

# GRV-Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Postfach 10 14 03 • 45014 Essen • [www.grv-ev.de](http://www.grv-ev.de) • [redaktion@grv-nachrichten.de](mailto:redaktion@grv-nachrichten.de)

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



**Leitartikel:**  
Quo vadis Deutsche Bahn? | Seite 3

**Zwischenruf:**  
Tempolimit statt Elefantenrennen! | Seite 6

Sind E-Fuels  
für Pkw oder Lkw sinnvoll? | Seite 20

100 Jahre Furrer+Frey | Seite 28

Digitaler Güterzug  
absolviert Testlauf mit Bravour? | Seite 35

Hohe Krankenstände beeinträchtigen  
den öffentlichen Verkehr | Seite 37

Pressekonferenz  
im Zeichen des Klimaschutzes | Seite 41

1. ÖPNV-Zukunftskongress Baden-  
Württemberg in Freiburg | Seite 45



MIT ERFAHRUNG  
UND INNOVATION  
IN DIE ZUKUNFT.

JUBILÄUM

100  
JAHRE

1923 - 2023



© Furrer+Frey/BLS

Seit 1923 bringen wir Bewegung in den öffentlichen Verkehr: mit Fahrleitungsanlagen, die wir entwickeln, planen, bauen und unterhalten. Heute auch mit Ladestationen für E-Busse und Batteriezüge. Den nationalen und internationalen Erfolg verdanken wir unseren Mitarbeitenden, Kunden und Partnern. Die Zukunft gestalten wir gemeinsam – im Vertrauen auf Bewährtes und auf unsere Innovationskraft.

[furrerfrey.ch](https://furrerfrey.ch)

**Furrer+Frey**  
baut Fahrleitungen

## Inhaltsverzeichnis

Europäische Verkehrspolitik .....	4
Verkehrspolitik in Deutschland .....	6
Informationen der Schweizerischen Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs GdI — AdI..	14
Nachhaltigkeit .....	20
Verkehrssicherheit .....	22
Infrastrukturprojekte .....	23
Innovationen .....	26
Nichtmotorisierter Verkehr .....	27
Unternehmen und Märkte .....	28
Betrieb von Bahnen .....	35
Kultur, Reisen und Freizeit .....	39
Veranstaltungen .....	41
Literatur .....	47
Personalien .....	49
Supplement zu den GRV-Nachrichten .....	50
Impressum .....	50

## Leitartikel

### Quo vadis Deutsche Bahn?

Von Dr. Benedikt Weibel, Muri bei Bern, von 1993 bis 2006 Vorsitzender der Geschäftsleitung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).<sup>1</sup>

Vor zehn Jahren, auf einer langen Bahnfahrt nach Lugano und zurück, schockierte mich eine Kurznachricht. Die DB war nicht mehr in der Lage, den Bahnhof Mainz zu bedienen, weil kein einsatzbereites Fahrdienstpersonal zur Verfügung stand. Ich verfasste noch im Zug einen Text über die Hilflosigkeit der Deutschen Bahn, der im Onlinemedium „Kontext“ publiziert wurde (und zu den meistgelesenen Artikeln des Jahres gehörte). Der Unterschied zwischen DB und SBB schrieb

ich, sei die Unternehmungskultur. „Die Deutsche Bahn will ein globaler Player sein. Wer eine solche Flughöhe hat, dem ist Mainz längst aus dem Fokus verschwunden.“ Und: „Der Eigentümer muss in einer Eignerstrategie definieren, was er von der Bahn will.“ Es ist seither nicht besser geworden, im Gegenteil.



Benedikt Weibel;  
Foto: Michael Stahl.

Der Bericht des Bundesrechnungshofes vom März 2023 ist schonungslos. Die DB ist in einer Dauerkrise; ihre Infrastruktur ist ein Sanierungsfall — Unterhalt und Erneuerung wurden über Jahrzehnte vernachlässigt; ihre Beteiligungsstrategie ist fragwürdig, „die anvisierte Fokussierungsstrategie ‚Starke Schiene‘ ist — wie viele andere Lösungsansätze — eine ‚weitgehend wirkungslose Worthülse‘.“

Man muss es mit aller Klarheit benennen: Die Lage der DB ist die Folge eines kollektiven Versagens sämtlicher involvierter Organe: Aufsichtsrat und Vorstand der DB, Ministerium, Regierung, ja: auch des Rechnungshofes — der jahrzehntelang weggeschaut hat. Ein Versagen übrigens, das nicht nur Deutschland trifft. Wenn, was heute die Regel ist, ein Transitgüterzug mehrere Stunden verspätet an der Schweizer Grenze eintrifft, gefährdet das die Rentabilität der neuen Alpen-transversalen.

Wie konnte es so weit kommen? Seit ich mich erinnere, war jeder operative Chef der DB branchenfremd. Mit Richard Lutz kam erstmals ein Manager mit einer Bahn-Karriere an die Spitze. Als Financier ist er mit den operativen Problemen aber wenig vertraut. Noch im Januar 2023 erklärte er in einem Interview: „Dass das System so früh in einen so kritischen Bereich kommen würde, wurde erst im vergangenen Jahr so richtig deutlich.“ Obwohl schon 2021 im Netzzustandsbericht der DB zu lesen ist: „das vordringliche Ziel ist, das Bestandsnetz so schnell wie möglich zu ertüchtigen“. Die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner wissen bestens Bescheid über den Zustand ihrer Firma. Aber wie in jeder großen Unternehmung werden auch in der DB schlechte Nachrichten nach oben gefiltert. Dem kann man nur begegnen, indem das Top-Management einen systematischen und offenen Dialog mit den Mitarbeitenden im operativen Betrieb pflegt. Was bei der DB offenbar vernachlässigt wurde.

Die Initialzündung für die unheilvolle Entwicklung war die Liberalisierungs- und Deregulierungswelle der 1990er-Jahre. Mit der Bahnreform wurden die Bahnunternehmen verselbständigt. Die Politik glaubte sich dispensiert, die Verantwortung sah sie integral bei den Organen der Bahn. Obwohl immer klar war, dass die DB-Infrastruktur ohne systematische Zuschüsse des Staates nicht lebensfähig ist, war der Börsengang der DB während Jahren ein dominierendes Thema. Vorstand und Aufsichtsrat dachten groß: in der Logistik und im Personenverkehr sah man sich als globalen Player. Damit ging nicht nur der Fokus aufs eigentliche Bahngeschäft verloren, man beschädigte auch die sprichwörtliche, auf Disziplin beruhende Kultur der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner. Vor allem aber haben die Organe der Bahn ihre prioritäre Aufgabe nicht wahrgenommen: die Erhaltung und Erneuerung des Bestandsnetzes. Bahnhöfe waren ursprünglich die Kathedra-

<sup>1</sup> Er war außerdem von 2003 bis 2006 Präsident des Internationaler Eisenbahnverbands Union internationale des chemins de fer (UIC), von 2003 bis 2007 Mitglied im Verwaltungsrat der französischen Staatsbahn SNCF sowie von 2008 bis 2022 Aufsichtsratsvorsitzender der österreichischen Westbahn. 2013 wurde er mit dem European Rail Awards ausgezeichnet. Zu empfehlen ist außerdem Weibels Buch „Wir Mobilitätsmenschen — Wege und Irrwege zu einem nachhaltigen Verkehr“ (siehe Buchbesprechung in Folge [122](#) der GRV-Nachrichten, Seite 39f).



len der Moderne, für viele Ortschaften ein Symbol für die Verbundenheit mit der Welt. Wenn man den beklagenswerten Zustand vieler Bahnhöfe in Deutschland sieht, kriegt man den Eindruck, dass die Führung der DB nicht verstanden hat, dass einladende Bahnhöfe nicht nur das Image von Bahn und Kommunen prägen, sondern auch kommerziell höchst interessant sind.

Meines Wissens hat die DB nie ein stringentes Netzentwicklungs-konzept erarbeitet. Dass das Netz nur zu 61 Prozent elektrifiziert ist, ist kaum zu fassen. Große Ausbauprojekte waren isolierte Projekte. Geradezu grotesk ist Stuttgart 21. Ursprünglich als Immobilienprojekt gestartet, dann aufs Eis gelegt, wieder reanimiert, wurde das Megaprojekt neu mit dem Passagieraufkommen von Paris nach Bratislava begründet. Wenn der neue Bahnhof 2025 in Betrieb geht, wird er rund 10 Milliarden Euro gekostet haben<sup>2</sup>. Mit dem Effekt, dass man aus dem südlichen Neckartal und der Schweiz nicht mehr in den Hauptbahnhof fahren kann.

Die Situation ist fatal, weil die Bahn für die Erreichung der Klimaziele bis ins Jahr 2050 eine entscheidende Rolle spielt. Viel Zeit bleibt dazu nicht mehr. Große Ausbauten brauchen Jahrzehnte — und kommen zu spät. Was tun? **Ich sehe vier Prioritäten:** Erstens ein strikter Fokus auf den operativen Betrieb — sicher, pünktlich, sauber —, vom Topmanagement bis zur letzten Betriebsleitstelle. Zweitens die Sanierung und Modernisierung des bestehenden Netzes und der Bahnhöfe. Drittens Erarbeitung eines Produktionskonzeptes, welches das bestehende Netz optimal auslastet und kurzfristige Fahrplanverbesserungen erlaubt. Und viertens Überprüfung aller Ausbauprojekte und Konzentration auf Investitionen, die rasch zu verwirklichen sind und eine große Hebelwirkung haben. Gleichzeitig muss sich die Bundespolitik darüber klar werden, mit welchen Vorgaben sie die DB in die Zukunft führt.

## Europäische Verkehrspolitik

### Europäische Kommission will Sicherheit des Straßenverkehrs erhöhen

Zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr hat die Europäische Kommission am 1. März 2023 mehrere Vorschläge (Sicherheitspaket) vorgelegt. Nach einem Rückgang während der Pandemie war die Zahl der Verkehrstoten in der EU wieder gestiegen, insgesamt starben im Jahr 2022 in der EU rund 20 600 Menschen bei Verkehrsunfällen. Das sind 3 Prozent mehr als 2021, aber 10 Prozent weniger als vor Beginn der Pandemie 2019. Die überwiegende Anzahl der Opfer war zu Fuß, mit dem Rad, mit Rollern und mit Motorrädern unterwegs. Mit den neuen Vorschriften will die EU ihr Ziel „Vision null Straßenverkehrstote“ bis 2050 erreichen und die Sicherheit für alle Straßennutzer erhöhen. Zu den Vorschlägen gehören:

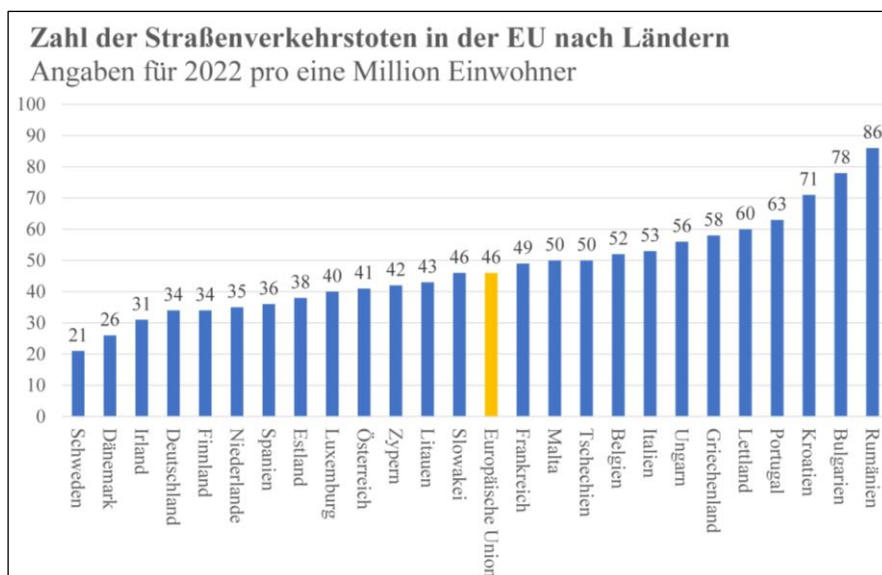
**Digitaler Führerschein:** Um den grenzüberschreitenden Verkehr zu erleichtern, strebt die EU-Kommission

die Einführung eines digitalen Führerscheins an. Es soll aber weiterhin einen physischen Führerschein geben.

**Grenzüberschreitende Zusammenarbeit:** 40 Prozent schwerer grenzüberschreitender Verkehrsdelikte wie zu schnelles Fahren oder Alkohol am Steuer bleiben bisher ungesühnt, weil der Fahrer in einem anderen Mitgliedstaat wohnt. Künftig sollen die EU-Staaten bei der Ahndung schwerer Verstöße besser kooperieren. Wird zum Beispiel der Führerschein in einem Mitgliedstaat eingezogen, soll das Fahrverbot in der gesamten EU greifen.

**Besseres Training:** Die EU-Kommission strebt auch an, den Unterricht in Fahrschulen zu modernisieren. So sollen künftig Sicherheitsaspekte eine größere Rolle spielen, etwa die Rücksicht auf Radler und Fußgänger. Aber auch andere Aspekte wie umweltbewusstes Fahren sollen stärker trainiert werden.

**Begleitetes Fahren:** In Deutschland und Österreich ist es schon Praxis: Nach erfolgreicher Fahrprüfung können junge Menschen bereits mit 17 Jahren Auto fahren. Voraussetzung: Sie fahren mit einer so genannten



Quelle: CARE (EU-Datenbank zu Straßenverkehrsunfällen);

Grafik: Wolfgang Dietrich Mann

nach einer Vorlage in den EU-Nachrichten #04/2023 vom 2. März 2023, Seite 5.

<sup>2</sup> Anmerkung des Lektorats: In diesem Betrag ist nicht nur der Neubau des Stuttgarter Hauptbahnhofs enthalten, sondern die gesamte Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart inklusive der Anbindung des Stuttgarter Flughafens und der Neubaustrecke Richtung Ulm bis Wendlingen; hinzu kommen allerdings ca. vier Milliarden Euro für die kürzlich eröffnete Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, die für das Funktionieren von „Stuttgart 21“ Voraussetzung ist, sowie ca. eine Milliarde Euro für der Pfaffensteigtunnel vom Flughafen Stuttgart Richtung Böblingen.

BF17-Begleitung. Die Kommission schlägt vor, dass Fahranfänger europaweit ab 17 Jahren Fahrstunden nehmen und über begleitetes Fahren Praxiserfahrung sammeln können. Wer mit 17 die Führerscheiprüfung besteht, kann dann ab dem 18. Geburtstag allein fahren.

**Probezeit für Fahranfänger:** Der Kommissionsvorschlag sieht eine mindestens zweijährige Probezeit für Fahranfängerinnen und Fahranfänger nach Bestehen der Führerscheiprüfung und Null-Toleranz bei Alkohol am Steuer vor.

Die Vorschläge werden nun vom Europäischen Parlament und vom Rat im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren beraten.

Der Bericht zum EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 kann von der Seite [www.europarl.europa.eu](http://www.europarl.europa.eu) in deutscher Sprache heruntergeladen werden.

## **Bahnsektor verlangt Stärkung des Schienengüterverkehrs**

Am 29. März 2023 verlangten Karima Delli, Präsidentin des Verkehrs- und Tourismusausschusses des Europäischen Parlaments (TRAN), Josef Doppelbauer, Direktor der Europäischen Eisenbahnagentur, Conor Feighan, Generalsekretär von ERFA (European Rail Freight Association, Europäischer Schienengüterverkehrsverband) sowie Alberto Mazzola, Direktor der CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies, Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber) von den Entscheidern eine ehrgeizigere Politik, um den Schienengüterverkehr in der EU tatsächlich zu stärken.

Bei einer Pressekonferenz im Europäischen Parlament machten sie mehrere Vorschläge, um die Verlagerung von Gütern zur Schiene zu erleichtern, und bis 2030 einen Marktanteil von 30 Prozent zu erzielen. Die Vorschläge werden in einer Erklärung beschrieben und behandeln insbesondere die Trassengebühren, die Einführung von ERTMS

(European rail traffic management system, Europäisches Verkehrsleitsystem), staatliche Unterstützungen und die Entwicklung der Güterverkehrskorridore.

Die 6-seitige Erklärung kann in englischer Sprache von der Seite [www.cer.be](http://www.cer.be) heruntergeladen werden.

## **Siegburger Branchentreffen Spedition und Eisenbahn: EU-Recht muss Leistungspotenziale des Kombinierten Verkehrs heben**

(wdm) Der Kombinierte Verkehr bleibe der Wachstumsmotor des Schienengüterverkehrs sowie wichtiger Hebel für eine Güterverkehrsverlagerung und die Verkleinerung des Kohlendioxid-Fußabdrucks der Logistik. Im Jahr 2021 sei dessen transportierte Gütermenge um acht Prozent gestiegen, die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern wuchs sogar um 9,5 Prozent. Um seine Leistungspotenziale weiter ausspielen zu können, brauche der Kombinierte Verkehr eine klare Weichenstellung des europäischen Rechts und ein funktionierendes Stellwerk an Förderrichtlinien, betonten Tino Bauer, Vorsitzender des DSLV<sup>3</sup>-Fachausschusses Schienengüterverkehr und Mitglied des Erweiterten VDV-Präsidiums, und Joachim Berends, VDV-Vizepräsident zu Beginn des am 1. und 2. Juni 2023 zum 19. Mal gemeinsam ausgerichteten und mit 150 Teilnehmerinnen und Teilnehmern ausgebuchten Siegburger Branchendialogs Spedition und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

DSLV und VDV setzen vor allem hohe Erwartungen an die längst überfällige Revision der 31 Jahre alten Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Kombinierten Güterverkehr. Das EU-Recht spiegele längst nicht mehr die heutige Realität der internationalen Zusammenarbeit zweier Verkehrsträger wider, die in den Mitgliedstaaten unterschiedlich gesetzlich geregelt sei. Hier müsse Brüssel die Grundlagen für einen europaweit harmonisierten Rechtsrahmen schaffen, der die Trennung der Verkehrsarten

Kombinierter Verkehr (KV) und multimodaler Verkehr aufhebe.

Darüber hinaus bedürfe es eines anhaltend hohen Finanzierungsrahmens der Bundesregierung

- für die Errichtung und den Ausbau von KV-Terminals, um die Dichte für den Zugang von Containern, Wechselbehältern und Lkw-Trailern zur Schiene zu erhöhen,
- für die Förderung zusätzlicher KV-Verbindungen durch Anschubfinanzierungen zur Senkung des Investitionsrisikos,
- zur finanziellen Unterstützung von Speditionen und Flottenbetreibern bei der Anschaffung kranbarer Lkw-Trailer oder zur teilweisen Kompensation von Umrüstkosten,
- zur Unterstützung der europäischen und internationalen Standardisierung und Kodifizierung von Containern und anderen Ladeeinheiten,
- zur Schaffung einer sendungsbezogenen Verlagerungsprämie für Speditionen sowie
- zur Förderung bimodaler Transportbehälter nach dem Vorbild Österreichs.

Laut Bauer sei eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur Grundvoraussetzung für den Erfolg des Kombinierten Verkehrs und müsse deshalb technisch ertüchtigt und strukturell reformiert werden. Gleichzeitig müsse bei der Finanzierung mit einem überjährigen Fondsmodell nachhaltig gegengesteuert werden. Mit der Auflösung des „Finanzierungskreislaufs Straße“ sollen der Schiene in den kommenden vier Jahren bis zu 20 Milliarden Euro aus den Einnahmen der kohlendioxidbasierten Lkw-Maut zur Verfügung gestellt werden. Diese müssen auch für die Umsetzung der Koalitionsvereinbarung verwendet werden, das Angebot und die Qualität des Kombinierten Verkehrs zu stärken. Offen sei bislang die Umsetzung der politischen Zusage, die letzte Meile auf der Straße von der Mautpflicht zu befreien.

Berends ergänzte, dass die Fortsetzung der KV-Förderung und die Standardisierung von kranbaren Sattelaufliegern voranbringen die zwei Forderungen aus dem Koalitionsvertrag seien, wel-

<sup>3</sup> DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e.V., ehemals Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLV) e.V.

che die beiden Verbände als wesentliche Voraussetzungen für eine positive Entwicklung des Kombinierten Verkehrs ansehen. Von den jährlich rund 100 000 in Europa produzierten Sattelaufliegern, seien lediglich 13 000 kranbar. Gelänge es — flankiert durch ein Bündel an Maßnahmen — diese Quote zu erhöhen, könnte ein nennenswertes Gütervolumen von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Auf die starke Nachfrage nach Ersatzinvestitionen in bereits am Netz befindlichen KV-Terminals und dem Bau neuer Umschlaganlagen müsse der Bund mit einer Aufstockung der Fördermittel reagieren.

Seit 2002 organisieren der DSLV und der VDV den zweitägigen Branchendialog in Siegburg bei Bonn. Auch in diesem Jahr informierten sich rund 150 Vertreterinnen und Vertreter von Speditionen und Eisenbahnen über aktuelle Themen zur Verkehrspolitik, über Best-Practice-Beispiele zur Verkehrsverlagerung und über Logistikkonzepte unter Beteiligung der Schiene.

## Kurzberichte

### Europäische Verkehrspolitik

Am 13. April 2023 hat der Verkehrs- und Tourismusausschuss des Europäischen Parlaments (TRAN) seine Position zum **Vorschlag der Europäischen Kommission zur Revision der Verordnung zum Transeuropäischen Verkehrsnetz** (TEN-T, Trans-European Transport Network) beschlossen. Die CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies, Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber) begrüßte die meisten bahnspezifischen Änderungen, wie die Termine um ERTMS (European rail traffic management system, Europäisches Verkehrsleitsystem) im Zug und am Gleis synchron einzuführen, den multimodalen Verkehr zu stärken und das Ziel eines Europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes, das alle Hauptstädte der EU und Metropolen verbindet. Bedenken äußerte die CER insbesondere zu folgenden Themen:

- Einheitliche EU-Sprache; Neben der hohen Kosten zur Ausbildung

von Lokführern und Infrastrukturmanagern, wäre es eine Benachteiligung der Schiene gegenüber den anderen Verkehrsträgern.

- ERTMS müsse bei den Infrastrukturmanagern verbleiben, die ihre Kompetenz bewiesen hätten und für das nötige Sicherheitsniveau sorgen könnten.
- Das digitale Kapazitätsmanagement (Digital Capacity Management [DCM]) sei nötig um die Kapazität zu steigern und die Trassen zuzuteilen, es sollte aber nicht an die Europäische Eisenbahngesellschaft delegiert werden.

Am 18. April 2023 hat das Europäische Parlament der Vereinbarung zur **Reform des Emissionshandels der EU** (Emissions Trading System [ETS]) vom 17. Dezember 2022 (*siehe Folge 126 der GRV-Nachrichten, Seite 20*) zugestimmt. ETS soll nun auf alle Verkehrsträger ausgedehnt werden und die teilweise noch kostenlosen Zertifikate nach und nach zu 100 Prozent in allen Sektoren versteigert werden. Dadurch sollen die Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern reduziert werden und der Einsatz erneuerbarer Energien im Verkehr beschleunigt werden.

