im Jahr 2009 nutzten in Deutschland fast 10,7 Milliarden Fahrgäste den Linienverkehr mit Bussen und Bahnen. Dies entspricht durchschnittlich über 29 Millionen

Fahrten am Tag. Wie das Statistische Bundesamt mitteilt, stieg die Zahl der Fahrten gegenüber 2008 um 1,1 Prozent, womit sich der beständig leichte Zuwachs der letzten Jahre weiter fortsetzte. Im Nahverkehr wurden 2009 je Fahrt durchschnittlich 9,4 Kilometer und im Fernverkehr 285 Kilometer zurückgelegt. Die Beförderungsleistung lag bei 134 Milliarden Personenkilometern und damit um 0,7 Prozent niedriger als 2008.

Im Nahverkehr beförderten die Unternehmen über 10,5 Milliarden Fahrgäste (plus 1,1 Prozent), die Beförderungsleistung blieb mit 98,7 Milliarden Personenkilometern gegenüber dem Vorjahr konstant. Straßen-, Stadt- und U-Bahnen wurden mit 3,7 Milliarden Personen (plus 3,2 Prozent) deutlich häufiger genutzt. Der Omnibusnahverkehr hat mit 5,3 Milliarden Fahrgästen (plus 0,3 Prozent) leicht zugenommen. Dagegen sank im Nahverkehr mit Eisenbahnen (einschließlich S-Bahnen) die Fahrgastzahl um 0,5 Prozent auf 2,2 Milliarden Fahrgäste.

Die Entwicklung des Bundesergebnisses wurde wesentlich durch zwei Sonderfaktoren im Land Berlin beeinflusst (rund 12 Prozent aller Fahrgäste im Liniennahverkehr in Deutschland werden von Berliner Unternehmen befördert). So führte zum einen ein mehrere Wochen andauernder Streik im Omnibus- und Straßenbahnverkehr zu vergleichsweise niedrigen Fahrgastzahlen im Frühjahr 2008. Zum anderen kam es aufgrund von Angebotseinschränkungen bei der Berliner S-Bahn im Jahr 2009 zu Verlagerungen auf den Omnibus- und Straßenbahnverkehr. In den anderen fünfzehn Bundesländern zusammen ist das Fahrgastaufkommen im Eisenbahnnahverkehr leicht angestiegen (plus 0,2 Prozent); mit Straßenbahnen wurden 1,4 Prozent mehr und mit Omnibussen 0,3 Prozent weniger Personen befördert.

Der Fernverkehr mit Eisenbahnen blieb mit 123 Millionen Reisenden (minus 0,4 Prozent) geringfügig unter dem Vorjahresergebnis. Die Beförderungsleistung ging um minus 2,1 Prozent auf 34,8 Milliarden Personenkilometer zurück.

Fahrzeugmängel und Managementfehler für Krise bei S-Bahn Berlin verantwortlich

Die Ermittler der Berliner Rechtsanwaltskanzlei Gleiss Lutz haben der DB ihren 61 Seiten umfassenden Untersuchungsbericht zu den Betriebsstörungen der Berliner S-Bahn vorgelegt. Ein zehnköpfiges Ermittlungsteam hat seit September 2009 mehrere Tausend Einzeldokumente von der Zulassung der Züge Mitte der 90er Jahre bis zur Entgleisung aufgrund eines Radbruchs im Mai 2009 überprüft. Zusätzlich wurden rund 100 Mitarbeiter und Führungskräfte befragt.

Der Untersuchungsbericht kommt zu dem Ergebnis: „Primäre Ursache für die bis heute bei der S-Bahn bestehenden erheblichen Betriebsstörungen sind technisch-konstruktive Mängel der BR 481 in den Komponenten Radscheibe, Radsatzwelle und Bremsanlage. Speziell die unzureichende Dimensionierung der Radscheibe führt bis heute zu einer erheblichen Einschränkung der Verfügbarkeit der BR 481. Die mangelhafte Aufarbeitung der Bremszylinder durch die S-Bahn infolge der erheblichen Organisationsmängel in der Instandhaltung hat gleichfalls erhebliche Betriebsstörungen im September 2009 verursacht, die aber seit Januar 2010 komplett beseitigt sind. Im Ergebnis ungünstige Maßnahmen des DB-Konzerns haben die aktuellen Betriebsstörungen nicht verursacht, erschweren aber in Teilen deren Bewältigung und haben eventuell eine frühere Aufdeckung der Organisationsmängel verhindert. Zu den heute bestehenden Schwierigkeiten haben auch die Probleme in der Unternehmenskultur der S-Bahn beigetragen.“

„Klares Ziel war eine vorbehaltlose Aufklärung der Missstände. Alle Ursachen und Versäumnisse liegen jetzt lückenlos auf dem Tisch. Die dafür Verantwortlichen werden derzeit zu den Vorwürfen angehört. Außerdem haben wir pflichtgemäß sämtliche Erkenntnisse der Staatsanwaltschaft übergeben“, sagte Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr der Deutschen Bahn am 23. Februar 2010 in Berlin. „Mit der Veröffentlichung des Ergebnisberichts wollen wir höchstmögliche Transparenz herstellen und so das Vertrauen unserer Fahrgäste, der Mitarbeiter und des Bestellers zurückgewinnen. Durch die bereits eingeleiteten und aktuell beschlossenen Maßnahmen gewährleisten wir nicht nur die uneingeschränkte Betriebssicherheit der S-Bahn Berlin, sondern schließen auch künftig solche Missstände aus.“

Weitere Konsequenzen der DB:

1. Der DB-Konzern stellt mithilfe eines umfangreichen Maßnahmenpakets sicher, dass die fahrplankonforme Flottenverfügbarkeit bis Ende 2010 gewährleistet ist und den Fahrgästen im Verlauf des Jahres 2011 wieder das uneingeschränkte Verkehrsangebot zur Verfügung steht. Außerdem werden alle Fahrzeuge laufend zusätzlichen Sicherheitsüberprüfungen unterzogen. Darüber hinaus hat sich der Fahrzeughersteller Bombardier gegenüber der DB zur Schließung bestehender Dokumentationslücken bei der Zulassung der Baureihe 481/482 bereit erklärt.

2. Der betroffene Personenkreis wird gemäß rechtsstaatlichen und datenschutzrechtlichen Grundsätzen zu den Feststellungen möglicher Organpflichtverletzungen angehört. Auf der Basis der weiteren Anhörungen und der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen behält sich der Konzern arbeits- und zivilrechtliche Maßnahmen vor.

3. Die DB hat bereits mit der neuen Geschäftsführung, einer Konzern-Arbeitsgruppe sowie mit der strukturellen Stärkung der betriebsnahen Instandhaltung die Grundlagen für einen stabilen und ordnungsgemäßen Betriebsablauf bei der S-Bahn Berlin geschaffen. Zur vollständigen und nachhaltigen technischen sowie organisatorischen Integration in den Schienennahverkehrsbereich der DB wurde die S-Bahn Berlin zusammen mit der S-Bahn Hamburg ab 01. März 2010 aus dem Geschäftsfeld DB Stadtverkehr herausgelöst und DB Regio zugeordnet. Damit sind alle S-Bahnen des Konzerns unter einem Dach zusammengefasst und die einheitlichen Qualitäts- und Sicherheitsstandards vollständig auf die S-Bahn Berlin übertragbar. Zusätzlich zum bestehenden Qualitäts- und Sicherheitsmanagement richtet der Konzern eine „Technische Revision“ ein, die künftig alle sicherheitsrelevanten Prozesse prüfen und überwachen wird. Die neue Einheit wird direkt beim Vorstandsvorsitzenden angesiedelt.