Am 7. Juni 2023 ist eine Neufassung der EU-Verordnung ([EG] Nummer 1371/2007) zu den Fahrgastrechten der Bahn (Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, [EU] Nummer 2021/782, <https://eur-lex.europa.eu>) in Kraft getreten. Damit **entfällt die Verpflichtung der Bahnunternehmen bei höherer Gewalt** (wie extreme Witterungsbedingungen, Personen im Gleis) bei Verspätungen oder Zugausfällen Entschädigungen leisten zu müssen. Mit dieser Neufassung sind die Eisenbahnen den anderen Verkehrsträgern gleich gestellt worden. Das Europäische Parlament hatte am 29. April 2021 den Weg dafür frei gemacht.

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

- an GRV, Postfach 101403, 45014 Essen,
- per Fax +49 234 5465180 oder
- Mail an [versand@grv-nachrichten.de](mailto:versand@grv-nachrichten.de).

# Verkehrspolitik in Deutschland

## Zwischenruf: Tempolimit statt Elefantenrennen!

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

In der Theorie bedeutet Demokratie, dass alle Entscheidungen von der Bevölkerung — durch Volksabstimmungen (direkte Demokratie) oder stellvertretend durch gewählte Parlamente (indirekte Demokratie) — per Mehrheit entschieden werden. In der Praxis gilt dies allerdings nicht für alle einzelnen Sachverhalte, denn es werden regelmäßig mehrere Einzelfragen zu einem Gesamtpaket zusammengefasst. Dies trifft nicht nur auf Koalitionen in parlamentarischen Systemen zu, sondern häufig ebenso auf die in direkten Demokratien zur Abstimmung vorgelegten Vorlagen. Beispielsweise umfasste die schweizerische Abstimmung vom 27. September 1992<sup>4</sup> nicht nur den Bau des Gotthard-Basistunnels, sondern auch den Lötschberg-Basistunnel und weitere Bahn-Ausbauten in der Schweiz. Das schnüren von Paketen ist offensichtlich nötig, weil ansonsten viele Einzelprojekte keine Mehrheiten fänden — aber nach dem Motto „hilfst Du mir, so helfe ich Dir“ Gesamtpakete mehrheitsfähig werden.

Und genau aus diesem Grund steht in Deutschland ein allgemeines Tempolimit auf den Bundesautobahnen auch in dieser Legislaturperiode nicht auf der Agenda. Einer Koalitionspartei ist die „Freie Fahrt“ so wichtig, dass die Koalition aus SPD, Grünen und FDP (sogenannte „Ampel-Koalition“) mit einem Programmpunkt „allgemeines Tempolimit auf den Bundesautobahnen“ wahrscheinlich nicht zustande gekommen wäre. Den beiden anderen Parteien waren hingegen andere Programmpunkte wichtiger, so dass sie auf das Tempolimit verzichtet haben. So funktioniert Demokratie eben...

>>

<sup>4</sup> Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss), siehe <https://swissvotes.ch>.



Vermutlich hätte vor einigen Jahren ein allgemeines Tempolimit auch noch keine gesamtgesellschaftliche Mehrheit in Deutschland gefunden (direkt wissen kann man es nicht, weil dazu nie eine Abstimmung stattgefunden hat — solche sind in unserem politischen System nicht vorgesehen), aktuelle Umfragen zeigen mittlerweile hingegen leichte Mehrheiten für ein Tempolimit. Über die Ursachen dieses (vermutlichen) Sinneswandels kann man nur spekulieren. Vielleicht ist es eine gewachsene Einsicht: Die **Sachargumente für ein solches Tempolimit sind sehr stark**: Neben Umweltgründen (Energieersparnis und damit verbundene Reduktion der Abgase, Lärmschutz usw.) sprechen Flüssigkeit des Verkehrs und die Verkehrssicherheit eindeutig für das Tempolimit. Vielleicht aber kommt der Stimmungsumschwung auch nur daher, dass der Drang zu schnellem Fahren bei vielen Menschen mit zunehmendem Lebensalter abnimmt, und die Gesellschaft altert bekanntlich zunehmend (Stichwort demografischer Wandel).

Interessant ist ein Blick in die Niederlande: Das Land hatte ein Problem mit zu hohen Stickoxid-Emissionen. Dazu muss man wissen: Die Niederlande sind mit 422 Einwohnerinnen und Einwohnern pro Quadratkilometer fast doppelt so dicht besiedelt wie Deutschland oder die Schweiz (233 bzw. 212 Personen pro Quadratkilometer), der Stickoxidausstoß ist eine Zivilisationserscheinung und dürfte in den drei Ländern pro Kopf der Bevölkerung ähnlich sein — aber bei mehr Besiedlung haben die Niederlande weniger Naturflächen zum Ausgleich. Und so drohte nach einem Gerichtsurteil der Stopp von Bauvorhaben, die ebenfalls stark zum Stickoxid-Ausstoß beitragen. Es wären 18 000 Bauvorhaben betroffen gewesen Um das zu vermeiden, entschied sich die Regierung, ab März 2020 das Tempolimit auf den Autobahnen von zuvor 130 Stundenkilometern tagsüber auf 100 abzusenken. Lediglich abends und nachts (zwischen 19 und 6 Uhr) gilt weiterhin Tempo 130. Dieses Tempo war keineswegs eine verkehrspolitische Herzensangelegenheit, und auch in der Bevölkerung überwog die Ablehnung; es wurde lediglich wegen der ansonsten drohenden Konsequenzen

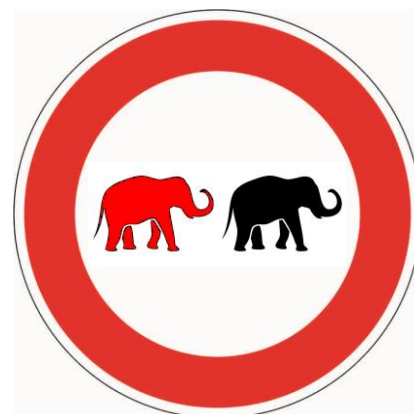
im Bausektor geschluckt. Mit der Zeit trat nicht nur eine Gewöhnung ein, es konnte allgemein die Erfahrung gesammelt werden, dass ein Tempolimit gar nicht so schlimm ist, so dass Umfragen mittlerweile deutliche Mehrheiten für das Tempolimit zeigen.

Aus dem Konzept des Tempolimits tagsüber hier einmal ein Gedanke für einen Kompromiss in Deutschland: Was würde ein Tempolimit von beispielsweise 130 Stundenkilometern nur an Werktagen (montags bis samstags) bewirken? Wenn an 6 von 7 Tagen das Tempo limitiert würde, träte der Nutzen in erster Näherung zu sechs Siebteln ein, also zu rund 85 Prozent (wenn die einzelnen Tage nach Verkehrsaufkommen gewichtet würden, käme wahrscheinlich ein leicht höherer Nutzen heraus, weil sonntags das Verkehrsaufkommen niedriger ist). Und mit Blick auf die Verkehrssicherheit lässt sich eine „freie Fahrt“ an Sonntagen durchaus vertreten: Aufgrund des allgemeinen Sonntagsfahrverbots für Lkw rollt der Verkehr an diesen Tagen insgesamt schneller.

Wenn die Politik dem (vermutlichen) Wunsch ihrer Wahlbevölkerung nach zügigem Vorwärtskommen auf den Straßen etwas anbieten möchte, sollte sie einen anderen Aspekt aufgreifen: Wer hat sich nicht schon über ein sogenanntes „Elefanten-Rennen“ auf der Autobahn geärgert? Gemeint sind lange andauernde Überholvorgänge von zwei Lkw, wenn einer mit 84 Stundenkilometern einen anderen mit Tempo 82 überholt. Verboten ist das eigentlich heute schon. Nicht nur, weil beide nur 80 fahren dürfen, sondern auch weil gemäß Paragraf 5 Absatz 2 Satz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) nur überholen darf, „wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt“ — nach ständiger Rechtsprechung ist mit „wesentlich höherer Geschwindigkeit“ ein Differenz von mindestens 10 Kilometern pro Stunde anzusehen (zudem ist die Dauer des Überholvorgangs demnach auf zirka 45 Sekunden beschränkt). Alleine diese Daten zeigen: Legales Überholen durch Lkw kommt in der Praxis nur ganz selten vor. Weil aber diese Tatsache von viel zu vielen Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern Tag für Tag ignoriert wird, wäre eine Schärfung

der Bestimmungen angebracht: Ein grundsätzliches Überholverbot für alle Lkw!

Um von vornherein den zu erwartenden Ausflüchten mit exotischen Ausnahmen zu begegnen: „Grundsätzlich“ erlaubt auch die Festlegung von Ausnahmen. Zum Beispiel, dass andere Fahrzeuge, die damit gekennzeichnet

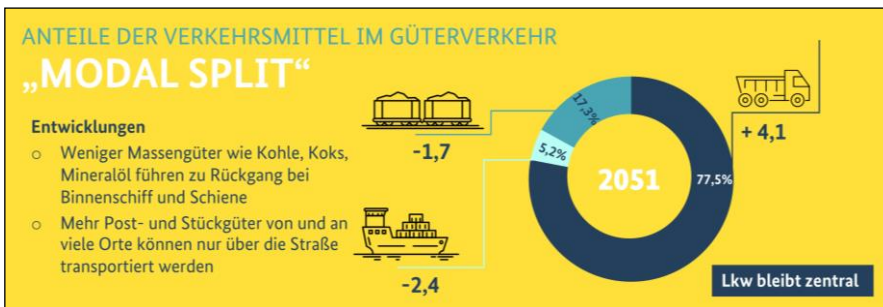


Vorschlag für neues Verkehrszeichen:  
„Elefantenrennen verboten!“  
Bild: Wolfgang Dietrich Mann.

sind, dass sie nur mit Tempo 70 (oder weniger) fahren (bzw. fahren können), überholt werden dürfen. Und / oder das Gebot, dass jene Fahrzeuge stets nach einer Viertelstunde Fahrt (oder einer Strecke von zum Beispiel 20 Kilometern) verpflichtet werden, die nächste Ausweichmöglichkeit anzusteuern (zum Beispiel Parkplatz), um den hinter sich angesammelten Verkehr vorbei zu lassen.

## Schlagabtausch mit dem Bundesverkehrsministerium über die Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose

Am 3. März 2023 hat Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing gemeinsam mit Studienautor Tobias Kluth vom seit Jahrzehnten mit solchen Prognosen befassten Beratungsunternehmen Intraplan Consult GmbH (Sitz München) die Ergebnisse der neuen Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgestellt. Sie reicht bis ins Jahr 2051 und berücksichtigt unter anderem ein deutlich gestiegenes Bevölkerungswachstum, Veränderungen durch die Energiewende und Folgen des Ukraine-Krieges. >>



Erwartete Entwicklung des Modal-Splits im Personen- (oben) und Güterverkehr (unten);  
Quelle: Folien 7 und 9 zur Präsentation des Bundesverkehrsministeriums zur „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“.

Bis 2051 würde der Verkehr überall in Deutschland zunehmen, besonders stark im Güterbereich. Im Vergleich zu 2019, dem letzten Jahr vor der Corona-Pandemie, steige hier die Verkehrsleistung um die Hälfte — von 679 auf 990 Milliarden Tonnenkilometer. Der Lkw bliebe dabei das dominierende Verkehrsmittel und nähme an Bedeutung weiter zu (plus 54 Prozent Zuwachs auf der Straße). Der Güterverkehr auf der Schiene lege um ein Drittel zu, während die Wasserstraße stagniere.

Der Personenverkehr würde um 13 Prozent auf fast 1400 Milliarden Personenkilometer in 2051 ansteigen. Bei den einzelnen Verkehrsträgern gäbe es starke Zuwächse beim Bahn- und Luftverkehr von über 50 Prozent, auch der Radverkehr lege spürbar zu (plus 36 Prozent), während der Straßenverkehr nur geringfügig wachse. Dennoch blieben Auto und Motorrad die mit Abstand beliebtesten Fortbewegungsmittel der Deutschen. Mehr als zwei Drittel aller Wege würden damit zurückgelegt.

Ausschlaggebend für die starke Zunahme des Verkehrs auf der Straße sei ein Strukturwandel im Güterverkehr. Durch die Energiewende gäbe es einen starken Rückgang bei Massen- und Energiegütern wie Kohle, Koks, Mineralölprodukte, Erze, die

bisher vor allem auf Schiene und Wasserstraße transportiert wurden.

Großes Wachstum gäbe es bei Gütern, die überwiegend auf der Straße befördert werden. Hierzu zählen Postsendungen (gemeint sind Pakete, plus 200 Prozent), Sammelgüter (plus 91 Prozent) sowie Stückgüter, zum Beispiel Nahrungs- und Genussmittel (plus 29 Prozent).

Ein vollbeladener Zug, der zuvor rund 2000 Tonnen Kohle transportierte, erreiche mit Stückgut nur einen Bruchteil hiervon. Bei gleicher zurückgelegter Transportstrecke verliere die Bahn daher Anteile im Modal-Split. Dieser gibt Auskunft über die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel an der gesamten Verkehrsleistung. Trotz der Annahme von ambitionierten Ausbauplänen stoße die Bahn an die Grenzen der Leistungsfähigkeit und könne die zusätzlichen Verkehre nicht aufnehmen.

Deutschland stehe des Weiteren vor einem klimaneutralen Umbau der mehr als 19 Millionen Wohngebäude. Dächer und Wände müssen gedämmt, Heizungen und Fenster ausgetauscht werden. Dies erzeuge einen Baustellenverkehr in neuen Dimensionen. Die Anlieferung vor Ort wird nicht mit der Bahn oder dem Binnenschiff erfolgen können.

Mit der neuen Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose reagiert das BMDV auf neue Dynamiken im Verkehrsbereich. Sie soll erstmals einen Blick in das Verkehrsgeschehen bis ins Jahr 2051 ermöglichen und wird künftig jedes Jahr basierend auf neuen Daten und absehbaren Entwicklungen aktualisiert.

Die „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose“ kann von der Internetseite <https://bmdv.bund.de> heruntergeladen werden. Unter <https://bmdv.bund.de> findet sich eine Präsentation dazu.

Überhaupt nicht einverstanden mit dieser Prognose sind die Verbände der Güterbahnen (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV, Netzwerk Europäischer Eisenbahnen NEE sowie der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland VPI) und die Allianz pro Schiene. In einer gemeinsamen Pressekonferenz am 17. Mai 2023 „zerrissen“ sie das Gutachten des Bundes „in der Luft“.

In einem Faktencheck (dieser kann von der Internetseite <https://www.allianz-pro-schiene.de> heruntergeladen werden) setzen sich die Verbände zuerst mit einigen Aspekten des prognostizierten starken Zuwachses auf der Straße auseinander:

- Schon heute würden 70 000 Lkw-Fahrer fehlen; dieser Mangel würde sich nach Einschätzung der Lkw-Branche weiter verschärfen.
- Die Verkehrsprognose ginge von einer bis 2040 konstant bleibenden Lkw-Maut aus. Dies sei unrealistisch, der Straßengüterverkehr werde teurer werden und dadurch im Wettbewerb mit der Schiene unattraktiver.
- Die Prognose setze auf umfassenden Einsatz batteriebetriebener 40-Tonnen-Lkw — räume aber selbst ein, dass noch keine geeignete Lösung hinsichtlich Reichweite und Ladedauer in Sicht sei.
- Die Annahme sinkender Strompreise und zu niedriger Kohlendioxid-Preise führe zu einem unrealistisch starken Wachstum des Lkw-Verkehrs (Prämisse zu Industriestrom fehle).
- Es seien viel zu niedrige Kohlendioxid-Preise angenommen (aktuell betragen diese 90 US-Dollar pro Tonne, die Prognose nähme für das



Jahr 2040 lediglich 120 US-Dollar pro Tonne an).

Während die Kosten für den Straßen-güterverkehr kleingerechnet werden, seien die Prognosen für den Schienen-güterverkehr weniger schmeichelhaft:

- Die Verkehrsprognose unterstelle ein Ausbaumoratorium — die Trassenkapazität für den Schienen-güterverkehr würde demnach nicht über die bisherigen Planungen des Bundesverkehrswegeplans 2030 hinaus ausgebaut.
- Bei der Schiene werde nur der vordringliche Bedarf des Bundesverkehrswegeplans berücksichtigt, bei der Straße würden hingegen neben dem vordringlichem Bedarf zusätzliche Kapazitätssteigerungen berücksichtigt, unter anderem im Bau befindliche Maßnahmen des „weiteren Bedarfs“.
- In der Prognose würden die Kapazitätssteigerungen durch die Sanierung der Hochleistungskorridore bis 2030 fehlen.
- Die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung führe laut der Verkehrsprognose nur zu 2 Prozent Kapazitätssteigerung, die Bahnbranche geht hingegen von 15 Prozent aus.
- Die Prognose beschränke sich auf 740 Meter lange Güterzüge, tatsächlich sei für mehr Kapazität ein Ausbau für 1500 Meter lange Züge sinnvoll.

Das Bundesverkehrsministerium wollte diese Kritik nicht auf sich sitzen lassen und antwortete am selben Tag.

Das Ministerium könne die Kritik der Schienenverkehrsverbände in keinster Weise nachvollziehen. Die Verbände seien von Anfang an in den Prozess der Festlegung der Prämissen eingebunden gewesen. Im prognosebegleitenden Ausschuss habe sich gerade der VDV bei den teils mehrtägigen Sitzungen intensiv eingebracht und die Ergebnisse konstruktiv mitdiskutiert. Die Kritik der Verbände zeuge aus Sicht des BMDV von einem unterschiedlichen Verständnis von Verkehrsprognosen. Bei den Verkehrsprognosen des Bundes handele es sich jeweils um eine möglichst realistische Vorausschau auf einen langfristigen Zeithorizont. Zugrunde gelegt werden dabei Annahmen beziehungsweise Maßnah-

men, die bereits als „absehbar“ gelten zum Beispiel durch politische Beschlüsse. Die Verkehrsprognosen des BMDV sollten dabei als Grundlage der Politikgestaltung dienen. Sie seien bewusst keine Zielprognosen, die das Prognoseergebnis im Vorfeld festlegen, sondern grundsätzlich ergebnisoffene Prognosen.

Mit der Festlegung der Prämissen erfolge keine Vorfestlegung auf spätere politische (eventuell abweichende) Entscheidungen. Sie bedeute, dass mit dem Prämissenset die prognostischen Arbeiten durchgeführt werden. Der Prozess der Prämissenerarbeitung startete im Jahr 2021. Die Prämissen wurden in mehreren, teils mehrtägigen Veranstaltungen mit Vertretern aus Wissenschaft, Wirtschaft, Verbänden und dem Ressortkreis diskutiert. Der aktuell vorliegenden Prognose liegen Prämissenfestlegungen mit Stand August 2022 zu Grunde.

So seien in den Prämissen beispielsweise Maßnahmen aus dem Koalitionsvertrag [der amtierenden „Ampel-Koalition“] oder dem Masterplan Schienengüterverkehr berücksichtigt worden. Letzterer wurde gemeinschaftlich mit den Verbänden im Jahr 2017 erarbeitet. Im Masterplan Schienengüterverkehr heiße es beispielsweise: „Im europäischen Schienengüterverkehr hat sich der 740-Meter-Güterzug als UIC-Standard etabliert, so dass im ersten Schritt die infrastrukturellen Voraussetzungen für die durchgängige Fahrbarkeit von 740-Meter-Zügen im deutschen und im europäischen Schienennetz zu schaffen sind“. Dass aus Sicht der Schienenverkehrsverbände ein flächenmäßiger Infrastrukturausbau für Güterzüge mit einer Länge von 1500 Metern sinnvoll erscheint, sei verständlich. Eine entsprechende Umsetzung bis 2040 könne jedoch nicht als realistische Annahme für das gesamte Schienennetz unterstellt werden.

Andere von den Schienenverkehrsverbänden angeführte Kritikpunkte seien nicht zutreffend, beispielsweise dass der Lkw-Fahrer-Mangel in der Prognose nicht berücksichtigt sei. In der betreffenden Prämisse 1-7 „Verfügbarkeit von Lkw- und Busfahrern in Deutschland und im relevanten Ausland“ wird davon ausgegangen,

dass von fast 1 Million Lkw-Fahrern „aktuell 60 000 bis 80 000 fehlen, Tendenz steigend“.

Auch die Kritik am Aufbau der Lkw-Ladeinfrastruktur könne das Ministerium nicht nachvollziehen. Die Vorbereitungen für den Aufbau liefen auf Hochtouren, eine erste Ausschreibung zur Errichtung des initialen Ladenetzes solle möglichst im dritten Quartal 2023 veröffentlicht werden. Davon ausgehend erfolge der Aufbau des weiteren Netzes.

Die Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose zeichne ein Zukunftsbild, wie es sich unter den gesetzten Prämissen-Annahmen voraussichtlich einstellen würde. Zwischenzeitlich veränderte Rahmenbedingungen — zum Beispiel die nach Fertigstellung der Prognose getroffenen Beschlüsse des Koalitionsausschusses zur Höhe des Kohlendioxid-Aufschlages auf die Lkw-Maut — würden selbstverständlich in der nächsten Prognose berücksichtigt. Das genau sei der Mehrwert des neuen Prognosebausteines: permanent unter aktualisierten Erkenntnissen in die Zukunft zu schauen.

Abschließend weist das Ministerium darauf hin, dass die aktuelle Entwicklung des Schienengüterverkehrs exakt auf dem Pfad der Strategischen Langfrist-Verkehrsprognose „Verkehrsprognose 2030“ liege, welche empirische Grundlage für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 war.

*„Die Botschaft hör‘ ich wohl, allein mir fehlt der Glaube“, lässt Johann Wolfgang von Goethe seinen Faust sprechen. Für Ministerien sind Gutachten oftmals das, was Laternenmasten für Betrunkene sind: Sie dienen nur zum Festhalten, nicht der Erleuchtung. Das Gutachten ist ein erschreckender Offenbarungseid für die bisherige und die aktuelle Verkehrspolitik. Von der in Sonntagsreden propagierten Verkehrswende ist noch nicht viel zu sehen. Bei einer Regierung, die erst vor kurzem die Sektorenziele für die Kohlendioxid-Einsparung aus ihrem Instrumentenkasten gestrichen — und damit die anhaltende Untätigkeit des Bundesverkehrsministeriums hinsichtlich der Erreichung der Ziele legalisiert hat, muss „Vorsicht die Mutter der Porzellanliste“ bleiben. Auch der Ver-*

kehrssektor muss einen (relevanten!) Beitrag zur Reduktion des Kohlendioxid-Ausstoßes leisten. Da die Regierung keine glaubwürdige Alternative vorweisen kann, dürfen unmittelbare Einschränkungen für besonders umweltschädliche Verkehrsträger nicht länger tabu sein. Dazu gehört auch das Tempolimit, auf Autobahnen genauso wie auf Landstraßen. Gerade das Tempolimit wäre eine äußerst wirksame Maßnahme, und zwar weil es dreifach wirkt: Es hilft Verkehr zu vermeiden, weil es den am stärksten genutzten Verkehrsträger etwas unattraktiver macht. Es hilft Verkehr zu verlagern, weil für einige Verkehrsbedürfnisse die Bahn attraktiver als das Auto wird. Und es hilft den danach immer noch stattfindenden Autoverkehr etwas umweltfreundlicher zu machen — alle drei Einzeleffekte mögen für sich gering sein, aber in der Summe kommt dann doch etwas zusammen — wie heißt es so schön: „Kleinvieh macht auch Mist“. Und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit gibt es gratis dazu.

## **Ampelkoalition beschließt „Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung“**

Der Koalitionsausschuss — dies ist ein Gremium der Partei- und Fraktionsspitzen der amtierenden Ampelkoalition — hat am 28. März 2023 ein umfassendes Konkretisierungsprogramm zum Koalitionsvertrag (siehe Supplement Nummer [122a](#), und Folge [123](#) der GRV-Nachrichten, Seite 8ff) beschlossen. Wir gehen hier nur auf die wichtigsten Einzelpunkte ein, eine vollständige Dokumentation des Programms — soweit es den Verkehr betrifft — veröffentlichen wir in Supplement Nummer [127a](#).

Diese Koalition sei angetreten, um Deutschland zu modernisieren. Bereits im vergangenen Jahr hätten die Koalitionspartner umfassende Reformen auf den Weg gebracht, damit 2030 in Deutschland mehr als doppelt so viel erneuerbarer Strom produziert werde wie heute. Gemeinsam mit den Europäischen Partnern würde der Emissionshandel gestärkt und erweitert.

Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine habe gezeigt, dass dies nicht nur wegen des Klimaschutzes notwendig sei. Ein Umstieg auf erneuerbare Energien mache Deutschland unabhängiger und Sorge für mehr Sicherheit. Erneuerbare Energien seien Freiheitsenergien.

Klar sei: Es bleibe eine Menge zu tun. Damit die Bekämpfung des menschengemachten Klimawandels, die Modernisierung unserer Infrastruktur und die Sicherung unserer Energieversorgung vorankämen, müsse der Staat selbst moderner werden. Planungs- und Genehmigungsprozesse müssten deutlich schneller, effektiver und digitaler werden. Die Koalitionspartner arbeiteten dafür an einem neuen Deutschlandtempo. Schon im ersten Regierungsjahr seien viele wichtige Initiativen auf den Weg gebracht worden, um die Planungen und Genehmigungen zu beschleunigen.

Das nun vorgelegte Paket würde einen weiteren wichtigen Beitrag leisten, die Infrastruktur, die auch für das Zeitalter der Klimaneutralität gebraucht würde, zu erhalten und beschleunigt auszubauen. Gleichzeitig würde das Klimaschutzgesetz weiterentwickelt, um den richtigen Rahmen für einen vorausschauenden und effizienten Weg zur Klimaneutralität zu gewährleisten.

Im Verkehrssektor gälte es, die Dynamik in Richtung Klimaneutralität zu beschleunigen und gleichzeitig bezahlbare Mobilität für alle Menschen in diesem Land zu gewährleisten. Dafür brauche Deutschland ein moderneres und klimafreundlicheres Mobilitätssystem. Maßnahmen wie das Deutschland-Ticket, das zum 1. Mai flächendeckend mit einem Einführungspreis von 49 Euro startete oder der Masterplan Ladeinfrastruktur II, seien dafür ein guter Start. In dem Paket seien weitere Schritte vereinbart worden, die insbesondere die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs und die Modernisierung der Bahn beschleunigen würden.

Zunächst beinhaltet der Beschluss des Koalitionsausschusses allerdings einen großen Rückschritt: Galt zunächst noch das von der vorigen Regierungskoalition 2019 beschlossene Klimaschutzgesetz (siehe Folge [116](#) der

GRV-Nachrichten, Seite 15ff) fort, wonach jedes Ministerien für die Einhaltung der jährlichen Ziele zur Verminderung des Kohlendioxid-Ausstoßes in seinem Bereich verantwortlich war, wird dieser Grundsatz nun aufgegeben und durch eine aggregierte Betrachtung aller Sektoren abgelöst. Durch diese Sektorenübergreifende Ausgleichsmöglichkeit wird zwar einerseits die Ehrlichkeit geschaffen, dass es einigen Sektoren leichter fällt, einen prozentualen Anteil ihres Kohlendioxidausstoßes eines bestimmten Referenzzeitraums einzusparen als anderen, und dass von diesen Sektoren daher eigentlich auch ein höherer Minderungsbeitrag abverlangt werden kann, andererseits aber auch die bisherige weitgehende Untätigkeit im Verkehrsbereich geradezu „legalisiert“. Grundsätzlich positiv sind hingegen die folgenden Beschlüsse.

### **Genehmigungsbeschleunigung Verkehr**

Die Koalitionspartner haben festgelegt, dass ein neuer Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen in Deutschland angestrebt würde. Ziel sei eine Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans.

Zentraler Baustein einer modernen und leistungsfähigen Infrastruktur sei der Ausbau und die Modernisierung des Schienennetzes. Dafür sollen Planung, Genehmigung und Umsetzung erheblich beschleunigt werden. Mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz Verkehr soll für Schienenprojekte, die im Bedarfsplan im Vordringlichen Bedarf oder als Fest Disponiert eingestuft sind, ein überragendes öffentliches Interesse festgelegt werden. Für Genehmigungsverfahren zum Schienenausbau im Kernnetz der Transeuropäischen Netze (TEN) soll eine Frist von höchstens vier Jahren eingeführt werden.

Die Koalition hat vereinbart, deutlich mehr Geld in die Schiene als in die Straße zu investieren und bei Straßen einen stärkeren Fokus auf Erhalt und Sanierung zu legen, mit besonderem Schwerpunkt auf Ingenieurbauwerke.

Für Bundesfernstraßen ist im Genehmigungsbeschleunigungsgesetz Verkehr unter anderem vorgesehen, dass



existierende marode Brücken deutlich schneller und einfacher saniert beziehungsweise ersetzt werden können als bisher. Dabei kann für die Gestaltung der Ersatzbrücken auch die künftige Verkehrsentwicklung berücksichtigt werden.

Auch im Netz der Bundesfernstraßen gäbe es Stauschwerpunkte und Engstellen, die den Verkehrsfluss stark beeinträchtigen. Daher würde die Bundesregierung für eine eng begrenzte Zahl von besonders wichtigen Projekten und Teilprojekten zur Engpassbeseitigung das überragende öffentliche Interesse festschreiben. Diese Vorhaben müssen entweder der Kategorie „Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung“ (VB-E) oder der Kategorie „Laufende und fest disponierte Vorhaben-Engpassbeseitigung“ (FD-E) zuzurechnen sein. Die Festschreibung geschehe im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens im Einvernehmen mit dem jeweils betroffenen Land. *Die Bundesregierung will also keine Straßenbaumaßnahmen gegen den Willen der jeweiligen Bundesländer durchboxen!*

### **Maßnahmen zur Verminderung der Klimabelastung durch den Verkehr**

Zur Verbesserung des Klimaschutzes im Verkehrsbereich hat der Koalitionsausschuss ein ganzes Paket von Maßnahmen beschlossen; diese sollen in das sektorübergreifende Klimaschutzprogramm einfließen, welches das Kabinett gemeinsam mit der Novellierung des Klimaschutzgesetzes beschließen werde.

Die Bundesregierung werde in den kommenden Jahren erhebliche Mittel bereitstellen, um das Schienennetz zu modernisieren und zu erweitern. Klare Priorität hat dabei die Steigerung der Kapazitäten des Kernnetzes.

Die DB benötige zur Deckung des Investitionsbedarfs bis zum Jahre 2027 rund 45 Milliarden Euro. Dieser Investitionsbedarf soll, soweit wie finanziell darstellbar, unter anderem durch den Einsatz von anteiligen Einnahmen aus dem Kohlendioxid-Zuschlag der Lkw-Maut gedeckt werden, die ganz über-

wiegend für Investitionen für die Schiene genutzt werden.

Der Schienengüterverkehr soll bis 2030 einen Marktanteil von 25 Prozent erreichen. Dazu werde die anteilige Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr fortgesetzt, und eine Verstärkung der Entlastung des Einzelwagenverkehrs im Rahmen der Anlagenpreisförderung bei den Kosten für die Nutzung von Zugbildungsanlagen vorgenommen.

Ergänzend zu den bereits beschlossenen Maßnahmen zur Digitalisierung der Schiene soll erstens durch das Ausrollen des digitalen Kapazitätsmanagements die Nutzung der Kapazität und Infrastruktur des Bundes wesentlich gesteigert werden, zweitens die ETCS<sup>5</sup>-Fahrzeugausrüstung über das laufende Modellvorhaben im „Digitalen Knoten Stuttgart“ des Starterpakets Digitale Schiene Deutschland (DSD) ausgeweitet und drittens die Technologien des Digitalen Bahnsystems (DBS) eingeführt werden.

Die Bundesregierung unterstützt den bedarfsgerechten Ausbau von KV-Terminals öffentlicher Unternehmen an ausgewählten Standorten, deren Ausbauumfang nicht im aktuellen Bedarfsplan enthalten ist.

Die Beschaffung von Schienenfahrzeugen mit innovativen emissionsarmen/-freien Antrieben im Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr sowie zur Errichtung der für den Betrieb notwendigen Betankungs- beziehungsweise Ladeinfrastruktur wird gefördert.

Für die Erreichung von Klimaneutralität im Verkehr spielen klimafreundliche Kraftstoffe (insbesondere E-Fuels) eine wichtige Rolle. Ein Hochlauf der Produktion und Nutzung wird daher bereits kurzfristig angereizt (*siehe auch der Bericht zu E-Fuels auf Seite 20*).

Für den Antriebswechsel von Lkw und schweren Nutzfahrzeugen stehen ein Kohlendioxid-Aufschlag in Höhe von 200 Euro pro Tonne Kohlendioxid auf die Lkw-Maut sowie die Absenkung der Lkw-Mautpflichtgrenze zum 1. Januar 2024 auf alle Nutzfahrzeuge mit

mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse auf der Agenda; nur Handwerksbetriebe sollen ausgenommen werden.

Die Bundesregierung werde sich im Rahmen der Überarbeitung der Kohlendioxid-Flottenzielwerte für schwere Nutzfahrzeuge für ambitionierte Reduktionsziele 2030 und 2035 einsetzen, orientiert an den Klimazielen sowie der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit.

Auch das Ziel der Klimaneutralität bei den Pkw soll beschleunigt werden. Bundesregierung, Automobilhersteller und Gewerkschaften hätten sich gemeinsam zum Ziel gesetzt, dass in Deutschland bis 2030 15 Millionen vollelektrische Fahrzeuge zugelassen sind. Um das Ziel zu erreichen, bedarf es insbesondere eines schnellen und flächendeckenden Ausbaus an Ladeinfrastruktur. Laden müsse so einfach werden wie tanken. Je mehr Schnellladesäulen und Ladesäulen verfügbar sind, desto attraktiver würde das batterieelektrische Fahren. Das Erreichen des 15-Millionen-Ziels setzt einen erheblichen Anstieg der Neuzulassungen von batterieelektrischen Fahrzeugen bereits in den nächsten Jahren voraus. Die Bundesregierung werde gemeinsam mit der Branche die Entwicklung eng monitoren und im Bedarfsfall weitere Maßnahmen zur Erreichung des Ziels beschließen.

Zur Verstärkung des Ladesäulenausbaus sind einige kurzfristige Maßnahmen geplant. So sollen die Verteilnetzbetreiber gesetzlich verpflichtet werden, ihre Netze vorausschauend auszubauen, damit im Jahr 2030 15 Millionen vollelektrische Fahrzeuge reibungslos geladen werden können. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr werden prüfen, wie zusätzliche Potenziale bei Zulassungs- und Netzanschlussverfahren für Ladesäulen gehoben (unter anderem Eichrecht, digitale Antragsverfahren) und Netzanschlusskosten reduziert werden können. Des Weiteren wird die Bundesregierung die Betreiber von großen Tankstellen gesetzlich verpflichten, binnen fünf Jahren mindestens einen Schnellladeplatz pro

<sup>5</sup> European Train Control System, deutsch Europäisches Zugbeeinflussungssystem.

Tankstelle zu errichten. Außerdem soll das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) so novelliert werden, dass Anforderungen für Ladesäulen-Infrastruktur für Wohn- und Gewerbegebäude deutlich ambitionierter ausgestaltet werden.

Auch im Luftverkehr sollen erneuerbare Energien und Elektrifizierung Einzug halten. Ziel der Fortentwicklung des Luftfahrtforschungsprogramms (LuFo) sei die Entwicklung von Luftfahrttechnologien auf Basis klimaneutraler Antriebe bis 2026. Die in LuFo Klima entwickelten Technologien tragen dazu bei, die Klimawirkung der Luftfahrt schon bis 2030 signifikant zu verringern — zunächst in der Klasse der Regionalflugzeuge bis 2028. Um Potenzial für Treibhausgas-Minderungen an Flughäfen zu heben, werde die Bereitstellung von Infrastruktur für die regenerative Bodenstromversorgung von Luftfahrzeugen auf Vorfeldabstellpositionen unterstützt.

Es werden weitere Landstromanlagen für Seeschiffe und Binnenschiffe insbesondere in den großen Seehäfen Hamburg und Bremen und am Rhein gefördert. Das Maritime Forschungsprogramm leistet mit seiner Grundidee, die maritime Industrie in Deutschland zu stärken, einen erheblichen Beitrag zur Erreichung einer klimaneutralen Schifffahrt. In der Überarbeitung des Maritimen Forschungsprogramms soll ein neuer Förderschwerpunkt „Klimaneutrales Schiff — Maritime Reallabore“ aufgenommen werden.

Neben verkehrstechnischen Maßnahmen sollen Raum- und Verkehrsplanung sowie das Mobilitätsmanagement eine Rolle spielen. Berufliche Wege könnten durch Digitalisierung reduziert werden; die Covid-19-Pandemie haben die Potenziale für mobiles Arbeiten und Homeoffice gezeigt. Diese Möglichkeiten sollen erhalten werden. Dafür müsse der Ausbau der infrastrukturellen Grundlagen vorangetrieben werden. Um das Ziel einer flächendeckenden Versorgung mit Glasfaser und dem neuesten Mobilfunkstandard zu erreichen, soll der Marktprozess durch die Gigabitstrategie der Bundesregierung unterstützt und flankiert werden. Die Bundesregierung prüft, ob und inwieweit durch die Anpassung rechtlicher Rahmenbe-

dingungen die Attraktivität der Nutzung des Homeoffice auch langfristig für Wirtschaft und Beschäftigte erhöht werden kann.

Das Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrsordnung sollen so angepasst werden, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen.

Soweit die Beschlüsse des Koalitionsausschusses. Die Allianz pro Schiene wertet die Ergebnisse des Koalitionsausschusses für die Schiene als positiv, für den Klimaschutz im Verkehr insgesamt jedoch als enttäuschend. Der Geschäftsführer des Verbands, Dirk Flege, nannte es einen „Riesenfortschritt“, dass der Finanzierungskreislauf „Straße finanziert Straße“ der Lkw-Maut aufgebrochen werde, damit künftig auch wieder Schieneninfrastrukturprojekte aus Mauteinnahmen finanziert werden können. Flege sieht es außerdem als großen Erfolg, dass alle vordringlichen Schienenprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan zum überragenden öffentlichen Interesse erklärt werden sollen — eine zentrale Empfehlung der Beschleunigungskommission Schiene. Trotz positiver Entscheidungen für die Schiene stellte Flege fest, dass es in der Bundesregierung „keine Klimapolitik aus einem Guss“ gäbe; im Verkehrsbereich enthalte der Beschluss ein „Sammel-surium teils widersprüchlicher Einzelmaßnahmen, die in Summe enttäuschend“ seien. Bei aller Freude über zusätzliche Finanzierungsquellen für die Schiene habe man große Zweifel, dass Deutschland mit den vereinbarten Maßnahmen seinen Klimazielen näherkomme. Die Aufweichung der Ziele für den Verkehrssektor würde dazu führen, dass beim Klimaschutz noch mehr Zeit verloren ginge. — und den Bau neuer Autobahnen zu beschleunigen, würde die Klimaproblematik sogar weiter verschärfen. „Daran ändern auch Solarpanels am Fahrbahnrand nichts“, so Flege.

## Kabinett beschließt Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Die Bundesregierung hat am 7. Juni 2023 die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgelegte Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) beschlossen. Das Gesetz ist die rechtliche Grundlage für Investitionen in das rund 33 800 Kilometer lange Schienennetz des Bundes. Dessen bisherige Ausgestaltung — insbesondere die finanzielle Trennung von Ersatzinvestitionen und Instandhaltung — hat sich in einzelnen Bereichen zuletzt zunehmend als ein Investitionshemmnis erwiesen. Dies soll im Zuge des geplanten Gesetzesentwurfs beseitigt werden. Im Gesamtnetz und insbesondere auf den geplanten Hochleistungskorridoren soll zudem ein optimierter Mitteleinsatz eine höhere Kapazität und dauerhafte Verfügbarkeit ermöglichen.

Das Gesetz sieht unter anderem folgende Änderungen vor:

- Der Bund kann sich zukünftig auch an den Kosten der Unterhaltung und Instandhaltung beteiligen. Dies trägt dazu bei, dass das Netz in den sogenannten Hochleistungskorridoren dauerhaft verfügbar ist.
- Der Bund kann künftig auf Grundlage des BSWAG IT-Leistungen zur Digitalisierung der Eisenbahninfrastruktur finanzieren.
- Bestimmte Folgekosten aus Investitionsprogrammen des Bundes zur Herstellung von Barrierefreiheit (zum Beispiel der Betrieb von Personenaufzügen) oder freiwillige Lärmsanierungen können künftig ebenfalls finanziert werden.
- In Verkehrsstationen kann der Bund zukünftig auch Ersatzinvestitionen nachhaltig ausgestalten und die Verkehrsstationen an den zukünftigen verkehrlichen Bedarf anpassen. Dies gilt insbesondere für eine Anpassung der Bahnsteige.

Der Gesetzesentwurf, mit dem das BMDV eine zentrale Forderung der Beschleunigungskommission Schiene umsetzt, findet sich auf der Internetseite <https://bmdv.bund.de>.



## **Beschleunigungskommission Schiene legt ersten Fortschrittsbericht vor**

Mitte Dezember 2022 hatte die Beschleunigungskommission Schiene (BKS) rund 70 Maßnahmen vorgestellt, wie in den nächsten drei bis fünf Jahren kapazitätssteigernde Maßnahmen für die Schiene wirksam und beschleunigt umgesetzt werden können (siehe Folge [126](#) der *GRV-Nachrichten*, Seite 6f). Nach einem halben Jahr, am 20. Juni 2023, zogen Bund und Branche eine erste Bilanz.

Der Bericht zeigt: In allen fünf Handlungsfeldern wurden Fortschritte erreicht. Rund 80 Prozent der Maßnahmen befinden sich bereits in Umsetzung oder werden für diese vorbereitet. Bei 13 Maßnahmen dauert die Prüfung noch an. Die Bundesregierung berücksichtigt BKS-Empfehlungen unter anderem bereits bei diesen Gesetzgebungsverfahren:

- Das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz (Kabinettsbeschluss am 3. Mai 2023) soll wichtige Schieneninfrastrukturprojekte in das überragende öffentliche Interesse stellen, für mehr Plangenehmigungen anstelle von Planfeststellungsbeschlüssen sorgen sowie Planfeststellungsverfahren bei Projekten des Transeuropäischen Netzes auf vier Jahre begrenzen.
- Mit der Novelle des Bundes schienewegeausbaugesetzes (BSWAG, Kabinettsbeschluss am 7. Juni 2023, siehe *Bericht auf Seite 12*) soll die bisher existierende finanzielle Trennung von Ersatzinvestitionen und Instandhaltung beseitigt werden, die sich in einzelnen Bereichen zuletzt zunehmend als Investitionshemmnis erwiesen hat.

Der erste Fortschrittsbericht kann von der Internetseite <https://bmdv.bund.de> heruntergeladen werden.

## **Befahrungsabgabe des Nordostsee-Kanals halbiert**

Der Bund hat zum 1. Juli 2023 für die Schiffe, die auf dem Nordostsee-Kanal (NOK) zur Annahme eines Bordlotsen verpflichtet sind — zunächst bis zum 30. Juni 2026 befristet — die Befah-

rungsabgabe halbiert. Hintergrund sind neben den gesamtwirtschaftlichen Mehrbelastungen im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine die zusätzlichen Kosten, die am NOK durch temporär höhere Entgelte für Lotsen und Kanalsteuer entstehen.

Seit 1. Juli 2023 gilt im NOK eine einheitliche reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 12 Stundenkilometern für alle Schiffe. Die hierdurch verlängerten Durchfahrungszeiten führen zu höheren Entgelten für Lotsen und Kanalsteuerer je Durchfahrt. Mit der temporären Absenkung der Befahrungsabgabe übernimmt der Bund diese zusätzlichen Kosten.

Die Geschwindigkeitsbegrenzung am NOK wurde aufgrund von Schäden am NOK eingerichtet. Im Rahmen eines Monitorings zur Stabilität an Unterwasserböschungen wurden teilweise größere Erosionsschäden festgestellt. Ursächlich hierfür sind unter anderem wachsende Schiffsgrößen und stärkere Motoren. Mögliche Rutschungen der Unterwasserböschungen könnten auch die Betriebswege beeinträchtigen. Die Sanierungsarbeiten sollten im Mai beginnen, die Dauer der Sanierungsarbeiten ist noch unklar.

## **Bundesregierung beschließt Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Die Bundesregierung hat am 21. Juni 2023 den vom Bundesminister für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgelegten Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) beschlossen und zugleich den Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zur Kenntnis genommen.

Wie im Koalitionsvertrag festgehalten, sollen StVG und StVO so angepasst werden, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs endlich auch die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden.

Mit der Novelle des Straßenverkehrsgesetzes wird der Rechtsrahmen geschaffen, um sodann in der StVO den

Behörden neue Befugnisse einzuräumen. Das StVG stellt damit die Ermächtigung für Neuregelungen in der StVO zur Verfügung. Es sagt klar, dass beim Erlass neuer Befugnisse der Behörden durch die StVO die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs weiterhin stets zu berücksichtigen sind. Das ist eine abstrakte Regelung, die die StVO vor die Aufgabe stellt, die konkreten Bestimmungen auf dieser Basis zu erlassen. Mit dem StVG selbst werden noch keine Eingriffs- oder Anordnungsmöglichkeiten für die Behörden geschaffen. Das StVG sagt außerdem klar, dass auch die Behörden vor Ort, wenn sie später von den noch zu regelnden neuen Befugnissen Gebrauch machen, nochmals für die konkrete Örtlichkeit ebenfalls die Auswirkung der eigentlichen Anordnung auf die Sicherheit und Leichtigkeit des örtlichen Verkehrs berücksichtigen müssen.