Der Untersuchungsbericht kann heruntergeladen werden:

www.deutschebahn.com/site/shared/de/dateianhaenge/presse/ergebnisbericht_sb_bahn_berlin.pdf

DB verstärkt Sicherheitspersonal in Ballungsräumen

Die Deutsche Bahn verstärkt die Sicherheit für ihre Kunden. In den kommenden Wochen wird die Zahl der Mitarbeiter in diesem Bereich sukzessive um 10 Prozent in Ballungsräumen ausgebaut. „Bahnfahren ist sicher. Die Polizeistatistiken belegen, dass es um ein Vielfaches wahrscheinlicher ist, an anderen Orten des öffentlichen Raums Opfer einer Straftat zu werden, als bei der Bahn“, sagte Gerd Becht, das für die Konzernsicherheit verantwortliche Vorstandsmitglied der DB Mitte März 2010 in Berlin.

„Jeder Zwischenfall ist jedoch einer zu viel. Aus diesem Grund setzen wir zusätzliches Personal ein. Uns geht es um die Sicherheit unserer Kunden und natürlich auch der DB-Mitarbeiter“, so Becht weiter. Das Sicherheitspersonal wird Berlin, München, Sachsen, Hamburg, NRW und im Rhein-Main-Gebiet eingesetzt.

Die derzeit aktuelle Polizeikriminalitätsstatistik weist in den Großräumen Deutschlands pro 100 000 Einwohner rund 7500 Straftaten mit 1500 Rohheitsdelikten aus. Nach Angaben der Bundespolizei wird pro 100 000 Kunden bei der DB nur ein Rohheitsdelikt verzeichnet.

Die Bundespolizei hat die hoheitliche Aufgabe der Abwehr von Gefahren im Bereich der DB. Neben den rund 3500 Sicherheitskräften der DB sind die rund 3000 Servicemitarbeiter auf den Bahnhöfen, 4800 Kundenbetreuer im Nahverkehr sowie rund 4000 Zugbegleiter im Fernverkehr ein weiterer wichtiger Faktor für

die Sicherheit. 6500 Videokameras überwachen Bahnen und Bahnhöfe.

Siemens schließt Rahmenvereinbarung mit ÖBB

Siemens hat mit der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) im April 2010 vereinbart, innerhalb der nächsten fünf Jahre bis zu 200 Regionalverkehrszüge zu liefern. Die Triebfahrzeuge vom Typ Desiro ML können von der ÖBB während dieses Zeitraums bedarfsgerecht abgerufen werden. Die entsprechende Rahmenvereinbarung beinhaltet die Option, dass Siemens die Wartung der bestellten Züge übernimmt. Bei Abruf sämtlicher Leistungen ergibt sich ein Gesamtauftragsvolumen von rund einer Milliarde Euro. Die Fahrzeuge sollen in den Siemens-Werken in Wien oder Krefeld gefertigt werden.

„Wir freuen uns, den Zuschlag bei einer der größten europaweiten Ausschreibungen für elektrische Regionalzüge erhalten zu haben. Dies zeigt, dass unsere Neuentwicklungen auf dem Markt erfolgreich sind und bestätigt unsere Innovationsstärke“, sagte Hans-Jörg Grundmann, Chef-der Siemens-Sparte Verkehrstechnik. Die Desiro-Züge für ÖBB erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 Kilometern pro Stunde und sollen in Deutschland und Österreich verkehren. Zuletzt hatte die belgische Staatsbahn mehr als 300 Fahrzeuge dieses Typs bei Siemens bestellt.



Designstudie des Desiro ML für die ÖBB; Bild: Siemens.

Die ÖBB entschied sich für ein Basisfahrzeug des Typs Desiro ML bestehend aus einer dreiteiligen Grundeinheit mit 217 Sitzplätzen in der 2. Klasse. Es verfügt über eine hohe Anzahl vordefinierter Ausstattungsvarianten und eignet sich dadurch für die verschiedensten Betriebsanforderungen im S-Bahn- und Regionalverkehr. Werner Kovarik, Vorstandsmitglied der ÖBB-Personenverkehr AG: „Dieses Fahrzeug zeichnet sich durch ein hervorragendes Preis/Leistungsverhältnis aus und wird den Anforderungen für unsere Bewerbung im

deutschen Werdenfels-Netz vollinhaltlich gerecht. Für unsere Kunden wird der Desiro ML alle Erwartungen hinsichtlich Komfort und Geschwindigkeit mehr als erfüllen.“

SNCF bestellt Doppelstock-Regionalzüge „Régio2N“ bei Bombardier

Bombardier Transportation hat im März 2010 eine Bestellung für 49 zusätzliche Régio2N-Regionalzüge erhalten. Dabei handelt es sich um eine Option aus dem „Régio2N“-Vertrag, der am 24. Februar 2010 mit der SNCF für die französischen Regionen unterzeichnet wurde. Die 49 Züge werden von den Regionen finanziert und haben einen Wert von ca. 350 Millionen Euro.



Foto: Bombardier.

Insgesamt sieht der Vertrag mit der SNCF vom 24. Februar 2010 die Herstellung von bis zu 860 Zügen vor. Durch diese Bestellung steigt die Produktionsleistung von Bombardier in Crespin (Nordfrankreich) auf 60 Züge pro Jahr. Die ersten Lieferungen sind für Juni 2013 vorgesehen. Bis Mitte 2016 sollen sämtliche bis jetzt bestellten Züge ausgeliefert werden.

SBB erteilt Auftrag zum Bau von 59 Doppelstockzügen

Die SBB gab am 12. Mai 2010 bekannt, dass der Auftrag für 59 neue Doppelstockzüge für den Fernverkehr an Bombardier Transportation Switzerland AG geht. Das Auftragsvolumen beträgt rund 1,9 Milliarden Schweizer Franken (etwa 1,35 Milliarden Euro). Dem Entscheid ging ein aufwändiges Ausschreibungsverfahren nach internationalen Verträgen und Schweizer Gesetzgebung voraus. Drei Rollmaterial-Hersteller bewarben sich um den Großauftrag: Bombardier Transportation Switzerland AG, Siemens Schweiz AG und Stadler Bussnang AG.

„Bombardier hat die Vergabekriterien objektiv am besten erfüllt und uns einen sehr kundenfreundlichen Zug offeriert“, sagte SBB-Chef Andreas Meyer am 12. Mai. Auch wirtschaftlich sei das Angebot von Bombardier attraktiv. „Die modernen Züge und ein weiter verbessertes Angebot bieten für unsere Kundinnen und Kunden zahlreiche spürbare Vorteile. Zudem werden wir dank der Wankkompensation netzweit zusätzliche Fahrzeitreserven schaffen können. Dadurch erhöht sich die Pünktlichkeit und es kommt zu weniger Anschlussbrüchen. Dies ist ein wichtiger Schritt hin zu einer weiteren Verbesserung unseres Angebotes“, sagte Meyer.

Die neuen Züge sollen schrittweise ab Dezember 2013 zum Einsatz kommen: zuerst im InterCity-Verkehr auf den Strecken St. Gallen – Zürich – Bern – Genf, Romanshorn – Zürich – Bern – Brig sowie als InterRegio zwischen Zürich und Luzern, später auf weiteren Strecken in der ganzen Schweiz. Die SBB beschafft 436 vollklimatisierte Wagen mit über 36 000 Sitzplätzen und erhöht damit die Qualität des Angebots für die Kundinnen und Kunden.



Bild: SBB.

Bombardier wird die neuen Doppelstockzüge nach eigenen Aussagen an zwei Standorten fertigen: Im schweizerischen Villeneuve und in Görlitz (Deutschland). Neben dem jetzt erfolgten Zuschlag von 59 Zügen sichert sich die SBB vertraglich Optionen für über 100 weitere Züge.

SBB bestellt 24 RegioExpress-Doppelstockzüge

Die SBB erneuert ihre Flotte und löst eine Option bei der Stadler Bussnang AG ein: Für rund 355 Millionen Schweizer Franken (etwa 250 Millionen Euro) beschafft sie 24 weitere Doppelstockzüge zum Einsatz auf RegioExpress-Linien.

Der Verwaltungsrat hat den dafür nötigen Kredit bewilligt. Die neuen Züge sollen helfen, den steigenden Sitzplatzbedarf zu decken. Sie werden im Zeitraum von 2012 bis 2014 ausgeliefert und auf RegioExpress-Lini-

en eingesetzt. Ab Dezember 2012 sollen die Züge auf den RegioExpress-Linien Genf – Lausanne sowie Zürich – Schaffhausen und ab 2015 zwischen Basel – Frick – Zürich, Bern – Biel und Bern – Olten rollen.

Die SBB hat bereits 2008 vorwiegend für das S-Bahn-Netz des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) 50 Züge desselben Typs bestellt. Bereits bei dieser Erstbestellung waren Züge für den RegioExpress-Verkehr vorgesehen. Nach der Auslieferung stehen 13 Kompositionen à 150 Meter (6-teilig, 535 Sitzplätze) und 24 à 100 Meter (4-teilig, 337 Sitzplätze) für den Einsatz auf den RegioExpress-Linien des Fernverkehrs zur Verfügung.

Zuverlässige Qualität beim neuen ICE 3

„Wir erwarten von unseren Partnern eine zuverlässige Qualität bei neuen Fahrzeugen. Wir wollen und müssen aus den technischen Problemen der vergangenen Monate zusammen mit der Industrie lernen“, erklärte DB-Technikvorstand Dr. Volker Kefer, am 28. April in Krefeld. Anlässlich der Präsentation des aktuellen Fertigungsstandes beim neuen ICE 3 (Baureihe 407) stellten DB und Siemens die verbesserten Qualitätsstandards für den neuen Zug heraus.

Ziel sei es, bei Design- und Fertigungsprozessen neuer Fahrzeuge früher mitzugestalten: „Wir wollen uns mit unseren Stärken und der Erfahrung, insbesondere aus dem praktischen Betrieb, bei der Entwicklung mehr einbringen. Im gesamten Entwicklungs- und Fertigungsprozess müssen mehr Meilensteine bezüglich Design und Qualität vereinbart werden“, sagte Dr. Kefer. „Die Deutsche Bahn will aber nicht in die alte Rolle zu Zeiten der Bundesbahn zurück, als wir die Züge selbst konstruiert haben. Die Verantwortung für die Entwicklung muss bei den Herstellern bleiben“.



Foto: Siemens.

Die Baureihe 407 für den internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr, soll Ende 2011 in Betrieb gehen. Der Triebzug erreicht eine maximale Geschwindigkeit von 320 Stundenkilometern und kann als Mehr-

systemzug in Belgien, Deutschland und Frankreich eingesetzt werden. Der neue ICE 3 ist gegenüber der bisherigen Generation technisch optimiert worden. Auch die Aerodynamik des Zuges ist verbessert und soll den Energieverbrauch und Lärm reduzieren.

Insgesamt hat die DB 15 Züge bei Siemens bestellt. Der Auftrag wurde Ende 2008 erteilt und umfasst ein Investitionsvolumen von rund 500 Millionen Euro.

Spendenaufruf

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

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

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

Die GRV ist als gemeinnützig anerkannt. Sie erhalten zeitnah und unaufgefordert eine Spendenquittung fürs Finanzamt.

Andere Verkehrsmittel

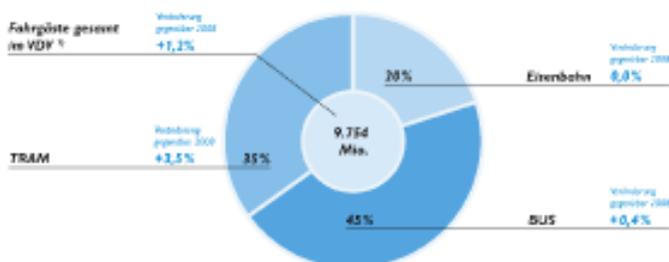
Wachstum bei den Fahrgastzahlen 2010

9,8 Milliarden Fahrgäste waren 2009 mit den Bussen und Bahnen der Mitgliedsunternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unterwegs (vorläufige Statistik). Gegenüber 2008 ist das ein Wachstum um 1,2 Prozent. Die Beförderungsleistung lag bei insgesamt 91 Milliarden Personenkilometern (Pkm) — ein Anstieg von 0,5 Prozent gegenüber 2008.

Besonders U-Bahnen und Stadtbahnen (plus 3,5 Prozent) verzeichneten 2009 mehr Fahrgäste. „Die steigende Nachfrage beweist, dass das ÖPNV-Angebot eine attraktive Alternative zum Auto ist“, erklärt VDV-Präsident Jürgen Fenske. „Die Verkehrsunternehmen haben in den letzten Jahren ihre Effizienz stark verbessert — der Kostendeckungsgrad lag 2008 bei rund 77 Prozent“, sagt Fenske. Insgesamt sind in Deutschland täglich 28 Millionen Fahrgäste mit Bussen und Bahnen unterwegs — und die Tendenz ist steigend. Experten prognostizieren: Der Trend der Bevölkerungswanderung vom Umland in die Städte und die immer älter werdende Gesellschaft werden sich extrem auf das Mobilitätsverhalten und die Nachfrage auswirken. Bar-

rierefreie Haltestellen, effizient miteinander vernetzte Verkehrsmittel für kürzere und schnellere Wege sowie umweltfreundliche Fahrzeuge werden in Zukunft noch mehr an Bedeutung gewinnen.

Entwicklung der Fahrgastzahlen 2009/2008*



* vorläufige Entwicklung auf Basis der unterjährigen Querschnitterhebung; die Prozentzahlen in den Kreisdiagrammen bezeichnen die Anteile des Verkehrsaufkommens der einzelnen Sparten, bezogen auf die Gesamtzahl der Verkehrsmittelfahrten, die – im Gegensatz zu den Unternehmensfahrten – die Umsteiger zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln eines Unternehmens enthalten (30,523 Mio. = 100% = 13 Unternehmensleistungen)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

„Der ÖPNV muss sich der zunehmenden Urbanisierung und dem demographischen Wandel anpassen“, betont Fenske. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur spielt dabei eine entscheidende Rolle. „Doch die momentane Finanzausstattung reicht heute bereits nicht aus, um den Bedarf gerade für den Erhalt zu finanzieren“, so Fenske weiter. Die bestehende Infrastruktur, die durch das Gemeindefinanzierungsgesetz (GVFG) und den Vorläuferinstrumenten geschaffen wurde, kommt zunehmend in die Jahre. „Bis heute gibt es keine gesetzliche Grundlage, über die der Erhalt der Substanz finanziert werden könnte“, sagt Fenske. Laut einer VDV-Studie gibt es schon jetzt einen Nachholbedarf für Erneuerungsinvestitionen in Höhe von 2,35 Milliarden Euro, die für den Substanzerhalt der Infrastruktur notwendig sind. Jährlich steigt dieser Betrag um 330 Millionen Euro weiter an.

Vor dem Hintergrund, dass immer mehr Menschen den Öffentlichen Verkehr nutzen, ist der Ausbau des ÖPNV-Angebotes dringend notwendig. Steigende Kosten im Betrieb sind jedoch die Folge. „Kosten, die allein durch die Fahrgelderlöse nicht zu decken sind“, so Fenske weiter. Der ÖPNV muss aber auch in Zukunft bezahlbar und attraktiv bleiben – sowohl in der Stadt als auch auf dem Land. Denn besonders im ländlichen Raum sind durch den Bevölkerungsrückgang eher nachfrageorientierte und flexible Angebote gefragt.

Eine gute verkehrliche Anbindung zu den Städten kann vor allem durch den Schienenpersonennahverkehr gewährleistet werden, der durch die Regionalisierungsmittel finanziert wird. Der Verband fordert daher, die Dynamisierung dieser Mittel von 1,5 auf 2,5 Prozent anzuheben.

Schifffahrt

Binnenschifffahrt im Jahr 2009 um fast 17 Prozent rückläufig

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes musste die Binnenschifffahrt in Deutschland im Jahr 2009 beim Gütertransport einen Einbruch von 16,8 Prozent hinnehmen. Die Beförderungsmenge verringerte sich gegenüber 2008 um 41,2 Millionen Tonnen auf 204,5 Millionen Tonnen. Im Jahresverlauf zeigte sich allerdings eine gewisse Erholung: So bewegte sich im November 2009 der Rückgang gegenüber dem gleichen Vorjahresmonat nur noch im einstelligen Bereich (minus 9,7 Prozent), im Dezember war sogar erstmals im Jahr 2009 wieder ein Zuwachs von knapp 5 Prozent zu verzeichnen. In den Monaten zuvor lagen die Rückgänge dagegen zum Teil bei über einem Viertel. Zu beachten ist bei diesen Vergleichen allerdings, dass November und Dezember 2008 auch schon von der Wirtschaftskrise beeinträchtigt waren.