Die StVO wird auf dieser Grundlage dann konkrete Befugnisse der örtlichen Behörden vorsehen, zum Beispiel zur Anordnung von Sonderfahrspuren für bestimmte klimafreundliche Mobilitätsformen auf Erprobungsbasis, etwa für elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge oder mit mehreren Personen besetzte Fahrzeuge. Außerdem wird sie den Behörden vor Ort mehr Flexibilität bei der Anordnung von Bewohnerparken einräumen. Bisher gingen die Behörden davon aus, dass hierfür im Vorfeld erheblicher Parkdruck nachgewiesen werden muss. Künftig wird ausdrücklich klargestellt, dass bereits prognostische Daten bei der städtebaulichen Planung für diese Zwecke ausreichen. Das heißt: Sie müssen nicht erst die Entwicklung der tatsächlichen Parksituation abwarten.

Weiter ist vorgesehen, dass die Anordnung von Tempo-30-Regelungen an ganz bestimmten Stellen erleichtert wird, und zwar an Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, Fußgängerüberwegen und Streckenabschnitten bis zu 500 Metern zwischen zwei Tempo-30-Strecken, damit der Verkehr besser fließen kann.

Das StVG muss noch von Bundestag und Bundesrat beschlossen werden. In einem zweiten Schritt wird die neue Ermächtigungsgrundlage zum Erlass der genannten konkreten Maßnahmen

durch eine Verordnung ausgefüllt, die die Befugnisse der Behörden vor Ort im Einzelnen regelt. Das BMDV hat bereits einen entsprechenden StVO-Entwurf erarbeitet, der nun mit den Ländern abgestimmt wird. Ziel ist eine Verabschiedung im Bundesrat noch in diesem Jahr.

## Informationen des Vereins GdI — AdI

Für den Inhalt dieses Kapitels ist die Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs (GdI) / Association des Ingénieurs des transports publics (AdI) verantwortlich (siehe Impressum).

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

Pressekonferenz im Zeichen des Klimaschutzes ..... 41

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

### Mutationen der GdI-Mitglieder

Von David Kyburz, GdI Mutationen.

An den Sitzungen des GdI-Zentralvorstandes vom 16. März und 9. Juni 2023 ergaben sich Mutationen der Mitglieder. Ein herzliches Willkommen geht an die 8 neuen GdI-Mitglieder (siehe Tabelle unten).

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

- Rudolf Balmer, Ortsgruppe Bern
- Werner Felber, Ortsgruppe Luzern
- Fritz Hirsbrunner, Ortsgruppe Bern
- Jürg Schöning, Ortsgruppe Bern

Name	Vorname	Ortsgruppe	Arbeitgeber
Spring	Daniel	Bern	RBS
Kilchenmann	Lionel	Lausanne	SBB
Hüsler	Willi	Zürich	IBV Hüsler AG
Urbani	Luca	Zürich	IBV Hüsler AG
Döbeli	Anina	Zürich	SBB
Häseli	Jamina	Zürich	SBB
Pletscher	Stefan	Zürich	SBB
Meier	Florian	Zürich	RhB

Tabelle: Neumitglieder der GdI per 9. Juni 2023

### Rückblick auf Fachtagung und Generalversammlung in der Region Basel

Von Fabian Jeker, GdI Bulletin.

Auf Einladung des sich am Standort Olten neu im Aufbau befindlichen Ortsgruppenvorstands Nordwestschweiz / Zentralschweiz / Tessin fand die diesjährige Fachtagung und Generalversammlung am 9. und 10. Juni 2023 in der Region Basel statt.

Die Fachtagung vom Freitag startete im Smart City Lab auf dem Areal des Güterbahnhofs Wolf in Basel mit einer Vortragsreihe zu aktuellen Aus- und Umbauvorhaben in der Region. **Reto Aebi**, Portfoliomanager Nord-Süd bei SBB Infrastruktur, erläuterte die Abläufe des Intervallmanagements und der Baustellenplanung in der Region Basel sowie der nationalen und internationalen Baustellenkoordination.



Die Vortragsreihen der Fachtagung und die Generalversammlung fanden im Smart City Lab in den ehemaligen Güterhallen auf dem Areal des Güterbahnhofs Wolf in Basel statt;

Foto: Fabian Jeker.

**Wolfgang Stolle**, Projektleiter Ausbauprojekte Knoten Basel bei SBB Infrastruktur, stellte das Vorhaben «Leistungssteigerung Basel SBB» vor: ein zusätzliches Perron auf der Südseite sowie eine provisorische Passerelle im Westen schaffen die nötigen Kapazitäten, um im Bahnhof Basel SBB per Ende 2025 mehr Züge und mehr Reisende aufnehmen zu können.



Besichtigung der Baustelle für die Leistungssteigerung Basel SBB. Ab Ende 2025 sollen im Bahnhof damit mehr Züge und mehr Passagiere aufgenommen werden können;

Foto: Daniel Dufner.

**Philippe Marti** von SBB Immobilien gab einen Einblick in das Immobilienentwicklungsprojekt Basel Wolf. Die ehemaligen Güterhallen bieten mit dem Smart City Lab bereits heute Raum für Start-ups und Events. Ein Teil des Areals wird künftig für Wohnungen umgenutzt, mit öffentlich zugänglichen, attraktiven Freiräumen. Doch wird es auch weiterhin Nutzungen durch Gewerbebetriebe und die Logistikbranche geben.

**Raven Schäfer** von SBB Cargo zeigte den aktuellen Stand und die Ziele des Projekts für das geplante Containerterminal «Gateway Basel Nord» mit neuem Hafenbecken 3 auf. Neben der Komplexität des Vorhabens mit zahlreichen Einzelprojekten und unterschiedlichen Bauherren über Netz- und Landesgrenzen hinweg mit daraus folgendem grossen Koordinationsbedarf stellen die Anstrengungen für den Naturschutz die Hauptherausforderungen dar.

Nach einem reichhaltigen Stehlunch leitete **Thomas Staffelbach**, Gesamtprogrammleiter Ausbau Knoten Basel bei SBB Infrastruktur, mit seiner Präsentation das Nachmittagsprogramm ein. Die geplanten langfristigen Kapazitätsausbauten im Knoten Basel mit dem «Herzstück Basel» — einer neuen unterirdischen Verbindung für den Regionalverkehr zwischen Basel SBB, Basel Badischer Bahnhof und Bahnhof Basel St. Johann als Kernelement — müssen in Etappen beschlossen und umgesetzt werden, deren Abfolge nachfrageorientiert flexibel gewählt werden kann. Jede Etappe wird dabei mehr Angebot ermöglichen. Unabdingbare Voraussetzung dazu ist jedoch die bereits laufende «Leistungssteigerung Basel SBB» als erster Schritt. Das Gesamtprogramm umfasst ein Investitionsvolumen von rund 9 Milliarden



Schweizer Franken und liegt damit in der Grössenordnung der ebenfalls im Verlauf von mehreren Jahrzehnten in Etappen ausgebauten S-Bahn Zürich mit einem Volumen von rund 12 Milliarden Franken.

**Marco Galli**, Koordinator für den Ausbau Knoten Basel beim Kanton Basel-Stadt brachte die Sicht des Kantons auf die Langfristausbauten der Bahn ein. Das «Herzstück Basel» bildet ein Kernelement für den Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel mit Durchmesserlinien durch die Stadt Basel. Aktuelle Planungsschwerpunkte von Basel-Stadt sind unter anderem ein neuer Perronzugang in Basel SBB bei der Margarethenbrücke sowie die Standortsuche, Gestaltung, Erschliessung und Einbindung der neuen Bahnzugänge, Notausstiege und Entrauchungskamine für die geplante, neue unterirdische Bahnverbindung.

Zum Abschluss der Fachtagung folgten gruppenweise Besichtigungen je eines der aktuellen grossen Ausbauprojekte in der Region Basel:

- «Ausbau Bahnknoten Liestal» mit Vierspurausbau sowie einem neuen Wendegleis für den Regionalverkehr;
- «Entflechtung Basel – Muttenz» für die Entflechtung von Güterverkehr und Regionalverkehr zwecks Kapazitätssteigerung;
- «Leistungssteigerung Basel SBB».

Herzlicher Dank geht an unsere fachkundigen Führer **Thomas Staffelbach**, **Christoph von Felten**, **Wolfgang Stolle** und **Tibor Gfeller** von SBB Infrastruktur.

Am Samstagmorgen fand die Generalversammlung wiederum im Smart City Lab in Basel statt. Diese genehmigte die statutarischen Geschäfte einstimmig. **David Kyburz** hatte bereits im Verlaufe des letzten Vereinsjahres die Aufgaben der Mutationsstelle von **Peter Hug** übernommen. Die Generalversammlung nahm nun einstimmig die entsprechende formelle Ersatzwahl vor.

Zwei Anträge der Ortsgruppe Zürich / Ostschweiz für die Einführung eines monatlichen Newsletters sowie die Anstellung eines Geschäftsführers wurden im Einverständnis mit den Urhebern sistiert und nicht zur Ab-

stimmung gebracht. Für die damit angestrebten Ziele — insbesondere die Erhöhung der Sichtbarkeit der GdI durch zeitgemässe Präsenz im Internet und in sozialen Netzwerken, die Unterstützung und Vereinfachung der Veranstaltungsorganisation sowie der Wechsel vom Hol- zum Bringprinzip in der Mitgliederinformation — hat der Zentralvorstand Aktivitäten lanciert. Gute Beispiele für Auftritte in online Kanälen und für Webtools sowie entsprechendes Fachwissen sind willkommen (bitte melden unter [info@gdi-adi.ch](mailto:info@gdi-adi.ch)).

Ein Antrag der Ortsgruppe Mittelland / Jura für die Neugestaltung der «GdI Know[s] How»-Veranstaltungsreihe wurde von der Generalversammlung einstimmig angenommen. Gemäss verabschiedetem Konzept finden regelmässig und alternierend in Lausanne, Bern, Olten / Luzern und Zürich Livevorträge zu Fachthemen aus unterschiedlichen Bereichen wie Infrastruktur, Personen- und Güterverkehr, Betrieb und Technik vor Ort am frühen Abend statt. Die Vorträge werden zudem per Streaming übertragen. Dabei sollen sowohl erfahrene Berufsleute eingeladen werden wie auch Studierende ihre Forschungsarbeit vorstellen können. Alle Präsentationen werden mit einer kurzen Zusammenfassung des Anlasses auf der GdI-Webseite zugänglich gemacht. Im Anschluss an die Vorträge soll jeweils die Möglich-

keit bestehen, sich zu einem individuellen Ausklang beim GdI-Stammtisch zu treffen. Das Konzept wird durch die Ortsgruppen gemeinsam abgestimmt und umgesetzt. Die bereits erwähnte Modernisierung der Onlinetools soll auch die Organisation und Durchführung dieser Veranstaltungsreihe unterstützen.

**Daniel Wirth**, Präsidiumsmitglied der Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände (UEEIV), berichtete über Aktualitäten und Schwerpunkte aus dem Dachverband: unter anderem die UEEIV-Präsenz an der Innotrans im Herbst 2022 in Berlin, die erfolgreiche Zertifizierung von Gleisbauingenieuren, die Durchführung von UEEIV-Webinaren (zugänglich über <https://ueeiv.eu>), die Mitgliederwerbung und die Gründung einer neuen Sektion «Young European Railway Engineers».

Der geplante Vortrag zum Thema «40 Jahre Taktfahrplan» mit einem Rückblick auf dessen Entstehung und einem Blick auf die heutige Situation musste aus Zeitgründen leider vertagt werden. **Hans Meiner** und **Andreas Willich** gaben einen Kurzeinblick in die Inhalte. Der Vortrag wird im Rahmen der Reihe «GdI Know[s] How» aufgenommen.

Im Anschluss an die Generalversammlung ging es per Strassenbahn zum Badischen Bahnhof und von dort zur Besichtigung des Areals des geplanten



Ein Besuch im Hafendomuseum mit anschliessendem Rundgang durch den Hafen in Basel-Kleinmünchen liess das Rahmenprogramm der Generalversammlung ausklingen.  
Foto: Daniel Dufner.

Containerterminals «Gateway Basel Nord» aus dem fahrenden Zug nach Weil am Rhein mit Erläuterungen durch **Philipp Buhl**.

Auf Einladung von **Florian Röthlingshöfer**, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen, standen uns die Tore des Hafenumuseums «Verkehrsdrehscheibe Schweiz» weit offen. Dort erläuterte **Christian Baumann**, ehemaliger stellvertretender Hafendirektor und heute Besucherführer, die Entwicklung der Rheinschifffahrt und der Schweizerischen Rheinhäfen sowie das Vorhaben «Gateway Basel Nord» mit neuem Hafenbecken 3 in Kleinhüningen. Auf einem Rundgang entlang des Hafenbeckens 1 über das Dreiländereck und den Westquai zurück wurden den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Dimensionen der Hafenanlagen in Basel-Kleinhüningen bewusst.

Bei einem feinen Mittagessen im Restaurant Schiff in Hafen- und Schifffahrtsatmosphäre fanden zwei interessante Tage in der Region Basel ihren Ausklang. Für Unermüdete stand im Anschluss das Hafenumuseum zur weiteren Besichtigung offen, wobei sich ganz mutige Teilnehmerinnen und Teilnehmer an den einzigen Hochseeschiffsführungssimulator in der Schweiz heranwagten.

Herzlicher Dank geht an das Organisationskomitee und alle Helfenden der diesjährigen Fachtagung und Generalversammlung um Hannes Maichle, Dani Dufner, Heike Martin, Rolf Gutzwiller, Flavio Brühwiler, Sylvain Meillasson und Philipp Buhl.

## **Bericht des GdI-Zentralvorstandes zu den Vereinsaktivitäten von Mai 2022 bis Juni 2023 anlässlich der Generalversammlung am Samstag, 10. Juni 2023 in Basel**

Von *Hannes Maichle*,  
GdI-Zentralsekretär

Der Zentralvorstand setzte sich wie folgt zusammen:

- Co-Präsidenten:  
Hans Meiner, Andreas Willich
- Sekretär: Hannes Maichle

- Mutationen: David Kyburz
- Kassier: Daniel Dufner
- Archiv: Peter Hug
- Bulletin: Fabian Jeker
- Delegierte Ortsgruppe Lausanne: Claude Chevalley, Sonia Domingo Ramos, Daniella di Stasi Cirillo
- Delegierte Ortsgruppe Bern: Josep Aniceto, Julius Bosch, Felix Dschung, Philipp Buhl, Roland Ziegler
- Delegierte Ortsgruppe Luzern: Hannes Maichle
- Delegierte Ortsgruppe Zürich: Daniel Scherrer, Bettina Wagner, Michael Burger, Hans Jörg Käppeli, Urs Bachmann

Der Zentralvorstand hat sich im Berichtsjahr 2022 zu vier Sitzungen zusammengefunden. Neben den laufenden Verbandsgeschäften wurden die traditionellen Anlässe wie Fachtagung, Generalversammlung und Auslandsexkursion vorbereitet. Nachdem in den Jahren 2020 und 2021 wegen der Pandemie nur sehr wenige Anlässe durchgeführt werden konnten, hat sich die Situation 2022 weitgehend normalisiert. Zusätzlich zu den nationalen Anlässen hatten alle Mitglieder die Möglichkeit, auch an insgesamt rund 15 regionalen Anlässen teilzunehmen.

### **Fachtagung vom 13. Mai 2022 im Raum Genf und Generalversammlung vom 14. Mai 2022 in Lausanne**

Die Ortsgruppe Lausanne organisierte ein vielfältiges Programm. Mit spannenden Vorträgen und interessanten Besichtigungen wurden uns die Projekte des Léman-Express, die Organisation Lémanis und der Betrieb der Bahnlinie Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) sowie der Ausbau des Knoten Lausanne nähergebracht. *Ein ausführlicher Bericht findet sich in Folge [124](#) der GRV-Nachrichten auf Seite 13f.*

### **Auslandsexkursion vom 14. bis 18. September 2022 in die Niederlande**

Das von der Ortsgruppe Bern mit Philipp Buhl, Michael Stähli, Daniel Pixley, Daniel Dufner und Daniel Scherrer mit Kollegen der Nederlandse Spoorwegen (NS) und des Infrastrukturbetreibers Pro-Rail vorbereitete Programm erlaubte einen vertieften Einblick in die Themen Hafen Rotterdam,

Hochwasserschutz und Zukunftsprojekte der Eisenbahn. Die 60 Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben die fachlich, kulturell und kulinarisch perfekt organisierte Exkursion sehr genossen. *Ein ausführlicher Bericht findet sich in Folge [125](#) der GRV-Nachrichten auf Seite 18f.*

### **Pensioniertenausflug vom 26. Oktober 2022**

Vielen Dank an Thomas Rüdiger für die Organisation! Teilgenommen haben 43 GdI-Mitglieder. Sie trafen sich am Hauptsitz des Swatch-Konzerns in Biel und besichtigten das Omega-Museum. Anschliessend fand das traditionelle, gemeinsame Mittagessen in Biel im Restaurant Barrique statt. *Siehe Bericht in Folge [125](#) der GRV-Nachrichten auf Seite 21.*

### **Redaktionsteam**

Auf der GdI-Webseite [www.gdi-adi.ch](http://www.gdi-adi.ch) sind die Einladungen zu allen Veranstaltungen sowie alle anderen wichtigen Informationen allen Mitgliedern zugänglich. Peter Hug, Urs Wili, Michel Bermane, Fabian Jeker und Sylvain Meillasson bildeten das Redaktionsteam [redaktion@gdi-adi.ch](mailto:redaktion@gdi-adi.ch). Hannes Maichle vertritt die Anliegen des Zentralvorstandes. Grosser Dank gebührt dem ganzen Team für die Gestaltung und die laufende Aktualisierung unseres Internet-Auftritts.

### **Zusammenarbeit mit dem KVöV**

Mit dem Kaderverband des öffentlichen Verkehrs (KVöV) wurde die gute und enge Zusammenarbeit weitergeführt, wo die GdI in der Geschäftsleitung durch den Co-Präsidenten Hans Meiner vertreten ist. Präsident Markus Spühler vertritt die Anliegen unserer Mitglieder in der Verhandlungsgemeinschaft Gesamtarbeitsvertrag (GAV) von SEV (Gewerkschaft des Verkehrspersonals), Transfair, VSLF (Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter) und KVöV.

Es fanden 2022 auch wiederum zwei sehr gut besuchte nationale KVöV-Anlässe statt. Am 29. März 2022 zum Thema «Cyber Security — Herausforderungen für das System Bahn» mit Marcus Griesser, CIO der SBB AG und am 2. November 2022 zum aktu-



ellen Thema «Lieferketten — Herausforderungen und Lösungen» mit Daniel Moraschetti, Leiter Rollmaterial und Unterhalt bei SBB Personenverkehr. Siehe [www.kvoev.ch](http://www.kvoev.ch). Die Mitgliederzahl erhöhte sich leicht auf 1423, davon 947 Berufsaktive, rund 60 Prozent davon sind auch GdI-Mitglieder.

### Bulletin und GRV-Heft

In den GRV-Nachrichten bringt die GdI ihre gesellschaftlichen Themen und aktuelle verkehrliche Beiträge ein. Die vier Folgen der Berichtsperiode sind im Jahr 2022 im Juli (Folge 124), im November (Folge 125) sowie im Jahr 2023 im April (Folge 126 und Supplement 126a) erschienen. Die Hauptausgaben erscheinen jeweils elektronisch als PDF und als Printausgabe, die Supplemente nur in elektronischer Form als PDF. Im aktuellen Berichtsjahr sind bereits weitere Ausgaben geplant (Folge 127 für August und Folge 128 für November). Die Koordination der GdI-Beiträge stellte unser Redaktor Fabian Jeker sicher. Vielen Dank an dieser Stelle für seine grosse Arbeit.

### Ortsgruppe Suisse occidentale / Valais

Im Anschluss an die Organisation der nationalen Fachtagung hat die Ortsgruppe als nächstes am 12. Dezember 2022 eine Besichtigung der neuen Standseilbahn Sierre – Montana-Crans durchgeführt. *Ein ausführlicher Bericht in Französisch findet sich in Folge 126 der GRV-Nachrichten auf Seite 15f. Eine deutsche Version erschien als Supplement 126a.* Am 25. Januar 2023 wurde in Puidoux die Centrale de congénération besichtigt. Am 9. Februar 2023 fand ein Vortrag zum Ausbau des Industriewerkes Yverdon statt. Am 5. Juni 2023 stand ein Besuch bei der Gleisbaufirma Scheuchzer in Busigny auf dem Programm (*siehe Bericht auf Seite 19 in dieser Folge der GRV-Nachrichten*).

Der Vorstand der Ortsgruppe besteht aus Claude Chevalley, Daniella di Stasi, Lucas Amstein und Sonia Domingo.

### Ortsgruppe Mittelland / Jura

Am 22. August 2022 fand die Jahresversammlung statt. Am 16. Dezember 2022 folgte der Vortrag «Netzaufbau in 5 Minuten» («was macht die SBB bei einem Blackout des Bahnstromnetzes?»), erstmals an einem Freitagmorgen. Das Echo war sehr positiv. *Ein ausführlicher Bericht findet sich in Folge 126 der GRV-Nachrichten auf Seite 17.* Am 16. Januar 2023 fand die traditionelle Berner Fondue-Tradition statt. *Siehe Bericht in Folge 126 der GRV-Nachrichten auf Seite 18.* Am 1. Juni 2023 konnte der verschobene und mit Spannung erwartete Vortrag zu den Bahnen in Japan durchgeführt werden (*siehe Bericht auf Seite 18 in dieser Folge der GRV-Nachrichten*). Die Auslandsexkursion 2022 erforderte zudem grossen Einsatz.

Im Ortsgruppen-Vorstand tätig sind Josep Aniceto, Julius Bosch, Philipp Buhl, Roland Ziegler und Felix Dschung. Matthias Handschin ist für GdI Know[s] How dazugestossen.