Im gesamten Jahr 2009 sind die innerdeutschen Gütertransporte per Binnenschiff mit minus 9,5 Prozent nur unterdurchschnittlich zurückgegangen. Die beförderte Gütermenge verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,5 Millionen Tonnen auf jetzt 52,1 Millionen Tonnen. Sowohl prozentual als auch absolut am stärksten eingebrochen ist der Empfang aus dem Ausland, der um über ein Fünftel nachgegeben hat und ein Minus von knapp 24 Millionen Tonnen aufweist. Trotzdem blieb diese Verkehrsrelation mit großem Abstand auch weiterhin mengenmäßig die bedeutendste. Mit insgesamt fast 84 Millionen Tonnen erreichte sie einen Anteil von knapp 41 Prozent an allen Transporten der Binnenschifffahrt. 2008 waren es allerdings noch etwa 44 Prozent.

Der kombinierte Verkehr, der 2008 die Marke von zwei Millionen TEU („Twenty-Foot-Equivalent-Unit“ / 20-Fuß-Standardcontainer) übertroffen hatte, sank 2009 um 8 Prozent auf knapp 1,9 Millionen TEU. Damit hat sich die Beförderung von Containern nicht ganz so negativ entwickelt wie der Binnenschiffsverkehr insgesamt. Besonders zum Jahresende zeigte sich eine erhebliche Erholung in diesem Bereich: Im November 2009 stiegen die Containertransporte gegenüber November 2008 um circa 13 Prozent, im Dezember 2009 betrug der entsprechende Anstieg sogar über 32 Prozent. Die für Dezember 2009 geschätzten 165 000 TEU lagen wieder auf dem Niveau von Dezember 2007, als circa 164 000 TEU auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert wurden.

Auch Seeschifffahrt verliert 2009 rund 17 Prozent

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes vom 20. April nahm 2009 der Seegüterumschlag deutscher Häfen um über 17 Prozent ab. Damit war der Seeverkehr stärker von der weltweiten Wirtschaftskrise beeinflusst worden als die anderen Verkehrsträger. So verringerten sich die Transportmengen in der Binnenschifffahrt um 16,8 Prozent (siehe oben) und im Schienengüterverkehr um 15,9 Prozent, die Luftfracht nahm nur um 6,1 Prozent ab.

Insgesamt bewegte sich der Seeverkehr mit den 265 Millionen Tonnen auf dem Niveau von 2003/2004. Der 2008 mit 321 Millionen Tonnen bisher höchste Umschlagswert wurde um über 55 Millionen Tonnen unterschritten. Im Jahresverlauf zeigten sich beim Seegüterumschlag leichte Verbesserungstendenzen. So lagen die Veränderungsdaten gegenüber dem Vorjahr bis Mai 2009 überwiegend bei Minuswerten von über 20 Prozent. In den Monaten Juni bis November schwankten die Abnahmen zwischen 12 und 19 Prozent. Im Dezember wurde erstmals im Jahr 2009 ein nur einstelliger Rückgang von unter 10 Prozent festgestellt. Zu beachten ist hierbei allerdings, dass auch der Dezember 2008 schon von der Wirtschaftskrise beeinflusst war.

Der Rückgang der Gesamtgütermenge schlug sich auch in den einzelnen Verkehrsbeziehungen nieder. Die relativen Veränderungen unterschieden sich dabei nur geringfügig, wobei der Empfang aus dem Ausland — die im Seeverkehr mit knapp 160 Millionen Tonnen mengenmäßig wichtigste Relation — am stärksten abgenommen hat (minus 17,5 Prozent beziehungsweise knapp 34 Millionen Tonnen). Beim Versand ins Ausland lag der Rückgang bei knapp 17 Prozent (minus 20,2 Millionen Tonnen) und beim innerdeutschen Seeverkehr bei etwas über 16 Prozent (minus 1,3 Millionen Tonnen). Im Dezember 2009 zeigte der Empfang aus dem Ausland ein Minus von etwas über 14 Prozent, der Versand ein leichtes Plus von 0,2 Prozent.

Verkehrsausschuss verabschiedet Bericht zu Seeverkehr

Die EU-Kommission hat 2009 die Mitteilung „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018“ vorgelegt.

Anliegen dieser Strategie sind die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Seeverkehrs sowie die Vorbereitung des Seeverkehrssystems auf die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts.

Der Verkehrsausschuss (TRAN) des EU-Parlaments hat einen eigenen Bericht zur Strategie erstellt. Der Berichtsentwurf wurde am 23. März 2010 verabschiedet.

Vor allem die strategische Bedeutung des Seeverkehrs, der Beitrag der Schifffahrt zum Klimawandel und maritimes Know-How stehen im Mittelpunkt des Berichts.

Kritisch äußerte sich MdEP Michael Cramer (Grüne): „Leider wurde unser Vorschlag, den Seeverkehr in das Emissionshandelssystem (ETS) einzubinden, abgelehnt. Das ist ein beschämendes Ergebnis angesichts der Tatsache, dass die auf hoher See eingesetzten schwefelhaltigen Schweröle die Schiffe in Sondermüllverbrennungsanlagen ohne Luftfilter verwandeln.“

Die Abstimmung über den Bericht war im Parlament in Straßburg am 20. April vorgesehen, wurde aber aufgrund der eingeschränkten Anreisemöglichkeit (Aschewolke) vieler Europaabgeordneter verschoben. Für Juni 2010 soll die Kommission eine Roadmap für die Umsetzung der Strategie vorlegen.

Straßenverkehr

Abschied vom Statussymbol Auto?

Mit der Studie „Jugend und Automobil“ untersuchte das Center of Automotive (Prof. Dr. Stefan Bratzel, Bergisch Gladbach) die „automobilen“ Präferenzen und Kaufverhaltensmuster der jungen Generation in Deutschland. Die Studie basiert auf einer Online-Befragung von über 1100 Personen und wurde im März 2009 veröffentlicht.

Besonders interessante Ergebnisse der Studie sind:

1. Das Auto hat mehrheitlich immer noch eine wichtige Bedeutung für die junge Generation, was nicht zuletzt am hohen Führerscheinbesitz und dem hohen Automobilzugang abzulesen ist.
2. Die Studie gibt jedoch Hinweise darauf, dass die „emotionale Bindung“ der jungen Generation an das Statussymbol Auto deutlich nachlässt. Bei einer wachsenden Gruppe von rund 20 bis 30 Prozent von jungen Frauen und Männern in Deutschland macht sich eine „neue Rationalität“ im Hinblick auf das Automobil breit. Dabei steht primär die Funktionalität des Pkw als Fortbewegungsmittel im Vordergrund, während der „automobile Mehrwert“ zunehmend in den Hintergrund gedrängt wird.

Auf die Frage, ob sie mit dem Automobil mehr als nur Fortbewegung verbinden, antworteten zirka 22 Prozent der jungen Frauen und Männer mit einem klaren Nein. Sie sehen im Auto vielmehr allein ein Funktionsgut, ein reines Transportmittel, das sie von Punkt A nach Punkt B bringt. Vor die Wahl gestellt, auf welche der Investi-

tionen zugunsten eines Autos am ehesten verzichtet werden würde, votieren fast 30 Prozent der jungen Erwachsenen kategorisch gegen das Auto. Jeder Dritte bzw. Vierte ist nicht bereit, für ein neues Auto auf Urlaubsreisen, eine eigene Wohnung etc. Verzicht zu üben. Für diese Gruppe besitzt das Automobil keinen „emotionalen Mehrwert“ und spielt als „Statussymbol“ keine wichtige Rolle.

Die GRV begrüßt die „neue Rationalität“ junger Menschen im Hinblick auf das Auto. Es ist zu wünschen, dass nach und nach alle Autobesitzer ihre Einstellung zum Auto auf dessen Funktionalität beschränken.

Tiefstand bei den Straßenverkehrstoten im Jahr 2009

Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes kamen im Jahr 2009 auf deutschen Straßen 4160 Menschen ums Leben. Das waren 317 Getötete oder 7,1 Prozent weniger als ein Jahr zuvor. Damit hat sich auch im Jahr 2009 die positive Entwicklung der letzten Jahre fortgesetzt: die Zahl der Getöteten erreichte den niedrigsten Stand seit 1950. Gleichwohl verloren immer noch durchschnittlich 11 Menschen jeden Tag im Straßenverkehr ihr Leben. Die Zahl der Personen, die bei Unfällen schwer oder leicht verletzt wurden, hat sich gegenüber dem Vorjahr um 2,7 Prozent auf rund 397 900 Personen verringert.

Die Gesamtzahl der polizeilich aufgenommenen Unfälle ist trotz sinkender Verunglücktenzahl im vergangenen Jahr leicht gestiegen, und zwar um 0,5 Prozent auf 2,30 Millionen. Während die Unfälle mit Personenschaden um 3,0 Prozent auf 310 900 gesunken sind, wurden mehr Unfälle mit ausschließlich Sachschaden (plus 1,1 Prozent auf 1,99 Millionen) verzeichnet.

Unterstützung für Elektromobilität

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat im März 2010 den italienischen EU-Kommissar für Industriepolitik, Antonio Tajani (vormals Verkehrskommissar) getroffen. Im Anschluss an das Treffen sagte der Bundesminister: „Wir sind uns einig: Verkehrspolitik ist immer auch Wirtschafts- und Industriepolitik. Die deutsche Mobilitätswirtschaft bietet mehr als 2,8 Millionen Arbeitsplätze. Das sind rund acht Prozent aller Erwerbstätigen. Daher ist eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur von elementarer Bedeutung für den wirtschaftlichen Aufschwung Europas. Mit unserem Plan, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen, liegen wir im europäischen Trend. Wir müssen die Elektromobilität als Chance für Wachstum und Arbeit begreifen. Den emissionsarmen Antrieben gehört die Zukunft.“

Bundesumweltminister Norbert Röttgen betonte Mitte April in Stuttgart, dass es derzeit keine Alternative zu einem Ausbau der Elektromobilität gebe. Wenn Deutschland seinen Beitrag zum Erreichen der globalen Klimaziele leisten wolle, führe im Verkehrssektor kein Weg an der Elektromobilität vorbei. Denn die bis zum Jahr 2050 notwendige Minderung des klimaschädlichen Kohlendioxid-Ausstoßes könne durch eine Optimierung des Verbrennungsmotors alleine nicht geschultert werden. Dabei stellte der Minister aber klar: „Elektromobilität ist nur dann wirklich emissionsfrei, wenn der Strombedarf der Elektrofahrzeuge aus zusätzlichen erneuerbaren Energien gedeckt wird.“

Eine aktuelle Studie der Unternehmensberatung McKinsey kommt zu dem Ergebnis: Eine rein fahrzeugtechnische Optimierung ist nicht ausreichend, um das rechnerische Ziel 2050 je Pkw von minimal 13 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer Fahrt beziehungsweise maximal 43 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer zu erreichen; vielmehr ist auch bei weiterer Optimierung der Verbrennungsmotoren bis 2050 bis zu 93 Prozent (mindestens aber 68 Prozent) elektrisches Fahren in Deutschland erforderlich.

Zentrale Ergebnisse zur Studie „Klimaschutz und Elektromobilität“ von McKinsey gibt es unter www.bmu.de/45884.

Die GRV hält einen Anteil von 68 bis 93 Prozent Elektromobilität sowie die ausschließliche Nutzung von zusätzlicher erneuerbarer Energie im Jahr 2050 nicht für realistisch. Um die Klimaziele zu erreichen muss ein gewisser Verkehr vermieden beziehungsweise auf den umweltverträglichen ÖPNV und Schienenverkehr verlagert werden. Zusätzlich sollte der Staat auch die Verbesserung der bereits vorhandenen Elektromobilität der Eisenbahn und des öffentlichen Verkehrs fördern!

30 Prozent Kohlendioxid Reduzierung durch Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 Stundenkilometer

Der europäische Umweltverband T&E (Transport & Environment) veröffentlichte im April 2010 die Ergebnisse einer Studie des renommierten holländischen Consultants CE Delft. Danach würde ein striktes Geschwindigkeitslimit von 80 Stundenkilometern auf holländischen Autobahnen die Kohlendioxid Emissionen des Straßenverkehrs in Holland um 30 Prozent reduzieren.

Auch wenn diese Zahl nur für die Niederlande gültig ist und in anderen Ländern wegen deren Geschwindigkeitsbegrenzungen und Fahrzeugflotten anders sein wird, ergab die Studie weitere interessante Ergebnisse. Wegen der längeren Reisezeiten infolge niedriger Geschwindigkeit, werden weniger Fahrzeugkilometer

gefahren und ein gewisser Verkehr wird vom Pkw auf öffentlichen Verkehr verlagert. Langfristig werden sich die Menschen Wohnungen näher am Arbeitsplatz suchen und so die gesamten Fahrzeugkilometer reduzieren.

Zusätzlich würde die niedrigere Geschwindigkeit Verbesserungen bei Luftverschmutzung, Lärm, Verkehrssicherheit und Stau ergeben.

Gigaliner verstoßen gegen EU-Recht

Zur Antwort der Europäischen Kommission auf die Anfrage zur Legalität des Einsatzes grenzüberschreitender Gigaliner erklärte Michael Cramer, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Europäischen Parlament am 18. März 2010:

„Nun ist es schwarz auf weiß von der Kommission bestätigt: Die momentan in mehreren europäischen Ländern stattfindenden grenzüberschreitenden Einsätze von Gigalinern verstoßen gegen EU-Recht. Den betroffenen Ländern, darunter auch dem Bundesland Schleswig-Holstein, droht damit eine Klage von der Europäischen Kommission wegen Verstoßes gegen die Richtlinie 96/53/EG.

Mit dem Einsatz von Gigalinern in Europa würde die umweltschädlichste Verkehrsform im Fernverkehr begünstigt — auf Kosten des umweltfreundlicheren und sichereren Schienentransports. Mehr als 50 Prozent des Einzelwagen-Güterverkehrs würde durch die Monstertrucks von der Schiene auf die Straße verlagert. Da klingen die schönen Worte zur Bekämpfung des Klimawandels wie Hohn und Spott in den Ohren. Die Monstertrucks werden nicht nur negative Folgen für das Klima, sondern auch für die Ölabhängigkeit des Transportsektors haben. Die strenge Bewertung der Europäischen Kommission ist daher korrekt und absolut notwendig.“

Luftfahrt

Vulkanasche legte Luftverkehr lahm

Nach dem Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull entschloss sich die Deutsche Flugsicherheit (DFS) am 15. April auf allen deutschen Flughäfen keine Starts mehr zuzulassen. Nachdem alle Flugzeuge gelandet waren, war der Luftraum leer. Etwa 300 000 Deutsche saßen im Ausland fest, die Flughäfen wurden zu Notquartieren, wer konnte, wick auf Bahn, Bus oder Mietwagen aus. Weltweit saßen auch tausende Tonnen Fracht auf Flughäfen fest. Die Wirtschaft und die Airlines beklagten finanzielle Verluste in Milliardenhöhe.