### Ortsgruppe Nordwest- / Zentralschweiz / Ticino

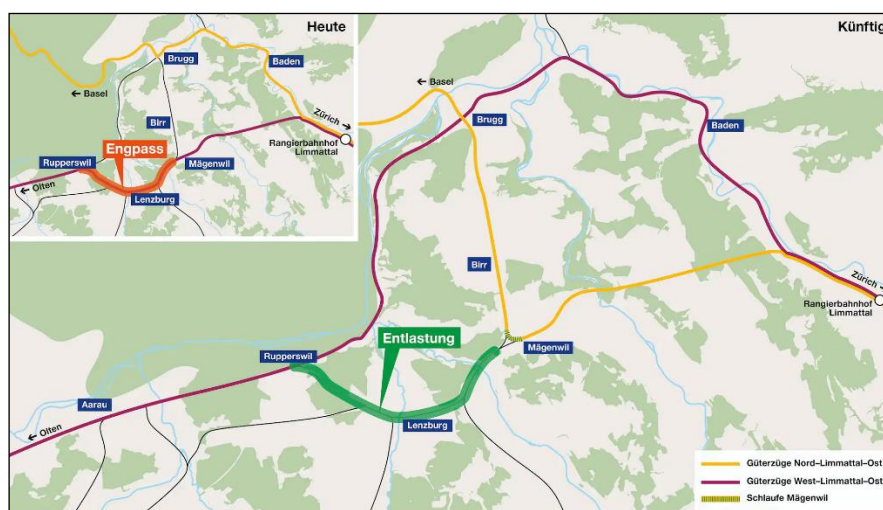
Am 30. November 2022 hat in Luzern wiederum der traditionelle „Boccia-Abend“ der Ortsgruppe Nordwest- / Zentralschweiz / Ticino stattgefunden. Dem zuverlässigen Organisator Robi Brun sei bestens gedankt. *Siehe Bericht in Folge 126 der GRV-Nachrichten auf Seite 18.*

Der sich im Aufbau befindliche neue Vorstand am Standort Olten hat sich ferner intensiv mit der Organisation der Fachtagung und Generalversammlung vom 9./10. Juni 2023 in Basel befasst (*siehe Bericht auf Seite 14 in dieser Folge der GRV-Nachrichten*). Als Ansprechpartner steht Hannes Maichle zur Verfügung. Die Neuzusammensetzung des Vorstandes läuft.

### Ortsgruppe Zürich / Ostschweiz

Am 16. Juni 2022 unternahm die Ortsgruppe eine Fachexkursion zur künftigen Neubaustrecke Terzo Valico dei Giovi nach Tortona. *Ein ausführlicher Bericht findet sich in Folge 125 der GRV-Nachrichten auf Seite 16f.* Am 2. November 2022 wurde ein weiterer ViTa-Anlass, zum Thema Bauarbeiten auf der VBZ-Linie 13, durchgeführt. Ebenfalls im ViTa-Format folgte am 19. Januar 2023 der nächste Anlass, diesmal zum Thema anstehende Investitionen bei der Forchbahn. *Siehe Berichte in Folge 126 der GRV-Nachrichten auf Seite 16f.* Am 25. April 2023 fand die Jahresversammlung mit einem Referat zum Projekt Verbindungslinie Brunegg-Mägenwil statt (*siehe Bericht auf Seite 18 in dieser Folge der GRV-Nachrichten*).

Im Vorstand der Ortsgruppe waren Michael Burger, Hans Jörg Käppeli, Urs Bachmann, Bettina Wagner und Daniel Scherrer (Präsident) tätig. >>



Übersichtskarte zum Bericht auf der nächsten Seite:  
Das Projekt „Leistungssteigerung Rapperswil – Mägenwil“ ermöglicht einen Angebotsausbau bei der S-Bahnlinie S11 und sichert Kapazitäten für den Güterverkehr.  
Grafik: SBB AG.



## Union European Railway Engineering Associations (UEEIV)

Im Vordergrund standen die inhaltliche Mitgestaltung und finanzielle Unterstützung von Fachveranstaltungen der Mitgliedsverbände sowie das Ermöglichen von fachlicher Weiterbildung. Unser Mitglied Roland Wermelinger ist aus dem Vorstand zurückgetreten. Weiterhin ist die GdI im Vorstand der UEEIV durch unser Mitglied Daniel Wirth vertreten.

### Mitglieder

† In der Berichtsperiode sind 8 Mitglieder verstorben:

Rudolf Balmer, Rudolf Blumer, Marcel Desponds, Werner Felber, Rudolf Gränicher, Fritz Hirsbrunner, Rolf Rüetschi, Jürg Schöning.

Wir behalten die verstorbenen Mitglieder in ehrender Erinnerung.

Der Mitgliederstand per 10. Juni 2023 (Generalversammlung) präsentiert sich wie folgt:

14.05.2022	10.06.2023	Delta
<i>Suisse romande</i>		
115	109	- 6
<i>Mittelland / Jura</i>		
372	350	- 22
<i>NW / Zentral / Ticino</i>		
147	144	- 3
<i>Zürich / Ostschweiz</i>		
229	227	- 2
<b>Total</b>		
<b>863</b>	<b>830</b>	<b>- 33</b>

## Fachreferat

### „Leistungssteigerung Rapperswil – Mägenwil“

Von Fabian Jeker, GdI Bulletin.

Bahnreisenden zwischen Olten und Zürich ist die Baustelle bei Mägenwil sicher schon aufgefallen oder sie waren bereits davon betroffen. **Philipp Buhl**, Leiter Netzentwicklung Güterverkehr bei SBB Infrastruktur, und **Till Kühnis**, Projektleiter Projektmanagement Region Mitte bei SBB Infrastruktur, stellten am 25. April 2023 im Anschluss an die Jahresversammlung der Ortsgruppe Zürich / Ostschweiz die verkehrliche Herleitung und die infra-

strukturelle Umsetzung des Ausbauprojekts „Leistungssteigerung Rapperswil – Mägenwil“ aus dem Angebotsschritt 2025 vor.

Der Modalsplit im Güterbinnenverkehr auf der Schiene soll wieder gesteigert werden, zugleich verfolgt der Kanton Aargau Ausbaupläne im Schienenpersonenverkehr. Doch die intensive Nutzung der Schieneninfrastruktur im Raum Brugg – Baden sowie auf der Heitersberglinie verunmöglicht bisher weitere Angebotsausbauten.

Mit vergleichsweise geringen Infrastrukturmassnahmen im Umfang von 158 Millionen Schweizer Franken — einer neuen Güterverkehrsschleife zwischen Birm und Mägenwil von rund einem Kilometer, dem Bahnhofumbau Mägenwil und neuen schnellen Weichenverbindungen im Gebiet Gexi — kann die vorhandene Infrastruktur optimal genutzt und die Leistungsfähigkeit gesteigert werden. Die Güterverkehre werden entflochten: schwere und langsamere Güterzüge verkehren künftig via Wildegg – Brugg – Mägenwil, die schnellen Expressgüterzüge weiterhin via Lenzburg. Dies ermöglicht den durchgehenden Halbstundentakt bei der S-Bahnlinie S11 zwischen Aarau und Zürich und sichert Kapazitäten für den Güterverkehr. *Siehe hierzu die Übersichtskarte auf der vorigen Seite!*

Das Ausbauprojekt erforderte die Umsetzung umfangreicher Lärmschutzmassnahmen mit intensiven Verhandlungen. Trotz mehrerer Einsprachen und einem Baustopp infolge der Corona-Pandemie kann das Vorhaben termingerecht und im vorgesehenen Budgetrahmen per Dezember 2023 abgeschlossen und damit die Kapazität erweitert sowie der integrale Halbstundentakt bei der S11 zwischen Aarau und Zürich eingeführt werden.

In der anschliessenden Diskussions- und Fragerunde war zu erfahren, dass die Führung der schweren Güterzüge über Wildegg – Brugg – Mägenwil für diese keine wesentlich längeren Fahrzeiten mit sich bringt und dass es sich beim Vorhaben um eine Entlastungsmassnahme handelt, die den aktuellen Angebotsausbau bei der S11 ermöglicht. Für weitere Angebotschritte in fernerer Zukunft werden weitere Massnahmen erforderlich sein.

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

- an GRV, Postfach 101403, 45014 Essen,
- per Fax +49 234 5465180 oder
- Mail an [versand@grv-nachrichten.de](mailto:versand@grv-nachrichten.de).

Mitglieder des Vereins GdI — AdI melden ihre Adressänderungen bitte an [info@gdi-adi.ch](mailto:info@gdi-adi.ch).

## GdI Know[s] How Fachreferat „Eisenbahn in Japan“ vom 1. Juni 2023

Von Rolf Gutzwiller und Oskar Stalder, Ortsgruppe Zürich / Ostschweiz.

**Thomas Graffagnino**, Experte Fahrplanstabilität und -robustheit bei der SBB, hat im Jahr 2022 mehr als 100 Tage in Japan verbracht, um die japanischen Bahnproduktionssysteme kennenzulernen. Im Rahmen eines hybrid durchgeführten GdI Know[s] How-Anlasses referierte er am 1. Juni 2023 in Bern über seine Erfahrungen.

In Japan gibt es 137 unabhängige, meist private, integrierte Bahnunternehmen. Die bekanntesten entstanden 1987 durch die Aufteilung und Privatisierung der ehemaligen Japanischen Staatsbahnen JNR. Von wenigen Ausnahmen mit Tokyometro abgesehen, sind ihre Fahrzeuge nicht interoperabel, jede Gesellschaft befährt exklusiv ihr eigenes Netz.

Wegen der enormen Einwohner- respektive Arbeitsplatzzahlen in den grossen Städten (zum Beispiel Ballungsraum Tokio–Yokohama 38 Millionen Einwohner) könnte die Verkehrsnachfrage mit motorisiertem Individualverkehr (MIV) gar nicht bewältigt werden, sodass in und zwischen solchen grossen Zentren der Schienenverkehr das Verkehrsmittel schlechthin ist. Bei „kleineren“ Städten (zum Beispiel Sendai 1 Million Einwohner) hat der MIV nach wie vor seine Bedeutung.

Die Sicherheit hat bei allen Bahnangestellten oberste Priorität. Schon fast als Kultur kann dabei die geforderte Parallelität menschlicher Handlungen betrachtet werden: Schauen, Sprechen, Zeigen — wobei letzteres mit den bekannten weiss behandschuhten Händen ausgeführt wird.

Ebenfalls einen grossen Stellenwert hat das Personal an der Front: Lokführer

und Zugchef sind für die Kunden sichtbar und fühlbar, das Stationspersonal muss sich vor Ort direkt an der Perronkante aufstellen. Die Mitarbeiter sind auch stolz auf „ihre“ Firma und setzen alles daran, möglichst viele Kunden zu gewinnen.

Für die Passagiere sind die Fahrpläne und die Bahnhöfe oft sehr komplex und von Aussenstehenden anfänglich schwer zu verstehen. Das Angebot variiert je nach Wochentag und Tageszeit entsprechend der Nachfrage. Es gibt noch keinen Taktfahrplan.

Dass sich die Kunden sehr diszipliniert verhalten, insbesondere beim Ein- und Aussteigen, führt der Referent auf die extreme Menschendichte zurück: Einzig die disziplinierte Regel-Einhaltung sämtlicher Beteiligten vermag das System stabil und bequem zu halten.

Die Shinkansenzüge haben in Japan Kultstatus: Es ist eine Ehre, mit dem Shinkansen fahren zu dürfen, und Zugfahrten in einen Bahnhof sind wie eine Zeremonie. Überdies hat der Shinkansen, eröffnet am 1. Oktober 1964, bis heute keinen einzigen Todesfall zu verzeichnen.

Der Vortrag konzentrierte sich vor allem auf die Kundensicht. Zahlreiche Filmaufnahmen, teilweise in Zeitraffer abgespielt, illustrierten die Ausführungen auf eindruckliche Art und Weise.

Das Referat wurde mit der kompetenten Beantwortung zahlreicher Fragen aus dem Publikum abgerundet.

Weitere GdI Know[s] How-Anlässe sind in Vorbereitung. Informationen dazu folgen auf der GdI-Internetseite.

## Visite de Scheuchzer SA à Bussigny du groupe Suisse occidentale / Valais de l'AdI

*De Sylvain Meillasson, groupe Suisse occidentale / Valais.*

Une vingtaine de membres de l'AdI a eu le privilège, le 5 juin dernier, d'être invitée à rencontrer des responsables et à visiter les installations de Scheuchzer SA à Bussigny (Vaud). Madame **Elena Luzio**, Directrice Vente et Marketing, et Monsieur **Thomas Streiff**, Key Account Manager, ont été nos interlocu-

teurs. Tous deux nous ont informés de développements récents ou à venir (ex. statut d'entreprise générale / totale), mais nous ont aussi rappelé certains « fondamentaux » lors d'une séance en salle très interactive et d'un large circuit sous un fort soleil sur le site de 33 000 m<sup>2</sup> de l'entreprise.

Il a ainsi été question de nouvelles prestations comme le laquage de ballast et plus encore d'engins Scheuchzer — le train d'assainissement Puscals a suscité des échanges fournis — que certain(e)s participant(e)s connaissent fort bien, du fait de leurs fonctions... La capacité de l'entreprise vaudoise à développer des solutions très avancées dans plusieurs domaines (renouvellement, soudure électrique en ligne et meulage des rails, ... et sa propension unique à assurer elle-même le plus souvent, les prestations qui y sont associées, ont été soulignées. Les missions effectuées par Scheuchzer à l'international (avec ses trains de meulage Grizzly et sa DRL-C ou encore par le biais de recours à sa gamme de solutions de laquage) ont aussi été évoquées, quand bien même le marché helvétique (particulièrement CFF) demeure stratégique et central pour la firme de Bussigny. Une part significative des moyens mobilisés à cet effet par Scheuchzer (60 machines dont certaines achetées sur étagère et le cas échéant, transformées) a pu être observée de près et décrite par le détail,



*Les visiteurs devant la toute nouvelle excavatrice RENARD ZWB sur le site de 33 000 m<sup>2</sup> de l'entreprise Scheuchzer;*

*Photo: document rédactionnel.*

à l'instar de la toute nouvelle excavatrice RENARD ZWB (voir photo) en cours de rodage.

L'intérêt suscité auprès des participants a été très grand. Nous remercions, pour son excellent accueil, Scheuchzer SA qui compte aussi une filiale à Olten (canton de Soleure) et qui constitue, à n'en pas douter, une des déclinaisons romandes de l'excellence helvétique.

## Vorschau auf Fachreferate zu Zukunftsprojekten des öffentlichen Verkehrs und der Eisenbahnen in Südtirol und im Trentino

*Von Fabian Jeker, GdI Bulletin.*

In den autonomen Provinzen Südtirol und Trento befinden sich diverse öV-Projekte in Planung oder in Umsetzung, wie unter anderem die Elektrifizierung der Vinschgaubahn, der Bau einer Standseilbahn in Meran oder die Anbindung der Pustertalbahn von Süden. Am 26. Oktober 2023 organisiert die GdI-Ortsgruppe Zürich / Ostschweiz einen Abend mit Fachreferaten. Wichtige Gäste aus den beiden Provinzen werden über die Fortschritte im öV berichten. Bitte das Datum vormerken. Weitere Informationen folgen auf der GdI-Internetseite.

# Nachhaltigkeit

## Sind E-Fuels für Pkw oder Lkw sinnvoll?

Aufgrund einer Intervention von Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing, haben die EU-Mitgliedsstaaten am 28. März 2023 eine Neuregelung der Kohlendioxid-Flottengrenzwerte beschlossen, die den Weg für Verbrenner freimachen soll, die ausschließlich mit klimaneutralen Kraftstoffen (sogenannte „E-Fuels“) betankt werden.

Wissing freute sich am 28. März 2023: „Ich begrüße die heutige Erklärung der EU-Kommission, mit E-Fuels betriebene Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ab 2035 neu zuzulassen. Ich freue mich, dass wir eine technologie-neutrale Lösung gefunden haben. Jetzt geht es darum, die Erklärung zeitnah umzusetzen. Der heutige Tag ist ein wichtiges Signal an den Markt, entsprechende Produktionskapazitäten aufzubauen. Eine breite Nachfrage nach E-Fuels ist die grundlegende Voraussetzung, dass klimaneutrale Kraftstoffe wettbewerbsfähig werden können. Welche klimafreundliche Technologie sich in Zukunft durchsetzen wird, entscheidet der Markt.“

E-Fuels sind synthetische Kraftstoffe, die durch Einsatz erneuerbaren Stroms

klimaneutral hergestellt werden können. Zunächst wird aus Wasser Wasserstoff erzeugt. Zusammen mit Kohlendioxid wird im nächsten Schritt beispielsweise E-Methanol erzeugt, das dann zu Benzin oder Diesel umgewandelt wird. Für diese Zwischenschritte ist sehr viel des wertvollen erneuerbaren Stroms erforderlich, was den Gesamtwirkungsgrad von E-Fuels im Verbrennungsmotor auf nur noch etwa 14 Prozent<sup>6</sup> sinken lässt. Eine deutliche Steigerung dieses Wertes ist auch nicht möglich, da es physikalische Grenzen gibt. Zum Vergleich: Werden Autos direkt mit Elektromotoren über eine Batterie mit Strom betrieben liegt der Gesamtwirkungsgrad bei 81 Prozent, das heißt er ist fast 6-mal besser als bei der Nutzung von E-Fuels. **Die Elektromobilität ist und bleibt die effizienteste klimaneutrale Lösung für Pkw und Lkw.** E-Fuels sollten nur dort eingesetzt werden, wo es nicht anders geht, beispielsweise im Luftverkehr.

Befürworter von E-Fuels sehen die schlechte Energieeffizienz als nicht entscheidend, da die Sonnen- oder Windenergie in Afrika oder Südamerika in großer Menge zur Verfügung stehe, um dort E-Fuels herzustellen. Allerdings ist für die Produktion von Wasserstoff als Vorprodukt auch noch Süßwasser nötig, das die Menschen vor Ort dringend benötigen.

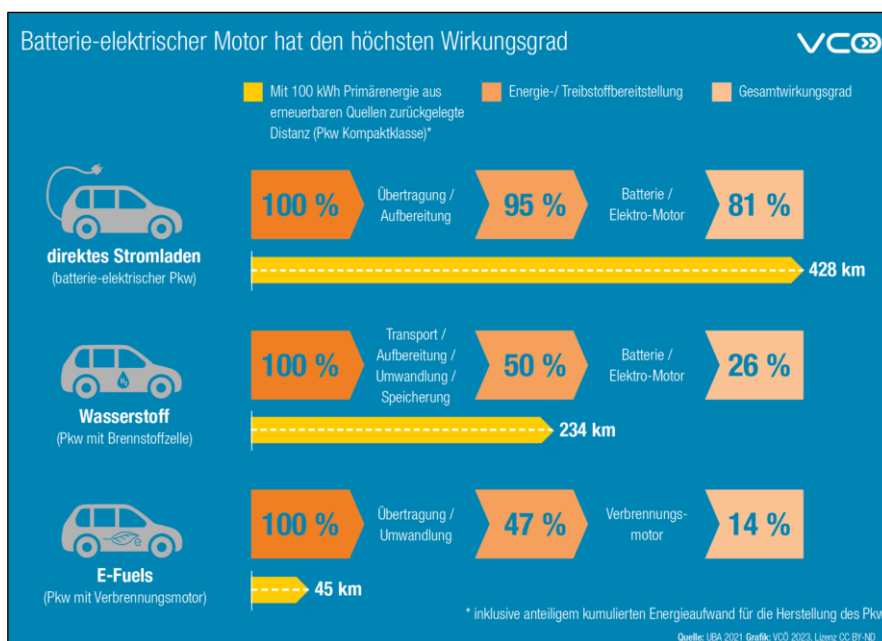
## IPCC-Bericht macht drastische Maßnahmen zum Klimaschutz überdeutlich

Extremwetterereignisse werden mit verschärftem Klimawandel viel häufiger auftreten, so der Weltklimarat (IPCC Intergovernmental Panel on Climate Change) in seinem Synthesebericht zum sechsten Sachstandsbericht, der am 20. März 2023 veröffentlicht wurde. Die globalen Treibhausgasemissionen müssen bis 2030 halbiert werden, um die Erwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen. An Lösungen dafür mangelt es nicht, doch die aktuellen Maßnahmen reichen nicht aus. Nötig sind drastische und sofortige Maßnahmen.

Bereits 2021 ist der erste Teil des sechsten Sachstandsbericht (Arbeitsgruppe I) veröffentlicht worden, er behandelt die naturwissenschaftlichen Grundlagen des Klimawandels (siehe Folge [122](#) der GRV-Nachrichten, Seite 19f). Im Februar 2022 folgte dann der Bericht der Arbeitsgruppe II des IPCC. Er befasst sich mit den Folgen des Klimawandels für Natur, Mensch und Umwelt und zeigt Wege auf, wie sich die Menschen an eine globale Erwärmung anpassen können. Der Bericht „Minderung des Klimawandels“ (Arbeitsgruppe III, April 2022) bewertet die Fortschritte bei der Begrenzung von Emissionen und das Spektrum an verfügbaren Minderungsoptionen in Energiesystemen und in Sektoren wie Land- und Forstwirtschaft, Landnutzung, Gebäude, Verkehr und Industrie (siehe Folge [124](#) der GRV-Nachrichten, Seite 17f).

Zu den wichtigsten Hauptaussagen des Syntheseberichts gehören:

- Menschliche Aktivitäten haben eindeutig die globale Erwärmung verursacht, vor allem durch die Emission von Treibhausgasen. Dadurch lag die globale Oberflächentemperatur im Zeitraum 2011 bis 2020 um 1,1 Grad Celsius höher als der Wert von 1850 bis 1900.
- Der vom Menschen verursachte Klimawandel wirkt sich bereits auf viele Wetter- und Klimaextreme in allen Regionen der Welt aus. Dies hat zu weitverbreiteten nach-



Die GRV-Nachrichten danken dem Verkehrsclub Österreich (VÖ) für die freundliche Genehmigung zum Abdruck dieser Grafik.

<sup>6</sup> Die Zahlen zum Wirkungsgrad stammen vom österreichischen Umweltbundesamt.



teiligen Folgen und damit verbundenen Verlusten und Schäden für Natur und Menschen geführt. Verwundbare Bevölkerungsgruppen, die historisch am wenigsten zum aktuellen Klimawandel beigetragen haben, sind unverhältnismäßig stark betroffen.

- Anpassungsmaßnahmen sind in allen Sektoren und Regionen vorangeschritten, mit unterschiedlicher Wirksamkeit. Trotz der Fortschritte gibt es Anpassungslücken, die bei den derzeitigen Umsetzungsraten weiterhin zunehmen werden. In einigen Sektoren und Regionen findet Fehlanpassung statt. Die derzeitigen globalen Finanzströme für Anpassung sind unzureichend und schränken diese ein, insbesondere in Entwicklungsländern.

Elmar Kriegler, Ko-Leiter der Forschungsabteilung „Transformationspfade“ am Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) und Leitautor des sechsten Sachstandsberichts des IPCC (Arbeitsgruppe III) kommentierte: „Der sechste Synthesebericht macht noch einmal die Dringlichkeit deutlich. Die Schäden durch den Klimawandel sind bereits groß, die weltweiten Emissionen weiterhin auf Rekordniveau.

**Wir brauchen ein umgehendes Absenken der weltweiten Emissionen auf Netto-Null binnen 30 Jahren, um das 1,5-Grad-Ziel in Reichweite zu halten.** Dafür gibt es Lösungen in allen Sektoren, es braucht aber großen Gestaltungswillen, gemeinsames Handeln und massive Investitionen, um das zu schaffen. Der Bericht hebt auch die enge Verknüpfung von Klimawandel und Gerechtigkeit hervor. Es sind die Ärmsten, die am wenigsten zum Klimawandel beigetragen haben und am härtesten von ihm getroffen werden. Eine gerechtere Welt erfordert aktiven Klimaschutz.“

Die vollständigen Hauptaussagen aus der Zusammenfassung für die politische Entscheidungsfindung können von der Seite [www.de-ipcc.de](http://www.de-ipcc.de) heruntergeladen werden. Auf der Internetseite der Deutschen Koordinierungsstelle des IPCC finden sich Links zu allen Berichten: [www.de-ipcc.de](http://www.de-ipcc.de).

## Kurzberichte Nachhaltigkeit

Kohle war im Jahr 2022 wie bereits in den Vorjahren der wichtigste **Energieträger für die Stromerzeugung in Deutschland**. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) am 9. März 2023 mitteilte, kam ein Drittel des in Deutschland erzeugten und ins Netz eingespeisten Stroms aus Kohlekraftwerken (2021: 30,2 Prozent). Zweitwichtigste Energiequelle war die Windkraft, deren Anteil nach einem vergleichsweisen windarmen Vorjahr um 9,4 Prozent auf knapp ein Viertel stieg (2021: 21,6 Prozent). Insgesamt wurden im Jahr 2022 in Deutschland 509 Milliarden Kilowattstunden Strom erzeugt und eingespeist. Das waren 1,9 Prozent weniger als 2021. Die Einspeisung aus erneuerbaren Energien stieg um 7,3 Prozent auf einen Anteil von 46,3 Prozent (2021: 42,3 Prozent). Neben der Windkraft trug ein deutlicher Zuwachs beim Solarstrom zu diesem Anstieg bei.

Am 22. März 2023 haben sich Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing und der **Expertenbeirat für Klimaschutz in der Mobilität (EKM)** (*siehe Folge [125](#) der GRV-Nachrichten, Seite 25*) über Wege zur notwendigen Dekarbonisierung des Verkehrs ausgetauscht. Thematische Schwerpunkte waren der Hochlauf der Elektromobilität, alternative Kraftstoffe für die Bestandsflotte und die Stärkung der Schiene. Franz Loogen, Co-Vorsitzender des EKM, mahnte: „Der Expertenbeirat ist sich einig, dass zeitnah weitere politische Maßnahmen und Anstrengungen aller Akteure notwendig sind, um die Klimaziele im Verkehrssektor 2030 zu erfüllen und den Kohlendioxid-Ausstoß im Verkehr nachhaltig zu reduzieren. Hierfür ist neben der Verlagerung auf Bus, Bahn, ÖPNV oder Fahrrad vor allem die beschleunigte Antriebswende hin zur Elektromobilität entscheidend. Bei der bestehenden großen Herausforderung der Klimazielerreichung müssen jetzt entschlossen die notwendigen Rahmenbedingungen gesetzt werden.“ Der EKM ist ein unabhängiges und ehrenamtliches Beratungsgremium des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).

Das BMDV unterstützt Verkehrsunternehmen mit weiteren 270 Millionen Euro bei der **Beschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben** und der dazugehörigen Infrastruktur. In Berlin wurden am 28. März 2023 Förder-Urkunden an 52 Busunternehmen aus ganz Deutschland überreicht. Damit sollen etwa 1000 klimafreundliche Busse auf die Straße kommen. Insgesamt werden mit den bisherigen Förderaufrufen 4200 Elektro-Busse gefördert. Die Förderungen sind Bestandteil des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 und des Zukunftspakets des Konjunkturpakets der Bundesregierung.

Am 28. März 2023 hat der Koalitionsausschuss das **Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung** beschlossen, zum Verkehr heißt es darin: „Im Verkehrssektor gilt es, die Dynamik in Richtung Klimaneutralität zu beschleunigen und gleichzeitig bezahlbare Mobilität für alle Menschen in diesem Land zu gewährleisten. Dafür braucht Deutschland ein moderneres und klimafreundlicheres Mobilitätssystem. Maßnahmen wie das Deutschland-Ticket, das zum 1. Mai flächendeckend mit einem Einführungspreis von 49 Euro startet oder der Masterplan Ladeinfrastruktur II, sind dafür ein guter Start. In diesem Paket werden weitere Schritte vereinbart, die insbesondere die Dekarbonisierung unseres Straßenverkehrs und die Modernisierung der Bahn beschleunigen werden.“ Das 16-seitige Dokument kann von der Seite [www.spd.de](http://www.spd.de) heruntergeladen werden.

In Zukunft dürften mehr Batterien für Elektrofahrzeuge in Europa produziert werden. Und je mehr Fahrzeuge mit Batterie unterwegs sind, desto lohnender wird auch das Recycling. Das zeigt das neue Grundlegendokument **Batterien für Elektrofahrzeuge** des Bundesamts für Energie (BFE), das am 18. April 2023 vorgestellt wurde. Das 81-seitige Dokument enthält Zahlen und Fakten zu Elektroauto-Batterien — von der Förderung der Rohstoffe bis zur Entsorgung der Batterien. Es kann von der Seite [www.news.admin.ch](http://www.news.admin.ch) heruntergeladen werden. >>

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) der Schweiz hat seine **Energiestrategie den aktuellen Entwicklungen angepasst**. Die wichtigsten Ziele des VöV sind dabei: Die Steigerung der Energieeffizienz um 30 Prozent, die vermehrte Produktion und Verwendung erneuerbarer Energie, sowie ein kohlendioxidneutraler Betrieb bis 2040. Für die Klima- und Energieziele der Schweiz ist der öffentliche Verkehr ein Teil der Lösung. Der VöV hat seine aktuelle Energiestrategie am 1. Mai 2023 in Bern vorgestellt. Das 13-seitige Dokument kann von der Seite [www.voev.ch](http://www.voev.ch) heruntergeladen werden.

Bereits 2035 könnte über die Hälfte aller Personenwagen in der Schweiz ein Steckerfahrzeug sein. Das bedeutet: **In rund 12 Jahren muss der Aufbau der Ladeinfrastruktur weitgehend abgeschlossen sein**. Zu diesem Schluss kommt eine Studie, die das Bundesamt für Energie (BFE) am 10. Mai 2023 präsentiert hat. Fazit: Es braucht einen Mix verschiedener Ladeoptionen in der Schweiz. Zudem wurde ein Leitfaden publiziert, der den Aufbau von Ladeinfrastruktur in Mietobjekten unterstützen soll. Weiter Informationen für Planung und Realisierung von Ladeinfrastruktur finden sich auf dem Portal [www.laden-punkt.ch](http://www.laden-punkt.ch).

Das **Pilotprogramm Anpassung an den Klimawandel des Bundes** liefert wertvolle Erkenntnisse und konkrete Lösungen, wie die Schweiz die negativen Folgen der globalen Erwärmung abfedern kann. In den vergangenen vier Jahren setzten sich 50 Projekte intensiv mit den Risiken des Klimawandels und den Anpassungsmaßnahmen auseinander. Am 12. Mai 2023 stellte nun das Bundesamt für Umwelt (BAFU) „Konkrete Impulse für eine klimaangepasste Schweiz“ vor, unterteilt in folgende Themen:

- Größere Hitzebelastung (A)
- Zunehmende Sommertrockenheit (B)
- Steigendes Hochwasserrisiko, abnehmende Hangstabilität und häufigere Massenbewegungen (*Hangrutschungen*)

- Veränderung von Lebensräumen und Artenzusammensetzung
- Ausbreitung von Schadorganismen, Krankheiten und gebietsfremden Arten
- Sensibilisierung, Information und Koordination

Die umfassende, 328-seitige Dokumentation „Lösungen des Pilotprogramms Anpassung an den Klimawandel“ kann heruntergeladen werden von der Seite [www.nccs.admin.ch](http://www.nccs.admin.ch).

## Verkehrssicherheit

### Verkehrswacht für Tempolimit

Die Deutsche Verkehrswacht e.V. (DVW) hat sich auf ihrer Jahreshauptversammlung am 23. und 24. Juni 2023 in Rostock-Warnemünde umfassend zu Geschwindigkeitsbegrenzungen positioniert. In entsprechenden Beschlüssen der Mitgliederversammlung fordert der Verband ein allgemeines Tempolimit von 130 Stundenkilometern auf Autobahnen. Auf Landstraßen soll die Regelgeschwindigkeit auf 80 Stundenkilometer abgesenkt werden und nur auf entsprechend ausgebauten Strecken weiterhin höhere Geschwindigkeiten erlaubt sein. Auch Lkw sollen künftig 80 Stundenkilometer fahren dürfen, um die Differenzgeschwindigkeit auszugleichen und den Überholdruck zu verringern. Ein dritter Beschluss fordert den Gesetzgeber auf, Kommunen die Möglichkeit zu geben, Tempo 30 vor Ort selbstständig und bedarfsgerecht auszuweisen. Die DVW unterstützt mit diesem Beschluss die Initiative „Lebenswerte Städte“, der sich bereits knapp 800 Städte und Gemeinden in Deutschland angeschlossen haben (*siehe Folge 124 der GRV-Nachrichten, Seite 19f*).

In der Begründung zum Beschluss zum Tempolimit auf Autobahnen heißt es: „Die Verpflichtung zur Vision Zero fordert, sämtliche Maßnahmen zu prüfen und zu ergreifen, die geeignet sind, die Zahl der Verkehrsunfälle und ihre Auswirkungen zu mindern. Ein Unfallreduktionspotential durch ein

generelles Tempolimit auf Autobahnen ist vorhanden und in Anbetracht der weiteren Auswirkungen verhältnismäßig“.

Noch wichtiger ist aus Sicht der DVW das Tempolimit auf Landstraßen. In der Begründung heißt es, dass die meisten Straßenverkehrsunfälle mit Schwerverletzten und Getöteten sich auf Landstraßen ereignen würden. Eine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten hätte dabei einen signifikanten Effekt — zirka 70 Prozent der Landstraßenunfälle würden bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von über 80 Stundenkilometer geschehen<sup>7</sup>. Derzeit seien die Möglichkeiten, von der Regelgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometer abzuweichen, sehr eingeschränkt. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) erlaube Ausnahmen nur dort, wo es „auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist“, was zwar auf Unfallhäufungen zuträfe, aber erst wenn diese schon passiert sind. Eine wichtige Unfallursache auf Landstraßen bestehe in Überholvorgängen. Die aktuelle Regelung (Lkw 60, Pkw 100 Stundenkilometer) führe zu hohem Überholdruck. Eine einseitige Herabsetzung der Pkw-Höchstgeschwindigkeit würde die Situation nicht aufheben, vielmehr durch die geringere Geschwindigkeitsdifferenz noch erschweren. Technische Entwicklungen in der aktiven Lkw-Sicherheit, etwa bei den Bremssystemen, würden höheren Geschwindigkeiten akzeptabel machen. Die DVW folge mit diesem Beschluss überdies den Empfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstags.

### Mehr schwere Straßenverkehrsunfälle in der Schweiz 2022

Die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten auf Schweizer Straßen hat im vergangenen Jahr deutlich zugenommen. Insgesamt starben 241 Personen, und 4002 Personen wurden schwer verletzt. Das entspricht einer Zunahme von 41 Getöteten (über 20 Prozent!) und 69 Schwerverletzten gegenüber dem Vorjahr. Am stärksten betroffen von diesem Anstieg sind

<sup>7</sup> Quelle: Unfallforschung der Versicherer (UDV) 2022.

E-Bike-Fahrerinnen und -fahrer sowie Insassen von Pkw. Das geht aus der am 16. März 2023 veröffentlichten Straßenverkehrsunfallstatistik 2022 des Bundesamts für Straßen (ASTRA) hervor. Die Ursachen werden jetzt detailliert eruiert.

Detaillierte Statistiken zur Unfallstatistik der Schweiz 2022 finden sich unter [www.uvek.admin.ch](http://www.uvek.admin.ch).

## Infrastrukturprojekte

### Neuer S-Bahn-Tunnel schafft in Hamburg mehr Platz für den Nah- und Fernverkehr

(wdm) Ein zusätzlicher S-Bahn-Tunnel zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und dem Bahnhof Altona ist machbar. Zu diesem Ergebnis kommt eine am 20. März 2023 vorgestellte **Machbarkeitsstudie**. Auftraggeber waren der Bund und die Freie und Hansestadt Hamburg.

Kerngedanke ist, die S-Bahn-Strecke von Hamburg Hbf über Dammtor, Sternschanze und Holstenstraße nach Altona durch eine neue Streckenführung zu ersetzen, um so Platz für den Ausbau der daneben liegenden konventionellen Bahnstrecke (sogenannte „Verbindungsbahn“) von zwei auf vier Gleise zu schaffen. Je nach Variante können neue Stadtgebiete von der S-Bahn erschlossen sowie zwei neue

Stationen für den Regionalverkehr (an der Sternschanze und in der Holstenstraße) geschaffen werden.

Michael Theurer, parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr: „Durch die Bündelung der S-Bahnverkehre in einem Tunnel werden im Hauptbahnhof und auf der Verbindungsbahn nach Altona Kapazitäten auf der Schiene frei. Die Bürgerinnen und Bürger Hamburgs sowie Reisende im gesamten Norden kommen dadurch schneller, öfter und pünktlicher von A nach B — sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr.“

Hamburgs Senator für Verkehr und Mobilitätswende, Dr. Anjes Tjarks: „Wir wollen bei der Bahn mehr Pünktlichkeit, mehr Qualität und mehr Fahrgäste. Die Voraussetzung dafür ist die Erneuerung und der Ausbau der Schieneninfrastruktur in einem nationalen Konzept — dem Deutschlandtakt. Für den Deutschlandtakt sind der Ausbau der Verbindungsbahn und die Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs Schlüsselprojekte. Jetzt gilt es im nächsten Schritt gemeinsam mit den Menschen in Hamburg die bestmögliche Trassenführung zu finden, so dass wir alle gemeinsam so stark wie möglich von dem Tunnel profitieren.“

Die Konzernbevollmächtigte der DB für Hamburg und Schleswig-Holstein, Ute Plambeck, sagte: „Die Menschen in Hamburg erhalten durch den neuen S-Bahn-Tunnel einen leistungsstärke-

ren Nah- und Fernverkehr. Wir können mehr Züge fahren und unser Angebot erweitern. Das gilt für die Stadt, aber auch für die gesamte Metropolregion.“

Finanzsenator Andreas Dressel: „Ich bin sehr froh über das Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung. Bereits im von mir für die Stadt ausgehandelten Verständigungspapier zwischen Stadt, DB AG mit dem VCD Nord e.V. von Februar 2020 wurde vereinbart, dass ein Verbindungsbahntlastungstunnel und der neue Bahnhof am Diebssteich aufwärtskompatibel aufeinander abgestimmt werden. Die Möglichkeiten und Konsequenzen einer Umsetzung gilt es nun mit allen Beteiligten weiter zu erörtern.“

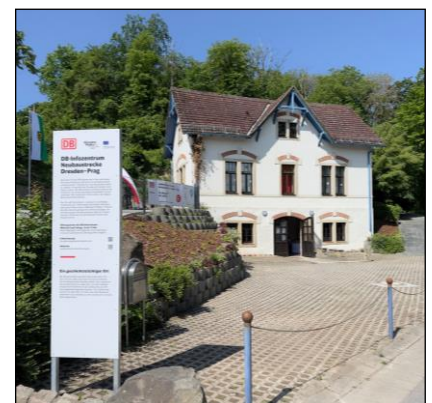
Weitere Informationen finden sich auf der Internetseite [www.mehr-bahn-fuer-hamburg.de](http://www.mehr-bahn-fuer-hamburg.de).

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

- an GRV, Postfach 101403, 45014 Essen,
- per Fax +49 234 5465180 oder
- Mail an [versand@grv-nachrichten.de](mailto:versand@grv-nachrichten.de).

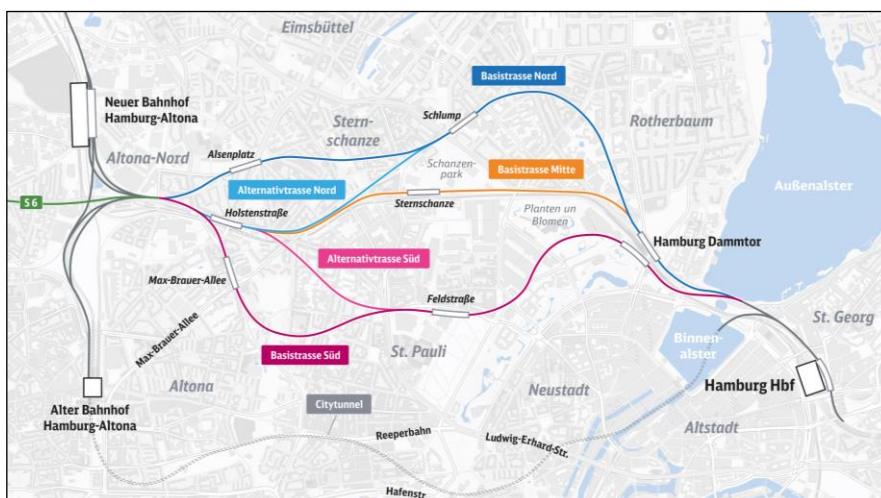
### DB eröffnet Infozentrum für Neubaustrecke Dresden – Prag in Heidenau

(wdm) Interessierte Bürgerinnen und Bürger können sich seit dem 25. Mai 2023 über den Neubau der Eisenbahnstrecke zwischen Dresden und Prag in einem neuen Informationszentrum in Heidenau bei Dresden informieren.



Das neue Informationszentrum Pechhütte zur NBS Dresden – Prag in Heidenau; Foto: DB AG / Natalie Klein.

Hierfür hat die DB in den vergangenen Monaten das denkmalgeschützte Gebäude der ehemaligen „Pechhütte“ saniert und umgebaut. Auf mehr als 200



Mögliche Varianten für den neuen S-Bahn-Tunnel; Kartenskizze: Deutsche Bahn AG.



Quadratmetern bietet die DB Einblicke über den aktuellen Stand des Neubauprojekts. Die Ausstellung widmet sich beispielsweise auch der tschechisch-deutschen Zusammenarbeit und erklärt den Planungsprozess für den zukünftig längsten Eisenbahntunnel Deutschlands durch das Erzgebirge. Eine interaktive Karte zeigt die beiden Streckenvarianten und erläutert, wie diese entwickelt wurden.

Das Informationszentrum hat mittwochs und freitags jeweils von 11 bis 17 Uhr geöffnet. Besucher bekommen dank ausgestellter Bohrkerne Einblicke in die Geologie des Ost-Erzgebirges, durch das die Strecke verlaufen soll. Das Modell einer Tunnelbohrmaschine zeigt Wissenswertes über den Tunnelbau und gibt Einblicke in die Bautechnik. Zudem erhalten die Gäste kompakte Informationen zur Historie des denkmalgeschützten Gebäudes.

Weitere Informationen zu dem Projekt finden sich auf der Internetseite [www.neubaustrecke-dresden-prag.de](http://www.neubaustrecke-dresden-prag.de).

### **Planungsstand des Bauprojekts Dresden – Prag**

Für die Neubaustrecke zwischen Dresden und Prag untersucht die DB aktuell gleichberechtigt eine Teil- und eine Volltunnelvariante zwischen dem sächsischen Heidenau und dem tschechischen Verkehrsknoten Ústí nad Labem. Experten vergleichen die Varianten anhand konkreter Kriterien, die die DB gemeinsam mit Umweltsachverständigen und den Teilnehmern eines Dialogforums erarbeitet hat. Am Ende dieses Prozesses steht eine Vorzugsvariante. Diese wird im Rahmen der parlamentarischen Befassung in den Deutschen Bundestag eingebracht, der über die Finanzierung und Umsetzung entscheidet.

Die bisherige Strecke im Elbtal hat die Grenzen ihrer Kapazität erreicht. Die neue Verbindung bietet künftig eine hochwassersichere Alternative und schafft die Voraussetzungen, um mehr Verkehr von der Straße auf die klimafreundliche Schiene zu verlagern. Die Neubaustrecke verknüpft die internationalen Verkehrsnetze und verbindet die wichtigen Nord- und Ostseehäfen mit dem Schwarzen Meer und dem Mittelmeer.

### **Verlagerung: Schweiz unterstützt Bau eines großen Umladeterminals bei Mailand**

(wdm) Die Schweiz will die Bahn im Güterverkehr durch die Alpen verstärken und beteiligt sich deshalb am Bau eines großen Umladeterminals östlich von Mailand. Dies gab das Bundesamt für Verkehr (BAV) am 13. April 2023 bekannt. Es ist nicht das erste Mal, dass die Eidgenossenschaft ein Bauvorhaben im Ausland im Interesse der schweizerischen Verlagerungspolitik unterstützt.

Leistungsfähige Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr sind ein wichtiges Element der schweizerischen Verlagerungspolitik. Sie ermöglichen es, Container und Sattelaufleger auf die Bahn umzuladen. Seit mehreren Jahrzehnten unterstützt der Bund deshalb unter klar definierten Bedingungen den Bau solcher Terminals — dies auch im Ausland, wenn solche Anlagen der schweizerischen Verlagerungspolitik dienen und sonst nicht gebaut würden. Die Schweiz hat sich unter anderem an der Finanzierung von Umladeterminals in Gallarate, Piacenza, Duisburg, Singen und Antwerpen beteiligt.

Im Großraum Mailand steht nun ein weiteres Großprojekt vor der Realisierung: Auf dem Gelände eines früheren Rangierbahnhofs östlich von Mailand („Milano Smistamento“) soll ein Terminal mit zweimal sechs Gleisen, insgesamt sechs Portalkränen und einer Länge von rund 750 Metern errichtet werden. Mit der Anlage können pro Jahr rund 150 000 Lkw-Sendungen auf die Bahn umgeladen werden — bei einem beträchtlichen Teil davon liegt der Zielort nördlich der Schweizer Alpen. Betreiberin ist das Unternehmen Teralp, an welchem das schweizerische Logistikunternehmen Hupac beteiligt ist.

Das BAV hat der Teralp einen Förderbeitrag von maximal 66,3 Millionen Schweizer Franken zugesichert. Dieser ist an verschiedene Bedingungen geknüpft. Unter anderem muss das Unternehmen beim Umschlag während zehn Jahren bestimmte Mindestmengen erreichen. Das Geld für die Förderung

stammt aus dem vom Parlament beschlossenen Rahmenbudget für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen. Dieser beläuft sich für die Jahre 2021 bis 2024 auf insgesamt 300 Millionen Franken.

### **Ausbau der Schweizer Bahn-Infrastruktur kommt trotz Verzögerungen gut voran**

(wdm) Der Ausbau des schweizerischen Schienennetzes kommt gut voran. Hunderte Projekte sind gegenwärtig am Laufen, wichtige Meilensteine konnten letztes Jahr erreicht werden. Verschiedene Großprojekte sind jedoch verspätet und geplante Angebotsverbesserungen können nur mit Verzögerung eingeführt werden. Das zeigt der jährliche Bericht zum Stand der Eisenbahngroßprojekte, den das Bundesamt für Verkehr (BAV) am 28. April 2023 veröffentlicht hat.