In einer Sondersitzung des Verkehrsausschusses am 21. April machten Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und Abgeordnete aller Fraktionen deutlich, dass die Sicherheit vor allen wirtschaftlichen Interessen stehen müsse. Ramsauer wies daraufhin, dass es ein solches Phänomen in Europa noch nie gegeben habe. Bei ihren Entscheidungen habe sich die DFS an den Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO gehalten. Er selbst habe die Arbeit der Krisenstäbe bei der DFS, beim Deutschen Wetterdienst und in seinem Ministerium koordiniert und in Abstimmung mit seinen europäischen Kollegen gestanden. Deshalb sei er besonders froh, den Abgeordneten verkünden zu können: „Die Vulkanasche hat sich so stark verflüchtigt, dass der normale Flugbetrieb wieder aufgenommen werden kann.“ Auch der Vorsitzende des Verkehrsausschusses, Winfried Hermann, lobte die Standfestigkeit des Ministers, der durch die Vertreter der deutschen Airlines unter Druck geraten sei. Gleichwohl seien auch einige Probleme sichtbar geworden. Ein „riesiges Problem“ sei, dass es im Regelwerk vorgesehen sei, bei Verunreinigung der Luft durch Vulkanasche Instrumentenflüge nicht zu erlauben, aber unter Sichtflugbedingungen geflogen werden dürfe.

In der Tat ist mit Vulkanasche belastete Luft für Flugzeuge bei Sichtflügen (Verantwortung des Piloten) ebenso riskant wie bei Instrumentenflügen, die von Fluglotsen überwacht werden. Unverständlich ist auch, dass bisher in den verschiedenen europäischen Ländern bei der gleichen Lage jeweils anders entschieden wird.

Nach den aktuellen Regeln der ICAO sollte jeglicher Kontakt von Flugzeugen mit Vulkanasche vermieden werden, unabhängig von der Konzentration. Die international führende britische Aufsichtsbehörde CAA (Civil Aviation Authority) hat am 20. April einen Grenzwert verkündet. Für den Luftraum über dem Vereinigten Königreich und Irland werden Flüge nur dort eingeschränkt, wo mehr als 2000 Mikrogramm Vulkanasche in jedem Kubikmeter Luft schweben. Dieser Grenzwert liegt weit unterhalb der Werte in Wolken über Vulkanen, in denen in den 1980er Jahren zwei Jumbojets fast abgestürzt wären. Eine Analyse durch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt hatte am 19. April über Leipzig Werte von 60 Mikrogramm pro Kubikmeter ergeben, ein Testflug des Mainzer Max-Planck-Instituts am 20. April von Frankfurt nach Stockholm lieferte zwischen 20 und 125 Mikrogramm Asche je Kubikmeter.

Die Bahnen haben mit zusätzlichen und längeren Zügen auf die Flugverbote reagiert, das Personal wurde verstärkt. Beispielsweise stellte die SBB auf den internationalen Verbindungen täglich 11 000 zusätzliche Sitzplätze bereit. Vom 16. bis 21. April wurde auf den sonst üblichen Zuschlag von 10 Schweizer Franken (etwa 7 Euro) beim Fahrkartenverkauf im Zug verzichtet.

Am 04. Mai 2010 trafen sich in Brüssel die EU-Verkehrsminister zu einer Sondersitzung. Dabei verpflichteten sich die Staaten, bis auf weiteres den Vorgaben der europäischen Organisation für Flugsicherheit (Eurocontrol) zu folgen. Vorläufig gilt in jener Zone ein Flugverbot, in der die Aschekonzentration mehr als zwei Milligramm (gleich 2000 Mikrogramm, siehe oben) pro Kubikmeter betrifft.

Dank der ‚aktuellen Wolke‘ über Irland hätten die Diskussionen nicht in einem abstrakten, sondern sehr konkreten Rahmen stattgefunden, sagte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer nach dem Treffen. Falls im Herbst bei der Generalversammlung der ICAO keine internationalen Anpassungen erfolgten, würden für Europa weiterhin die nun festgelegten Werte gelten.

Fluglärm macht krank

Repräsentative Umfragen des Umweltbundesamtes (UBA) zeigen seit Jahren: Nach dem Straßenverkehr ist der Luftverkehr die bedeutendste verkehrsbedingte Ursache für Lärmbelastungen in Deutschland: Rund ein Drittel der Bevölkerung klagt über Fluglärm. Hochgradig belästigt fühlen sich fünf Millionen Bürgerinnen und Bürger. Die Klagen der Bevölkerung sind begründet, wie eine im März 2010 veröffentlichte UBA-Studie des Epidemiologen Eberhard Greiser zeigt. Für Herz- und Kreislauferkrankungen ist nachgewiesen: Im Vergleich zu Personen, die keinem Fluglärm ausgesetzt sind, steigt das Erkrankungsrisiko mit zunehmender Fluglärmbelastung. Auch bei psychischen Erkrankungen findet sich ein relevanter Befund: Bei Frauen sind die Erkrankungsrisiken für Depressionen signifikant erhöht. Diese Ergebnisse stehen im Einklang mit der vorausgegangenen „Arzneimittelstudie“ des UBA, die höhere Medikamentenverschreibungen bei Personen nachwies, die nächtlichem Fluglärm ausgesetzt sind. In der aktuellen Studie wurden die anonymisierten Entlassungsdiagnosen von Krankenhäusern im Raum Köln/Bonn analysiert. Dabei wurden hauptsächlich Herz-Kreislauferkrankungen betrachtet.

Der Flughafen Köln/Bonn hat freiwillige Schallschutzmaßnahmen getroffen, die Lärmrisiken zwar reduzieren, die gesundheitlichen Fluglärmwirkungen aber nicht vollständig verhindern können. Bedingt durch die Besonderheiten des Flugbetriebs — der Flughafen Köln/Bonn hat einen relativ hohen Nachtfluganteil — sollten weitere Analysen folgen. Bisher gibt es beispielsweise noch keine Antwort auf die Frage, ob eine direkte Übertragung der Studienergebnisse zum Risiko durch nächtlichen Fluglärm auf andere Flughäfen möglich ist.

Die Publikation „Risikofaktor nächtlicher Fluglärm — Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie zu kardiovaskulären und psychischen Erkrankungen im

Umfeld des Flughafens Köln/Bonn“ ist als Download unter www.umweltbundesamt.de verfügbar.

IATA verringert Verlustprognose für 2010

Die Internationale Air Transport Association (IATA) hat im März 2010 ihre Verlustprognose für 2010 auf 2,8 Milliarden US-Dollar halbiert, im Dezember 2009 war sie noch von 5,6 Milliarden US-Dollar Verlust ausgegangen. Diese Verbesserung basiert auf einer starken Nachfrageverbesserung Ende 2009 und zu Jahresbeginn 2010. Gleichzeitig verringerte die IATA die Verlusterwartung der Fluggesellschaften für 2009 von ursprünglich 11 Milliarden US-Dollar auf 9,4 Milliarden US-Dollar. Verantwortlich dafür sind insbesondere der Asien-Pazifische Raum sowie Lateinamerika.

Nachdem die Passagiernachfrage 2009 um 2,9 Prozent zurückgegangen ist, rechnet die IATA für 2010 mit 5,6 Prozent Wachstum. Die Frachtnachfrage reduzierte sich 2009 um 11,1 Prozent, 2010 soll sie um 12 Prozent wachsen.

Die positiven Erwartungen der IATA werden durch aktuelle Daten des größten deutschen Flughafens Frankfurt bestätigt. Das erste Quartal 2010 ist mit einem Passagierplus von 3,9 Prozent abgeschlossen worden. Von Januar bis März wurden 11,3 Millionen Fluggäste gezählt. Im März betrug die Zuwachsrate im Vergleich zum Vorjahresmonat sogar 8,3 Prozent. Beim Frachturnschlag verzeichnete Frankfurt in den ersten drei Monaten des Jahres einen Anstieg von 33,5 Prozent. Im März 2010 übertraf das Frachtaufkommen mit 203 308 Tonnen sogar den bisherigen Fracht-Rekord aus dem November 2007.

Literatur

Handbuch Gleis

Das Handbuch Gleis des Autors Bernhard Lichtberger ist das aktuelle Arbeitshandbuch und Nachschlagewerk für Eisenbahningenieure, Studierende im Bereich Eisenbahnbau und Eisenbahntechnik und alle Eisenbahninteressierten. Die dritte Neuauflage wurde komplett überarbeitet und um einige Kapitel erweitert.