Das Parlament hat mit den Ausbauschritten 2025 und 2035 sowie den ZEB-Projekten (Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur) Ausbauprogramme für das Bahnnetz im Umfang von rund 25 Milliarden Franken beschlossen. Damit kann das Angebot für die Kundinnen und Kunden weiter verbessert werden, zum Beispiel mit der Verdichtung von Fahrplan-Takten sowie einzelnen Fahrzeitverkürzungen. Die Umsetzung der mehreren hundert Baumaßnahmen kommt gut voran, ist jedoch sehr anspruchsvoll.

Wie dem Standbericht des BAV zu entnehmen ist, konnten im Jahr 2022 viele wichtige Fortschritte erzielt werden: Mit den Vorarbeiten zum Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels (LBT) konnte die erste Baustelle des Ausbaus 2035 eröffnet werden. Das nächste Projekt, das in die Realisierung übergeht, ist der zweigleisige Ausbau zwischen Grellingen und Duggingen. Mit diesem Ausbau im Laufental kann der Halbstundentakt auf der Linie Basel – Laufen – Delémont – Biel / Bienne umgesetzt werden.

Mit der Inbetriebnahme der Überwerfung und des vierten Gleises zwischen Lausanne und Renens sowie der Entflechtung Wylerfeld (Überwerfung

zwischen Bern und Bern-Wankdorf, siehe Folge 106 der GRV-Nachrichten, Seite 30, und Folge 125, Seite 32f) sind nun zwei Bauwerke in Betrieb, die für die geplanten Angebotsentwicklungen auf der Ost-West-Verbindung von entscheidender Bedeutung sind. Für die Publikumsanlagen im Bahnhof Lenzburg wurde letztes Jahr das Plan genehmigungsverfahren gestartet. Bei komplexen Projekten, zum Beispiel in den Knoten Bern, Lausanne und Genf, kommt es zu den bereits bekannten Verspätungen, weshalb geplante Verbesserungen des Angebots teilweise erst mit Verzögerung eingeführt werden können.

Im Bahninfrastrukturfonds stehen ausreichend Mittel für die beschlossenen Ausbauprojekte zur Verfügung. Die vom Parlament bewilligten Budgets für das Ausbauprogramm ZEB sowie für die NEAT<sup>8</sup> werden nicht vollständig beansprucht. Bei den Ausbausritten 2025 und 2035 liegt die Endkostenprognose derzeit über dem bewilligten Budget. Das BAV setzt hier eine Strategie zur Kostenreduktion um.

Der Standbericht 2022 kann von der Internetseite [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) heruntergeladen werden.

## Kurzberichte Infrastrukturprojekte

Die Deutsche Bahn (DB) überarbeitet auf Wunsch des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) die Planungs- und Genehmigungsunterlagen für den Bau des Tunnels Offenburg des Projekts Karlsruhe – Basel. Das gab die DB am 28. März 2023 bei der 14. Sitzung des regionalen Begleitgremiums „Tunnel Offenburg“ bekannt, bei der die Bahn zum aktuellen Planungsstand informierte. Das BMDV fordert eine **Überprüfung der Planunterlagen in Hinblick auf die neueste Zugzahlenprognose**, da eine Steigerung der Verkehre Auswirkungen auf die Planungsinhalte haben könnte. Im Fall des Tunnels Offenburg können sich daraus Anpassungen für die Schallschutzmaßnahmen entlang der Tunnelanbindungen ergeben. Die

DB prüft nun, welche konkreten Veränderungen sich für das Schallschutzkonzept ergeben, und arbeitet diese in die Planunterlagen ein. Das BMDV veröffentlicht etwa alle fünf Jahre eine neue Verkehrsprognose, die eine realistische Vorausschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung in Deutschland ermöglicht. Ende 2022 wurde die „Zugzahlenprognose 2030 mit Deutschlandtakt“ des Bundes freigegeben.

**Ausbau und Elektrifizierung der sogenannten Bodenseegürtelbahn** (Strecke zwischen Radolfzell und Friedrichshafen) schaffen die Voraussetzungen für mehr regionale und überregionale Verbindungen und einen klimaschonenden Nahverkehr. Seit dem 5. April 2023 informiert die DB auf einer neuen Website über das Projekt: Auf [www.die-bodenseeguertelbahn.de](http://www.die-bodenseeguertelbahn.de) finden Interessierte Informationen zu den Projektinhalten und zum aktuellen Stand. Herzstück der Seite ist eine interaktive Streckenkarte, die einen Überblick über alle geplanten Maßnahmen bietet. Um die Kapazität der ausgelasteten Strecke zu erhöhen, erhalten mehrere Streckenabschnitte ein zweites Gleis. Dadurch kann es zukünftig mehr regionale und überregionale Verbindungen entlang des Bodensees geben, und der Nahverkehr soll zuverlässiger werden.

Die SBB informierte am 5. April 2023, dass sie Anfang September 2023 mit den Arbeiten für die **Grundinstandsetzung des Hauenstein-Basistunnels** beginnen wird. Der 8,134 Kilometer lange, zweispurige Tunnel wurde von 1912 bis 1916 gebaut. Er liegt an der Bahnlinie Basel – Olten und quert den Jura. Gegen die Vergabe des Bauauftrags ist eine Beschwerde anhängig. Dieser hat das Bundesverwaltungsgericht mit seinem Zwischenentscheid vom 27. März 2023 keine aufschiebende Wirkung erteilt. Die Kostenprognose für das Projekt beträgt rund 140 Millionen Schweizer Franken, die über die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB finanziert werden. Umfassende Infor-

mationen finden sich auf der Internetseite <https://company.sbb.ch>.

Im Auftrag des Bundes plant die SBB eine neue zweigleisige Strecke durch den neuzubauenden Brüttener Tunnel, den Ausbau der Bahnhöfe Dietlikon, Bassersdorf, Wallisellen und Winterthur-Töss sowie weitere bauliche Maßnahmen an der Bahninfrastruktur zwischen Zürich und Winterthur. Die geplanten Infrastrukturausbauten des **Großprojektes Mehrspur Zürich – Winterthur** sollen den heutigen Engpass im Bahnnetz beseitigen. Dank der zweiten zweigleisigen Strecke durch den Brüttener Tunnel fahren zukünftig zwischen Zürich und Winterthur zwei Fernverkehrslinien im Viertelstundentakt, und im Zürcher S-Bahnnetz wird der Viertelstundentakt zum Grundtakt. Das Projekt lag vom 30. Mai bis zum 28. Juni 2023 in den betroffenen Gemeinden öffentlich aus.

Das Projekt **Durchgangsbahnhof Luzern (DBL)** soll mehr Kapazitäten im Bahnknoten Luzern schaffen, und die Basis für künftige Angebotsausbauten bilden. Im Frühling 2023 hat die SBB das Vorprojekt zum DBL abgeschlossen. Das Projekt DBL besteht aus drei Teilen: dem Dreilindentunnel, dem viergleisigen Tiefbahnhof und dem Neustadttunnel. Um das zusätzliche Angebot bewältigen zu können, sind zudem weitere Ausbauten an den Zufahrtsstrecken nötig. Ab Juni 2023 sollen weitere Einblicke in den aktuellen Planungsstand folgen. Weitere Informationen finden sich auf der Internetseite <https://company.sbb.ch> (siehe dazu auch den Beitrag „Ausbau schritt der Bahninfrastruktur 2030 / 2035 von Werner Stohler in Folge 110 der GRV-Nachrichten, Seite 23ff).

## Kurzberichte Bahnprojekt Stuttgart – Ulm

Die Deutsche Bahn hat am 30. März 2023 mit dem Vortrieb für den Tunnel der „**Großen Wendlinger Kurve**“ begonnen. Über die Wendlinger Kurve wird die bestehende Bahnstrecke

<sup>8</sup> Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, also der Ausbau der Achsen Lötschberg–Simplon und Gotthard mit den Basis-Tunnels Lötschberg, Sankt Gotthard und Ceneri.

Stuttgart – Tübingen mit der im Rahmen von Stuttgart 21 entstehenden Neubaustrecke verbunden. Aufgrund des Zwangs, die Kosten des Projekts Stuttgart 21 zu begrenzen, wurde die Wendlinger Kurve zunächst nur eingleisig geplant und gebaut. Angesichts der zu erwartenden verkehrlichen Vorteile eines zweiten Gleises in der Region, hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg die DB beauftragt, diese Ergänzung des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm zu planen und die sogenannte „Große Wendlinger Kurve“ zu bauen. Die parallel zur „Kleinen Wendlinger Kurve“ verlaufende zweite Verbindungskurve wird am Ortsrand von Oberboihingen aus der Neckartalbahn ausfädeln und dann in einem Tunnel die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm unterqueren. Von dort aus führt die Strecke weiter in Richtung Stuttgart.



Grafik: DB Projekt Stuttgart–Ulm.

Vom 8. bis 10. April hat der Verein Bahnprojekt Stuttgart – Ulm zum 7. Mal zu **Tagen der offenen Baustelle des Projekts Stuttgart 21** eingeladen, was von über 90 000 Interessierten genutzt wurde. „Die im Rohbau weit fortgeschrittene neue Bahnhofshalle hat die Menschen in Scharen angezogen. Sie freuen sich auf die baldige Inbetriebnahme“, sagte ein sichtlich überwältigter Bernhard Bauer, Vorsitzender des Vereins. „Die Besucherinnen und Besucher sind unglaublich begeistert. Aus zahlreichen Gesprächen mit ihnen wissen wir, dass das Konzept des direkten Anschauens und Austauschens mit den Fachleuten gut ankommt. Dies ist nochmals ein zusätzlicher Motivationsschub für die Fertigstellung.“ Bauer bedankte sich bei seinem Team und bei den geduldigen Gästen, die teilweise bis zu 45 Minuten auf den Einlass in die Bahnsteighalle warten mussten. Der Knoten Stuttgart

mit rund 60 Kilometern neuer Gleise und vier neuen Bahnhöfen soll im Dezember 2025 in Betrieb gehen.

Beim Bau von Stuttgart 21 wurde ein wichtiges Etappenziel erreicht: Am 3. Juni 2023 wurde die **28. und letzte Kelchstütze betoniert**. Die Kelchstützen überspannen als einzigartige Betonschalenskonstruktion den künftigen Durchgangsbahnhof. Rund 100 Betonmischer-Ladungen waren für die 540 Kubikmeter Spezialbeton nötig. Nun folgt noch ein Betonkranz, der die Glas-Stahl-Konstruktion des künftigen Lichtauges einfasst. Dank der Lichtaugen der Kelchstützen fällt viel Tageslicht auf Gleise und Bahnsteige.

## Innovationen

### Hamburg testet autonome On-Demand-Verkehre

Bis 2025 soll eine Flotte aus autonom und manuell gesteuerten Fahrzeugen in Hamburg-Harburg verkehren. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) fördert das Projekt mit 18 Millionen Euro. Die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) werden ihren städtischen Ruf-Pendel-Service (On-Demand-Shuttle-Service) „hvv hop“ um 20 autonome Fahrzeuge ergänzen. Im Projekt AHOI (Automatisierung des Hamburger On-Demand-Angebots mit Integration in den ÖPNV) sollen die Bausteine „On Demand“ und „Autonomes Fahren“ in einem europaweit einzigartigen Anwendungsfall miteinander verknüpft werden. Ziel ist es, bis Ende 2025 einen On-Demand-Betrieb mit einer gemischten Flotte aus autonom und manuell gesteuerten Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum zu entwickeln und unter realen Bedingungen zu testen. Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing übergab am 21. März 2023 den Förderbescheid im Beisein von Hamburgs Senator für Verkehr und Mobilitätswende Dr. Anjes Tjarks und der Geschäftsführerin des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) Anna-Theresa Korbitt an VHH-Geschäftsführer Dr. Lorenz Kasch im Hamburger Rathaus.

Wissing: „Wir wollen, dass die Menschen auch in Zukunft selbstbestimmt mobil sein können. Autonome On-Demand-Verkehre können ein Schlüssel sein, um bei steigendem Verkehrsaufkommen individuelle Mobilität zu erhalten. Um beim autonomen Fahren voranzukommen, brauchen wir mutige und innovationsoffene Partner. Ich bin sicher: Die gute Idee von ‚hvv hop‘ wird ihre Nachahmer finden.“

Tjarks: „Im Dezember haben wir mit dem Bund vereinbart, die Metropolregion Hamburg zur Modellregion Mobilität zu entwickeln. Das autonome Fahren spielt dabei eine zentrale Rolle, denn es ist ein wichtiger Baustein, um den Hamburg-Takt in der gesamten Stadt anzubieten. Wir wollen mit dem Hamburg-Takt für jede Hamburgerin und jeden Hamburger im 5-Minuten-Takt in 2030 ein öffentliches Verkehrsangebot bereitstellen. Damit verbessern wir den öffentlichen Verkehr in der ganzen Stadt maßgeblich. Um dies finanziell, organisatorisch und personell stemmen zu können, ist das autonome Fahren der zentrale Schlüssel.“

„Durch die Entwicklung und den Betrieb von ‚hvv hop‘ besitzt die VHH heute eine große Expertise im Bereich On-Demand-Verkehre. Mit AHOI denken wir den innovativen Service konsequent weiter. Ich freue mich über die Förderung durch das Bundesverkehrsministerium und auf die Zusammenarbeit mit unseren Projektpartnern“, sagte Kasch.

„Ein integriertes Verkehrsnetz als Angebot an die Menschen in der Metropolregion Hamburg ist im Rahmen des Hamburg-Takts mit seinem 5-Minuten-Versprechen ein zentraler Baustein für ein Gelingen der Mobilitätswende“, sagte Korbitt. „Für die sogenannte erste und letzte Meile sind On-Demand-Verkehre die perfekte Lösung, um die öffentlichen Verkehrsmittel für noch mehr Menschen als alltagstaugliche Lösung attraktiv zu machen. Eine autonome On-Demand-Fahrzeugflotte ist ein weiterer wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur serviceorientierten und klimafreundlichen Mobilität der Zukunft.“

Das Projekt-Konsortium umfasst: VHH, Freie und Hansestadt Hamburg,



Berliner Softwareentwickler PSI Transcom GmbH, Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität mit Sitz in Berlin und Greifswald, Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme in Dresden und die Technische Universität Hamburg. Die Partner wollen auch eng mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zusammenarbeiten.

Das Projekt ist Teil der Absichtserklärung zur „Modellregion Mobilität“, die Bund und Stadt Hamburg im Dezember 2022 vorgestellt haben. Bis 2030 sollen in Hamburg bis zu 10 000 autonome Fahrzeuge unterwegs sein und ein neues digitales On-Demand-Verkehrsangebot schaffen, das auch für den ländlichen Raum adaptiert werden kann. Weitere Vorhaben sind die Automatisierung der Hamburger S-Bahn und die Ausrichtung des UITP-Weltkongresses in Hamburg in den Jahren 2025 und 2027 (siehe Folge 126 der GRV-Nachrichten, Seite 22f).

Weitere Informationen zum Projekt AHOI sind auf der Internetseite <https://vhbus.de> zu finden.

## Spendenaufuf

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

### Bankverbindung:

IBAN = DE47 3005 0110 0045 0046 52  
BIC = DUSDEDDXXX

Verwendungszweck: „steuerbegünstigte  
Spende für verkehrswiss. Arbeiten“.

Die GRV ist als gemeinnützig anerkannt — wir stellen Spendenbestätigungen aus.

## Kurzberichte Innovation

Seit Ende Januar 2023 erforscht CST (Cargo sous terrain; unterirdisches Güterverkehrssystem; siehe Folge 118 der GRV-Nachrichten, Seite 35ff) mithilfe von **Probebohrungen** und geophysikalischen Messungen den Untergrund entlang der ersten Teilstrecke von Härkingen bis Zürich, um die Planungen zu verfeinern. Dabei kommen unter anderem Bohrmaschinen zum Einsatz, die von wenigen Metern bis zu über 100 Meter ins Erdreich vorstoßen

und damit einen Einblick in den Untergrund gewährt. Mit den Erkenntnissen lassen sich die Bewilligungsverfahren vorantreiben, damit das Logistiksystem zur Entlastung der Transportwege wie geplant 2031 in Betrieb gehen kann.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) fördert das Forschungsvorhaben **Münchens automatisierter Nahverkehr mit Ride-pooling, Solobus und Bus-Platoons** (MINGA) mit 12,73 Millionen Euro. Im Rahmen von MINGA wird ein in den ÖPNV integriertes Ride-Pooling-System mit autonomen Fahrzeugen im On-Demand-Betrieb aufgebaut. Zudem werden digital miteinander gekoppelte Busse, sogenannte Platoons, und ein fahrerloser Solobus im realen Fahrgastbetrieb erprobt und mit den On-Demand-Verkehren verknüpft. Auf Basis eines digitalen Zwillings soll eine neue digitale Datengrundlage für ein barrierefreies Routing aufgebaut werden. Das Projekt läuft bis Ende 2025. Die Förderung erfolgt im Rahmen des ersten Förderaufrufs zur Förderrichtlinie „Autonomes und vernetztes Fahren in öffentlichen Verkehren“. Dabei stehen für die Förderung von Forschungsvorhaben insgesamt rund 55 Millionen Euro zur Verfügung. (Quelle: BMDV vom 19. April 2023).

Das im Vorjahr als **Joint-Venture der Smart-Digital-Gruppe und der Plasser-Gruppe** gegründete DRUM (Dynamic Rail Utilities Monitoring) ist seit April 2023 eine eigenständige GmbH. Das Unternehmen will es Eisenbahninfrastrukturunternehmen ermöglichen, Ihre Infrastruktur vollständig automatisiert zu digitalisieren. Gründer dieser neuen High-Tech-Firma sind die niederösterreichische Smart-Digital-Gruppe und DRS, Digital Rail Solutions, Teil der Plasser-Gruppe, der weltweite Technologieführer für Gleisbaumaschinen. Die Datenerfassung wird durch unbemannte Langstrecken-Drohnen erfolgen und mit Daten aus anderen Quellen wie Messfahrzeugen und Satellitenaufnahmen zusammengeführt und mit einer eigens programmierten, hochskalierbaren Plattform mit künstlicher Intelligenz ausgewertet.

# Nichtmotorisierter Verkehr

## Achter Nationaler Radverkehrskongress

Am 20. und 21. Juni folgten über 700 Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Einladung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) zum 8. Nationalen Radverkehrskongress ins Kap Europa in Frankfurt am Main. Die zentralen Fragestellungen lauteten: Wie bekommen wir mehr Menschen auf das Rad? Wie wird Deutschland bis 2030 in urbanen wie in ländlichen Räumen zum Fahrradland? Wie können Akteure der Radbranche ihren Wirkungsbereich vergrößern und ihre Zusammenarbeit stärken?

Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim BMDV und Tarek Al-Wazir, Hessens Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen eröffneten gemeinsam mit Frankfurts Oberbürgermeister Mike Josef den bundesweit wichtigsten Radverkehrskongress. In ihren Eröffnungsreden gaben sie den Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine Botschaft mit auf den Weg: Nur wenn alle Akteure in Politik und Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft mitziehen, können die Ziele des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 bis 2030 erreicht werden: Mehr, besser und sicherer Radverkehr für alle!



Frankfurts Oberbürgermeister Mike Josef, der Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr Oliver Luksic und Hessens Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen Tarek Al-Wazir eröffneten am 20. Juni 2023 in Frankfurt am Main den 8. Nationalen Radverkehrskongress; Foto: Dirk Michael Deckbar.

In den 16 Fachforen und sieben Parallelveranstaltungen wurden neben infrastrukturellen Fragen in unterschied-

lichen Akteurskonstellationen diskutiert, wie die Radverkehrsförderung schneller und wirksamer vorangebracht werden kann. Erstmals wurde der Radverkehrskongress im Umfeld der Weltleitmesse der Fahrradindustrie Eurobike abgehalten. Dadurch konnte der Themenkomplex „Fahrrad und Wirtschaft“ in eigenen Fachforen stärker beleuchtet werden, unter anderem mit den Perspektiven Einzelhandel, Pendeln und Lastenmobilität.

Patrick Döring, Vorstandsvorsitzender des Fahrradversicherers Wertgarantie SE, und die Radsportlerin und Mentaltrainerin Denise Schindler zeigten in ihrem gemeinsamen Leitvortrag auf, wie wichtig es ist, dass Beteiligte aus verwandten Themenfeldern mehr ins Gespräch kommen, um mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren. Kinder und Jugendförderung, Sportangebote, das Abbauen mentaler Hürden, aber auch neue Innovationen und Dienstleistungsangebote können zur Zielerreichung beitragen.

Bei insgesamt 11 Exkursionen konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im aktiven Kongressprogramm mit fahrradgeführten Exkursionen gut gelungene Beispiele in der Stadt Frankfurt am Main und im Rhein-Main-Gebiet besuchen.

Ein weiterer Höhepunkt war die Verleihung des 23. Deutschen Fahrradpreises. Die mit 19 000 Euro dotierte Auszeichnung wurde in der Kategorie Infrastruktur an die Stadt Münster für die Kanalpromenade am Dortmund-Ems-Kanal sowie in der Kategorie Service & Kommunikation an die Kölner Verkehrsbetriebe für das Elektrolastenrad-Verleihsystem vergeben. Der Fußball-Erstligist SC Freiburg nahm den Preis als „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit“ für seinen außergewöhnlichen Einsatz für nachhaltige Mobilität entgegen.

Mehr Informationen finden sich auf der Internetseite [www.nationaler-radverkehrskongress.de](http://www.nationaler-radverkehrskongress.de).

## Unternehmen und Märkte

### 100 Jahre Furrer+Frey

Am 1. September 1923 gründeten Emil Furrer und Arnold Frey die Firma Furrer+Frey AG, ein auf Entwicklung und Konstruktion, Planung, Ausführung und Unterhalt von Fahrleitungsanlagen im öffentlichen Verkehr (und anfangs auch Freileitungen) spezialisiertes Unternehmen. Frey verließ 1954 das Unternehmen, die Familie Furrer führt die Firma in nunmehr vierter Generation weiter.

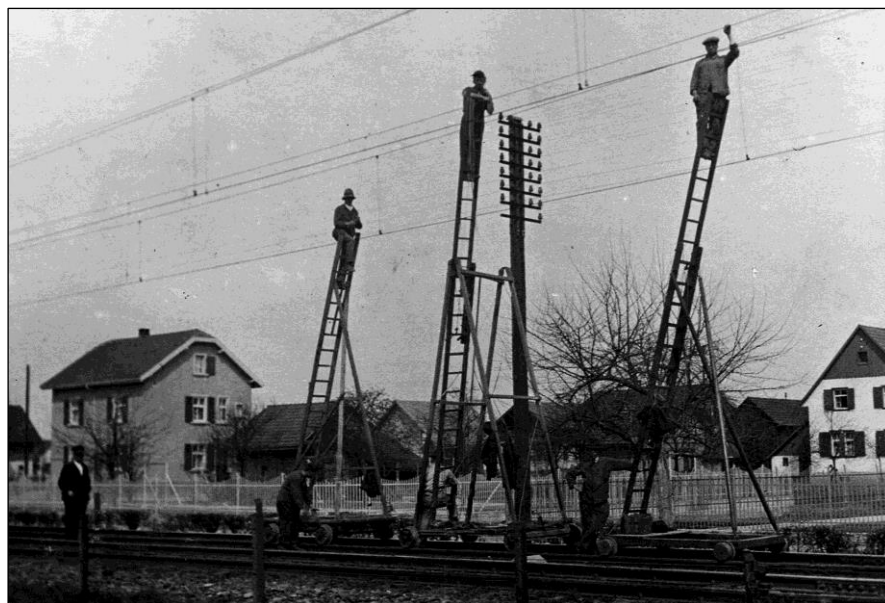
Über 35 Jahre lang, von 1957 bis 1994, produzierte das Unternehmen auch Fahrleitungsmaterial, hat sich aus diesem Geschäftszweig dann aber wieder zurückgezogen.