Das Buch vermittelt in anschaulicher Form fachspezifisches Wissen, unterstützt von zahlreichen Tabellen, Grafiken und farbigen Abbildungen. Es erläutert in komprimierter Form die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Gleiskomponenten und seinen Beanspruchungen.

Die Neuauflage enthält grundsätzliche Erweiterungen:

- ein komplett neues Kapitel über die Grundlagen der Oberleitung und des Oberleitungsbaues und deren Instandhaltung;
- neue Erkenntnisse hinsichtlich der Entstehung von „Head Checks“
- sowie neue Erkenntnisse im Hinblick auf die Verschleißfestigkeit von kopfgehärteten Schienen
- und eine neue ausführliche Theorie des dynamischen Gleisstabilisierens.

Das Buch wird durch die zusätzlichen Kapitel „Rad-Schiene-Wechselwirkung“ und „Wirtschaftlichkeit der Oberbauinstandhaltung“ abgerundet.

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

ISBN: 978-3-7771-0400-3

Bestellungen an:

DVV Media Group GmbH

Sarah Seeger, Telefon: (040) 23714-190

Mail: Sarah.Seeger@dvvmedia.com

Internet: www.eurailpress.de.

UBA-Broschüre Daten zum Verkehr

Mit der kostenlosen Broschüre „Daten zum Verkehr“ informiert das Umweltbundesamt (UBA) über aktuelle Entwicklungen auf Straßen, Schienen und in der Luft- und Schifffahrt. Im Fokus steht, wie sich unser gegenwärtiger Personen- und Luftverkehr auf Boden, Luft oder Wasser auswirkt. Tabellen, Grafiken und Fallbeispiele bilden die Zusammenhänge leicht verständlich ab. Für UBA-Präsident Jochen Flasbarth ist klar: „Der Verkehrssektor ist eine echte Herausforderung für den Umweltschutz, national wie international. Für die nachhaltige Gestaltung des Verkehrssystems sind viele Einzelmaßnahmen von Politik und Gesellschaft notwendig. Das geht nur mit soliden Informationen. Diese liefern wir jetzt mit unserer Broschüre“.

Zahlen zu Lärm und Schadstoffen bilden einen Schwerpunkt in der neuen Broschüre: mehr als die Hälfte der Menschen in Deutschland stören sich am Straßenverkehrslärm. Etwa ein Drittel der Bevölkerung leidet unter Fluglärm, mehr als ein Fünftel unter dem Lärm des Schienenverkehrs. Bezogen auf Schadstoffe steht fest: Pkw und Lkw stoßen heute zwar fast kein Schwefeldioxid mehr aus und deutlich weniger an Stickoxiden. Jedoch entstehen weitere Stoffe, die unsere Gesundheit beeinträchtigen, zum Beispiel Feinstaub. Bedenklich stimmt auch die Höhe der Kohlendioxid-Emissionen durch Verkehrsmittel, die rund 20 Prozent der gesamten Kohlendioxid-Emissionen ausmacht; Pkw und Lkw haben daran den ganz überwiegenden Anteil.

Weitere wichtige Daten: Im Personenluftverkehr stieg der Verkehrsaufwand von 2002 bis 2006 zudem um

rund 35 Prozent — und der Straßenverkehr verursachte im Jahr 2005 circa 60 Milliarden Euro mehr Kosten als der Staat durch Abgaben in diesem Bereich einnahm.

Die Broschüre „Daten zum Verkehr“ kann kostenlos beim Umweltbundesamt, c/o GVP, Postfach 33 03 61, 53183 Bonn oder per E-Mail unter uba@broschuerenversand.de bestellt werden.

Zugkunst Ausgabe 10

Die soeben erschienene Ausgabe 10 des Magazins „Zugkunst“ vom Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) widmet sich dem interessanten Thema, warum Menschen den öffentlichen Verkehr nicht nutzen. Im Vorwort äußert Andreas Glowienka, Geschäftsführer des ZVNL: „Der ÖPNV ist besser als sein Ruf, aber versagt bei der attraktiven Gestaltung und Vermittlung seiner Leistung, um zufriedene Kunden zu gewinnen. Den Autofahrern erklärt sich der Vorteil ihres Gefährts von selbst, schließlich erleben sie es tagtäglich. Und dort muss der Schienenverkehr erst noch hinkommen.“ Über Wege dazu und Hindernisse informiert die 16-seitige Broschüre.

Die Broschüre kann bestellt werden bei ZVNL, Karl-Liebknecht-Straße 8, 04107 Leipzig, Telefon (0341) 22586-0, E-mail info@zvnl.de. Oder heruntergeladen werden: www.zvnl.de/cms/index.php?option=com_docman&Itemid=126&task=view_category&catid=23&order=dmname&ascdesc=DESC

Veranstaltungen

Innovationen für die Zukunft

Am 18. und 19. März 2010 fand in Nürnberg zum 175. Jubiläum der deutschen Eisenbahn das Forum Bahntechnik unter dem Motto „Innovationen für die Zukunft“ statt. Über 200 Teilnehmer informierten sich über Trends, Entwicklungen und Chancen in der Branche. Veranstalter waren der CNA e.V. — Cluster Bahntechnik, die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft und der Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure.

Die Nachfrage nach Mobilität und Transport wächst kontinuierlich. Doch dem großen Mobilitätsbedürfnis der heutigen Gesellschaft stehen begrenzte öffentliche Mittel für Verkehrsinfrastruktur und -leistungen gegenüber. Darauf wies **Katja Hessel**, Staatssekretärin im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie zu Beginn der Veranstaltung hin.

Als herausragenden wirtschaftspolitischen Faktor für die Region würdigte Nürnbergs Bürgermeister **Dr.**

Klemens Gsell die Bahntechnik. Er forderte, die Effizienz des Gesamtverkehrssystems zu steigern, da der Ausbau der Verkehrswege zunehmend an ökonomische und ökologische Grenzen stoße.

„Das System Bahn: Nach 175 Jahren moderner denn je?“ Diese Frage beantwortete **Dr. Volker Kefer**, Vorstand Technik der DB AG unmissverständlich: „Das System Bahn war schon immer modern und das bleibt auch so.“ Die Leistungsanforderungen an das System Bahn aus Sicht der über fünf Millionen Kunden, die täglich die Züge der DB nutzen, heißen laut Kefer heute: Zuverlässigkeit und Schnelligkeit der Reisekette mit einem Höchstmaß an Komfort. Auf Nachfrage kündigte Kefer eine engere Kooperation zwischen Betreiber und Hersteller an. Nach den Achsproblemen beim ICE 3 habe sich die DB entschlossen, die Entwicklung wieder von Anfang an enger zu begleiten und die Verantwortung für die Systemintegration nicht alleine den Herstellern zu überlassen.

Joern F. Sens, CEO Rolling Stock bei Siemens Mobility, referierte über Mobilität und Bahntechnik der Zukunft. Die Zukunft der Mobilität liege in der Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger. Dabei komme dem spurgeführten Verkehr eine tragende Rolle zu. „Die Rolle eines Wachstums- und Innovationstreibers hatte die Eisenbahn im 19. Jahrhundert schon einmal inne. Heute geht es darum, mit der Schiene und anderen Varianten der Elektromobilität die wachsende Nachfrage nach Mobilität und Gütertransport umweltverträglich und Klima schonend zu bewältigen“, erklärte Sens.

Prof. Dr.-Ing. Evi Hartmann, Leiterin Fraunhofer SCS, machte in ihrem Referat deutlich: „Der Logistikmarkt ist in den letzten Jahren von 155 Milliarden Euro im Jahr 2002 auf 218 Milliarden in 2008 gewachsen, bis ihn die Wirtschaftskrise gebremst hat.“

Über den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Volksrepublik berichtete **Hans-Theo Kühr** vom Ingenieurbüro Vössing: „Trotz Verbesserungen ist das Bahnnetz noch immer überlastet und zu klein“. Derzeit sind jeweils vier neue Strecken in Nord-Süd- sowie in Ost-West-Richtung geplant. Der chinesische Eisenbahnmarkt wird nach planwirtschaftlichem System gesteuert, das Eisenbahnministerium hat eine Monopolstellung.

Der erste Tag fand im DB-Museum statt. Passend dazu blickte **Dr. Horst Weigelt** auf die historischen Innovationen für das System Bahn zurück. Der zweite Konferenztag wurde an der Georg-Simon-Ohm-Hochschule organisiert. In vier Sektionen widmeten sich jeweils drei kompetente Vortragende den Themen: System Bahn, Rollmaterial, Betrieb und Infrastruktur.

Auf besonders großes Interesse stieß der Vortrag von **Prof. Dr.-Ing. Harald Kipke**, Ohm-Hochschule, Nürnberg. Kipke fragte provozierend: „Warum werden

in Saudi-Arabien plötzlich Eisenbahnstrecken gebaut? Wissen die mehr als wir?“ Seine Antwort: „Die Eisenbahn mit elektrischem Antrieb besitzt den technologischen Vorteil unübertroffener Energieeffizienz.“ (*Der Vortrag ist im Kapitel Nachhaltigkeit abgedruckt.*)

„Die Bahntechnik von heute lebt im Wettstreit zwischen Herausforderungen durch unsere Umwelt und dem wirtschaftlichen Wettbewerb mit der Straße“, fasste CNA-Geschäftsführer **Dr.-Ing. Werner Enser** nach zwei Tagen intensiver Diskussionen zusammen.

Mobile Gesellschaft – sicher im Verkehr

Unter diesem Motto veranstalteten die DVWG und die European Platform of Transport Sciences am 06. und 07. Mai 2010 in Stuttgart den 8. Europäischen Verkehrskongress. Nach der Begrüßung durch den Präsidenten der DVWG, **Knut Ringat**, wies **Dr. Theodor Kallianos** von der EU Kommission darauf hin, dass die Realisierung des Binnenmarktes insbesondere hinsichtlich der neuen Mitgliedsstaaten als Mobilitätsmotor neue Herausforderungen mit sich bringt. **Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin**, Universität Stuttgart, zeichnete für die wissenschaftliche Leitung des Kongresses verantwortlich. In seiner Einführung machte er deutlich, dass sich einerseits die Nutzergruppen und Nutzerprofile in den Verkehrssystemen verändern und andererseits auch die Verkehrssysteme ihren Beitrag zur Verringerung des Gesamtlebensrisikos leisten müssen.

Toni Eder, Vizedirektor des Schweizer Bundesamts für Verkehr, ging insbesondere auf die Sicherheit von Bahntunneln der Alpen transversalen ein. Zur Risikominderung wird eine 4-Punkte-Strategie in folgender Priorität verfolgt: Verhinderung von Schadensereignissen, Schadenminimierung, Selbstrettung und Drittretung. **Prof. Dr.-Ing. Jörn Pacht**, TU Braunschweig, wies darauf hin, dass sich die Sicherheitsforschung der Eisenbahn in ihrer Zielstellung deutlich von der anderer Verkehrsträger unterscheidet: „Es geht nicht vordergründig um die Verbesserung der Sicherheit, sondern um den Nachweis, dass das erreichte sehr hohe Sicherheitsniveau, auch bei der Einführung neuer Technologien und Verfahren erhalten bleibt.“

Kay Morschheuser, Daimler AG Stuttgart, erläuterte den aktuellen Stand bei Fahrerassistenzsystemen für Lkw. Seit Beginn 2010 bietet seine Firma den „Active Brake Assist“ an, der automatisch eine Vollbremsung des Lastzuges einleitet, falls der Fahrer nicht situationsgerecht auf ein vor ihm befindliches Fahrzeug reagiert. **Prof. Dr. Alexander Eisenkopf**, Zeppelin University Friedrichshafen, machte deutlich: „Kein Unternehmen kann sich aus strategischer Sicht eine Vernachlässigung der Sicherheit leisten. Wir brauchen keine Re-Verstaatlichung sicherheitsrelevanter Aktivitäten, vielmehr bedarf es einer intelligenten Weiterentwick-

lung der Regulierungs- und Qualitätsmanagementsysteme, um insbesondere Staats- beziehungsweise Regulierungsversagen zu vermeiden.“

Der sehr gelungene Kongress endete vor rund 120 Teilnehmern mit einer Roundtable von fünf Vertretern der verschiedenen Verkehrsträger zum Thema: Verkehrssicherheit kostet Geld. Ein Resümee zog der wissenschaftliche Leiter, Prof. Martin.

Personalia

† **Dr. Günter Engel** ist am 15. Februar 2010 im Alter von 82 Jahren verstorben. Die GRV wird ihr Mitglied in dankbarer Erinnerung behalten.

Utz-Hellmuth Felcht ist seit 24. März 2010 neuer Aufsichtsratsvorsitzender der DB AG. Von 2001 bis 2006 war er Vorstandsvorsitzender des Chemiekonzerns Degussa. Er folgt auf **Dr. Werner Müller**.

Dr. Volker Kefer ist seit 24. März zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben als Ressortvorstand Technik, Systemverbund und Dienstleistungen für das Ressort Infrastruktur verantwortlich, das er bereits seit dem 09. Dezember 2009 kommissarisch leitet.

Werner Schreiner, Geschäftsführer der Verkehrsverbund Rhein-Neckar wurde am 26. März 2010 mit dem diesjährigen Fahrgastpreis von Pro Bahn ausgezeichnet.

Frau **Chris Newiger** ist seit 01. Mai 2010 neue Konzerndatenschutzbeauftragte der DB AG. Sie war zuletzt bei Adidas als Chief Privacy Officer für den Datenschutz weltweit verantwortlich.

Christian Kern ist ab 07. Juni 2010 neuer Bahnchef der ÖBB, er folgt auf **Peter Klugar**, dessen Vertrag auslief. Kern ist seit 2007 Vorstandsmitglied des österreichischen Stromversorgers „Verbund“.

Alain Barbey, der bis zum Dezember 2009 die Cisalpino AG geleitet hat, ist ab 01. Juli neuer Chef der SNCF/SBB-Tochtergesellschaft TGV Lyria. Deren bisheriger Leiter, **Christian Rossi**, wechselt zur SBB und übernimmt die Verantwortung für die Verkaufsregion Léman.

Frau **Dr.-Ing. Claudia Langowsky** verlässt zum 31. Juli 2010 den VDV. Sie war seit 01. März 2008 dessen Hauptgeschäftsführerin.

Pat Cox, ehemalige Präsidentin des Europäischen Parlaments, wird europäischer Koordinator für das vorrangige Bahnprojekt Berlin-Palermo des Trans-europäischen Verkehrsnetzes, er folgt auf **Karel van Miert**, der im Sommer 2009 verstorben ist.

Dr. Max Friedli trat am 31. Mai 2010 in den Ruhestand. Er leitete seit 16 Jahren das Schweizer Bundes-

amt für Verkehr (BAV), das für die Planung und Aufsicht des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz verantwortlich ist.

Peter Füglistaler ist seit 01. Juni 2010 Nachfolger von Friedli als Direktor des BAV. Er war vorher Leiter Finanzen und Recht der SBB Infrastruktur.

Impressum

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

Vorstand der GRV:

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

Beirat und Ehrenmitglieder der GRV:

Sebastian Belz
Dr. jur. Dieter Felgentreu
Dr. Karin Jäntschi-Haucke
Dr. Johannes Ludewig
Prof. Dr. Wulf Schwanhäüßer
Dr.-Ing. Alfons Thoma (Ehrenvorsitzender).

Redaktion (verantwortlich): Dr.-Ing.

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

Lektorat: Wolfgang Dietrich Mann,

stv. Vorsitzender und Geschäftsführer der GRV,
Dr.-C.-Otto-Straße 121, 44879 Bochum, Tel.
0234 5465181, Fax 0234 5465180,
E-Post wolfgangdietrich.mann@grv-ev.de.

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe war am 04. Mai 2010. Später eingegangene Informationen konnten nur noch teilweise berücksichtigt werden.

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

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

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

Die nächste Folge der GRV-Nachrichten erscheint voraussichtlich im September 2010.



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

BESSER ALS SEIN RUF

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

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

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

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

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

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