1979 war die Firma Furrer+Frey in die Detailplanung für den zweigleisigen Ausbau der Lötschberg-Bergstrecke involviert, woraus sich eine bis heute anhaltende, besonders intensive Geschäftsbeziehung zur BLS<sup>9</sup> entwickelte.

Eine Spezialität des Unternehmens ist das 1984 entwickelte Deckenstrom-

schienensystem (DSS), das sich seither in vielen Tunnelstrecken bewährt hat. Im Regelbetrieb ist bis zu Tempo 250 möglich, bei Versuchsfahrten wurde im Jahr 2014 sogar eine Geschwindigkeit von 302 Stundenkilometern erreicht (das ist Weltrekord!). Mit dem DSS von Furrer+Frey sind unter anderem folgende Tunnels ausgestattet:

- Der „alte“ Semmeringtunnel<sup>10</sup> wurde 2019 mit einem DSS ausgestattet. Verschiedene Vorteile wie geringe Bauhöhe, höchstes Sicherheitsniveau und die Wirtschaftlichkeit, haben die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) veranlasst, von der Kettenfahrleitung zum DSS zu wechseln.
- Der im Jahr 2020 fertiggestellte neue Bözbergstunnel zwischen Basel und Baden / Zürich (*siehe Folge 116 der GRV-Nachrichten, Seite 22*); die Strecke und der Tunnel sind für eine Geschwindigkeit von 180 Stundenkilometern ausgelegt.
- Der ebenfalls 2020 fertiggestellte Ceneri-Basistunnel (Höchstgeschwindigkeit 250 Stundenkilometer).
- Und noch ein wichtiger Tunnel mit DSS wurde 2020 fertiggestellt: Der Eppenbergtunnel zwischen Aarau und Olten. >>



Fahrleitungsbau anno 1924 (bei Pratteln).

<sup>9</sup> Die Abkürzung geht zurück auf die am 27. Juli 1906 gegründete „Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern–Lötschberg–Simplon (BLS)“, die 1906 bis 1913 die Lötschberglinie baute und damit Bern mit der Simplonstrecke verband; seither führt die BLS auf dieser und weiteren, peu à peu übernommenen Strecken in der Region den Betrieb.

<sup>10</sup> Der 1854 eröffnete („alte“) Semmering-Scheiteltunnel wurde zwischen 1949 und 1952 durch eine zweite („neue“) Röhre ergänzt, und seither werden beide Röhren eingleisig betrieben.





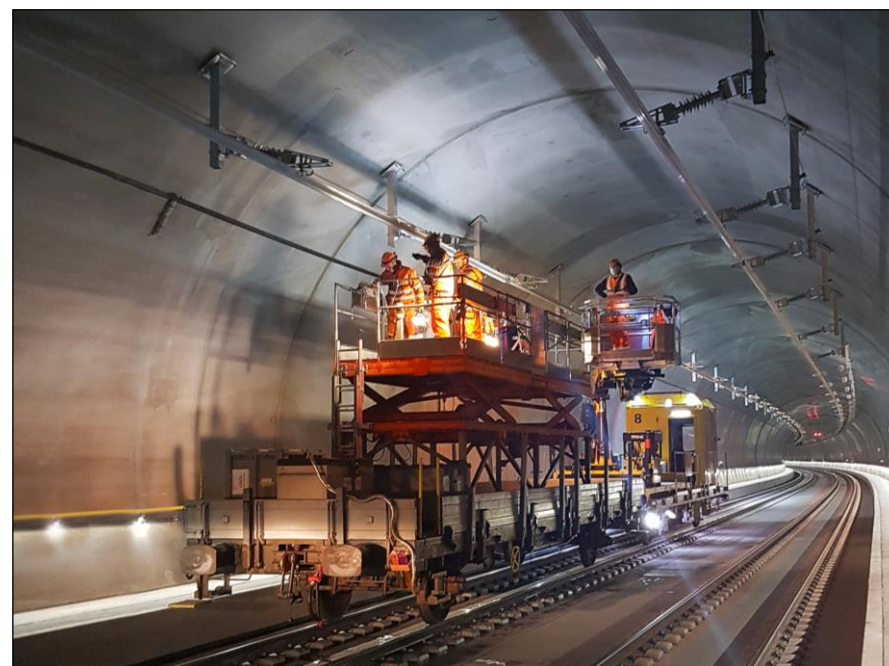
Zur Montage von Oberleitungen hat Furrer+Frey 2015 einen Motorturmwagen der Bauart MTW 100.216 von Plasser & Theurer in Dienst gestellt.

Aber nicht nur in **Tunneln** ist die Installation eines DSS sinnvoll. Moderne Triebzüge haben viele Aggregate auf dem Dach angeordnet, wodurch sich auch die Wartungsarbeiten von der Gleisgrube in den Dachbereich verschieben. Um hierfür genügend Platz zu haben und vor allem eine sichere Arbeitsumgebung für die Werkstattleute zu schaffen, bietet ein schwenkbares DSS ideale Möglichkeiten — so auch seit 2019 im ICE-Werk der DB in Hamburg-Langenhofen, oder seit 2016 im Depot Zweilütschwil der Berner Oberland-Bahnen.

Ein anderes Beispiel sind die beiden 1937 erbauten Klappbrücken über den Ems-Jade-Kanal bei Mariensiel. Im

Rahmen der Elektrifizierung der Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg hat Furrer+Frey eine besondere Konstruktion entwickelt: Die Stromschienen lassen sich seitlich verschwenken, und anschließend können die Brücken wie gewohnt hochgeklappt werden. Die Anlage ist für Windstärken bis zu 12 Beaufort ausgelegt, seit 12. Mai 2023 ist der Kanal wieder für die Schifffahrt passierbar.

Ebenfalls von Furrer+Frey sind die Tragjoche mit mehr als 50 Metern Spannweite, die 1999 bei der Erneuerung des zentralen Knotens im Netz der BLS, dem Bahnhof Spiez, installiert wurden; 2008 hat Furrer+Frey in Mannheim sogar 56 Meter lange Tragjoche errichtet.



Montage der Deckenstromschiene im Eppenbergtunnel zwischen Aarau und Olten; Alle Fotos in diesem Beitrag: © Furrer+Frey AG.

Heute zählt der ehemalige Zweimannbetrieb über 340 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an fünf Standorten in der Schweiz und in fünf Tochtergesellschaften im Ausland. Gearbeitet wird an Projekten in über 30 Ländern.

Die aus Umwelt- und Klimaschutzgründen notwendige Elektrifizierung des Verkehrs wird das inhabergeführte Familienunternehmen sicherlich noch viele Jahre beschäftigen. Neben der herkömmlichen Elektrifizierung von Bahnstrecken (wo die Nachbarländer der Schweiz und viele weitere noch einen großen Nachholbedarf haben) sind auch Oberleitungs-Inseln für das Nachladen von batterieelektrischen Zügen sowie Ladestationen für batterieelektrische Busse zu errichten.

*Die GRV gratuliert der Furrer+Frey AG zu ihrem Jubiläum und zum unermüdbaren Einsatz für einen nachhaltigen Bahnverkehr.*

*Die Großbritannien-Tochter von Furrer+Frey hat kürzlich ein interessantes Weißbuch „Climate Resilience in Rail Electrification“ herausgegeben; die englischsprachige Broschüre kann aus dem Internet heruntergeladen werden (dazu nebenstehenden QR-Code einscannen oder anklicken).*



## Zugang zum schweizerischen Eisenbahnnetz funktioniert aus Sicht der meisten Güterbahnen diskriminierungsfrei

Die Schweizer Kommission für den Eisenbahnverkehr Railcom führte erstmals eine Befragung der Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen durch, um deren Einschätzungen zum diskriminierungsfreien Netzzugang sowie zu den Dienstleistungen der Nahzustellung einzuholen. Die Ergebnisse wurden am 16. März 2023 in Bern vorgestellt. Die Rücklaufquote von 90 Prozent und die zahlreichen Kommentare zeigen, dass diesen Themen eine zentrale Bedeutung zukommt. Obwohl die befragten Unternehmen mit der Situation mehrheitlich zufrieden sind, besteht an verschiedenen Stellen Verbesserungspotential. Um den Austausch fortzusetzen, führt die Railcom einen „Runden Tisch“ ein. >>



Befragt wurden 18 von insgesamt 20 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des Güterverkehrs, welche mit einer gültigen Netzzugangsbewilligung auf dem Schweizer Normalspurnetz tätig sind. Gegenstand der Umfrage war einerseits das Zusammenspiel der EVU mit den Infrastrukturbetreibern — insbesondere in den Themen Kapazitätsplanung, Trassenutzung und Netzzugangsbedingungen. Andererseits ging es um die Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen der Nahzustellung im Gütertransport auf der Schiene gemäß Artikel 6a der Gütertransportverordnung (GüTV).

Die Güterverkehrs-EVU sind in den Themen des diskriminierungsfreien Netzzugangs mehrheitlich zufrieden. Positiv bewertet wurde beispielsweise die Nachvollziehbarkeit der Regelungen im Leistungskatalog, die Handhabung des Weisungsrechts im Fall von Betriebsstörungen oder die Behandlung von allfälligen Reklamationen zur Abrechnung der Grund- und Zusatzleistungen im Trassenpreis.

Gleichwohl gibt es einige Punkte, in denen sie noch Verbesserungsbedarf sehen; unter anderem bei den Notfallkonzepten der ISB zur Bewältigung betrieblicher Störungen. Die Railcom wird diesen Hinweisen nachgehen.

Bei der generellen Einschätzung in Bezug auf die Diskriminierungsfreiheit beim Zugang zum schweizerischen Schienennetz gab rund 89 Prozent der Befragten an, der Zugang sei „nicht“ beziehungsweise „überhaupt nicht diskriminierend“. Die restlichen 11 Prozent beurteilten den Zugang als „eher diskriminierend“ bis „sehr diskriminierend“. Dieses Resultat spiegelt unter anderem die traditionell gute operative Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnen. Es zeigt aber auch, dass stellenweise noch Handlungsbedarf besteht.

Bei den Dienstleistungen der Nahzustellung berichtete die Mehrheit der befragten EVU (soweit sie solche Dienstleistungen beziehen), dass sich der Zugang zu diesen seit Inkrafttreten des Artikels 6a der GüTV im Jahr 2020 verbessert hat. Weiter gaben rund 82

Prozent der EVU an, dass ihre Anfragen bezüglich Dienstleistungen der Nahzustellung schon einmal abgelehnt wurden — in den meisten Fällen aufgrund fehlender Ressourcen.

Die Einschätzung der EVU ist wichtig, da sie wertvolle Hinweise zum Stand der Diskriminierungsfreiheit in der Eisenbahnbranche liefert. Um das Gespräch mit den EVU weiter zu pflegen, führt die Railcom einen „Runden Tisch“ ein.

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse finden sich auf der Internetseite [www.news.admin.ch](http://www.news.admin.ch).

## DB-Bilanz 2022: Kundschaft ist nach Pandemie zurück

Der Deutsche-Bahn-Konzern schreibt wieder schwarze Zahlen. Dies geht aus dem Jahresabschluss 2022 hervor, der am 30. März 2023 in Berlin vorgestellt wurde. Trotz Belastungen des Bahngeschäfts durch Pandemie-Folgen, Ukraine-Krieg und stark gestiegene Inflation hat der DB-Konzern das Geschäftsjahr 2022 mit einem deutlichen operativen Gewinn abgeschlossen. Das operative Ergebnis (EBIT<sup>11</sup> bereinigt) verbesserte sich im Vergleich zum Corona-Jahr 2021 um rund 2,8 Milliarden Euro auf knapp 1,3 Milliarden Euro. Der Konzernumsatz (bereinigt) wuchs 2022 gegenüber dem Vorjahr

um 19,1 Prozent auf rund 56,3 Milliarden Euro — eine neue Höchstmarke. In den Jahren 2020 und 2021 musste die DB pandemiebedingt noch Verluste in Milliardenhöhe verbuchen.

Maßgeblicher Treiber der positiven Entwicklung des Konzerns war neben einer starken Nachfrage im Personenverkehr erneut die sehr erfolgreiche Logistik-Tochter **DB Schenker**. Sie übertraf beim operativen Ergebnis den Spitzenwert von 2021 um fast 50 Prozent, erwirtschaftete mit rund 1,8 Milliarden Euro den höchsten operativen Gewinn ihrer Unternehmensgeschichte und hat den Konzern damit in die Gewinnzone zurückgebracht.

Im **Kerngeschäft der DB** verbesserten sich im Vergleich zum Vorjahr Umsatz und Ergebnis 2022 insgesamt ebenfalls erheblich. „Klimafreundliche Mobilität boomt. Die Nachfrage stimmt und wächst aktuell weiter stark. Für 2023 könnte es im Fernverkehr mit deutlich mehr als 150 Millionen Reisenden eine neue Rekordzahl geben. Das spornt uns an, für unsere Kundinnen und Kunden so schnell wie möglich besser zu werden — denn Deutschland verdient eine Bahn, die leistungsfähiger und pünktlicher ist“, sagte der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz bei der Bilanz-Presskonferenz. Der Schlüssel dazu seien höhere Kapazitäten, vor allem im dicht befahrenen Schienennetz. Deshalb arbeite die DB gemeinsam mit



Der Vorstand der Deutschen Bahn AG (von links): Martin Seiler, Vorstand Personal und Recht; Evelyn Palla, Vorständin Regionalverkehr; Berthold Huber, Vorstand Infrastruktur; Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender; Dr. Sigrid Nikutta, Vorständin Güterverkehr; Dr. Levin Holle, Vorstand Finanzen und Logistik; Dr. Daniela Gerd tom Markotten, Vorständin Digitalisierung und Technik; Dr. Michael Peterson, Vorstand Personenfernverkehr; Foto: DB AG / Pablo Castagnola.

<sup>11</sup> „Earnings before interest and taxes“, also der Gewinn vor Steuern und Zinsen.

ihrem Eigentümer und der Branche mit Hochdruck an einer grundlegenden Erneuerung der Infrastruktur.

Mit dem Nachlassen der Corona-Pandemie sind die **Fahrgäste** schnell zurückgekehrt. Rund zwei Milliarden Reisende nutzten 2022 die Züge der DB — gut 40 Prozent mehr als im Vorjahr. Der DB-Fernverkehr zählte sogar rund 61 Prozent mehr Passagiere. Er steigerte im vergangenen Jahr seinen Umsatz gegenüber 2021 um mehr als zwei Milliarden Euro auf rund 4,8 Milliarden Euro. DB Regio schaffte ein Umsatz-Plus von rund einer Milliarde Euro. Auch die Verkehrsleistung im Personenverkehr auf der Schiene nahm 2022 im Vergleich zum Vorjahr kräftig zu: um etwa 63 Prozent auf rund 82,6 Milliarden Personenkilometer. Positiv ausgewirkt hat sich dabei unter anderem das 9-Euro-Ticket, das im vergangenen Sommer branchenweit insgesamt 52 Millionen Mal verkauft wurde.

DB Cargo steigerte seinen Umsatz, schreibt aber weiter rote Zahlen. Die **Schienengüterverkehrs**-Tochter litt vor allem unter der angespannten Betriebslage sowie zusätzlichen Kosten. Das Eisenbahngeschäft insgesamt hat Umsatz und Ergebnis verbessert, blieb aber mit minus 600 Millionen Euro in der Verlustzone.

Die Betriebsleistung auf der dicht befahrenen **Schieneinfrastruktur** der DB stieg 2022 im Vergleich zum Vorjahr weiter um 2,2 Prozent auf rund 1,13 Milliarden Trassenkilometer. Damit ist das Netz stärker belastet als vor der Pandemie. Es ist zu störanfällig und hat zu wenig Kapazität. Weil gleichzeitig deutschlandweit auf Rekordniveau modernisiert und gebaut wird, waren die DB-Züge 2022 **so unpünktlich wie noch nie**: Nur 65,2 Prozent der Fernverkehrszüge kamen pünktlich (maximal 5 Minuten und 59 Sekunden verspätet) ans Ziel (2021: 75,2 Prozent). Lutz sagte, das vergangene Jahr markiere einen Wendepunkt. Allen Beteiligten sei klar geworden, dass umgesteuert und die Sanierung und Modernisierung der Infrastruktur gänzlich anders angegangen werden müsse.

Ihre **Netto-Investitionen** steigerte die DB 2022 weiter um 6,4 Prozent auf rund 6,8 Milliarden Euro. Die Brutto-Investitionen, die auch die Investitionszuschüsse vor allem des Bundes enthalten, erreichten mit rund 15,4 Milliarden Euro das Rekordniveau des Vorjahres. Die Netto-Finanzschulden betrugen per 31. Dezember 2022 rund 28,8 Milliarden Euro. Das ist leicht unter dem Wert am Vorjahresende.

Das **Vorsteuerergebnis** des DB-Konzerns verbesserte sich 2022 gegenüber dem Vorjahr um 1,73 Milliarden Euro auf 932 Millionen Euro. Das Nachsteuerergebnis verbesserte sich ebenfalls deutlich, blieb aber aufgrund eines bilanziell stark gestiegenen Steueraufwands mit minus 227 Millionen Euro negativ (2021: minus 900 Millionen Euro, 2020: minus 5,7 Milliarden Euro).

Finanzvorstand Dr. Levin Holle betonte den außerordentlich positiven Beitrag von **DB Schenker** zum Konzernergebnis. Trotz der aktuellen Marktentwicklungen mit zuletzt deutlich gesunkenen Frachtraten in der Luft- und Seefracht habe die Logistik-Tochter sich in Bestform gezeigt. „DB Schenker ist eine Erfolgsgeschichte und in allen relevanten Markt Bereichen gut aufgestellt. Mit seinem 2022 gestarteten Transformationsprogramm setzt das Unternehmen diesen Weg konsequent fort. DB Schenker hat das Potenzial, auch in den nächsten Jahren sehr gute Ergebnisse zu liefern“, sagte Holle.

Die europäische Nahverkehrs-Tochter **DB Arriva** machte gute Fortschritte in ihrem Geschäft und schrieb 2022 operativ wieder schwarze Zahlen. >>

Geschäftsentwicklung der DB AG in den einzelnen Segmenten	Umsatzerlöse in Mio. € <sup>a b</sup>			Operatives Ergebnis nach Zinsen in Mio. € <sup>c</sup>			Kapital- Verzinsung in % (ROCE) <sup>d</sup>	
	2022	2021	± %	2022	2021	Delta	2022	2021
<b>Geschäftsfeld</b>								
DB Fernverkehr	4.980	2.911	+ 71,1	- 75	- 1.819	+ 1.744	- 0,6	- 30,2
DB Regio	9.039	8.043	+ 12,4	- 81	- 459	+ 378	- 0,9	- 10,8
DB Cargo (europaweit) <sup>e</sup>	5.244	4.982	+ 5,3	- 729	- 538	- 205	- 20,7	- 14,7
<b>Summe Transport in Deutschland<sup>f</sup></b>				<b>- 885</b>	<b>- 2.802</b>	<b>+ 1.917</b>	<b>- 5,3</b>	<b>- 20,7</b>
DB Netze Fahrweg	6.266	5.984	+ 4,7	+ 505	+ 225	+ 280	+ 2,8	+ 1,7
DB Netze Personenbahnhöfe	1.384	1.285	+ 7,7	+ 26	- 36	+ 62	+ 0,8	+ 0,0
DB Netze Energie	4.200	3.366	+ 24,8	+ 97	+ 156	- 59	+ 9,7	+ 14,5
<b>Summe Infrastruktur in Deutschland</b>				<b>+ 628</b>	<b>+ 345</b>	<b>+ 283</b>	<b>+ 2,8</b>	<b>+ 1,1</b>
<b>Summe Eisenbahn in Deutschland<sup>f</sup></b>				<b>- 257</b>	<b>- 2.457</b>	<b>+ 2.200</b>	<b>+ 0,0</b>	<b>- 5,8</b>
DB Arriva	4.214	4.069	+ 3,6	- 30	- 104	+ 74	+ 0,9	- 4,0
DB Schenker <sup>e</sup>	27.604	22.939	+ 20,3	+ 1.781	+ 1.177	+ 538	+ 44,8	+ 32,4
<b>Summe Logistik und Auslandsaktivitäten<sup>g</sup></b>				<b>+ 1.751</b>	<b>+ 1.073</b>	<b>+ 678</b>	<b>+ 34,3</b>	<b>+ 20,9</b>
<b>Summe alle genannten Geschäftsfelder</b>				<b>+ 1.494</b>	<b>- 1.384</b>	<b>+ 2.878</b>	<b>+ 4,1</b>	<b>- 2,3</b>

<sup>a</sup> Quelle: Integrierter Bericht der Deutschen Bahn AG 2022, Tabelle Segmentberichterstattung auf Seite 214f., Zeile 3.

<sup>b</sup> Die Summenbildung ist bei den Umsätzen nicht sinnvoll, da auch konzerninterne Umsätze enthalten sind.

<sup>c</sup> Quelle: a.a.o., Zeile 16.

<sup>d</sup> Quelle: a.a.o., berechnet aus Zeile 14 geteilt durch Zeile 33 („Return on Capital employed“, ROCE).

<sup>e</sup> Zum 1. Januar 2022 wurde der Geschäftsbereich „Full Load Solutions“ (FLS ; Bündelung von großvolumigen Komplettladungsverkehren im europäischen Landverkehrsnetz) von DB Schenker an DB Cargo übertragen. Diese Übertragung betrifft im Wesentlichen die Transa Spedition GmbH und die Hangartner Terminal S.r.l., Verona/Italien. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

<sup>f</sup> Inklusive Schienengüterverkehr außerhalb Deutschlands und Bahnbus.

<sup>g</sup> Ohne Schienengüterverkehr.

Im **Geschäftsjahr 2023** werden die sehr hohen Energiekosten und die erheblich gestiegenen Einkaufspreise die DB stark belasten. In der gesamten Logistik-Branche dürften sich zudem die außerordentlich hohen Frachtraten weiter normalisieren.

Unter anderem aufgrund der hohen Inflation und milliardenschwerer Vorleistungen für zusätzliche Verbesserungen in der Infrastruktur rechnet die DB im laufenden Geschäftsjahr mit einem operativen Verlust von etwa einer Milliarde Euro. Der Konzernumsatz (bereinigt) soll 2023 mehr als 56 Milliarden Euro betragen. Die Brutto-Investitionen werden voraussichtlich auf über 18 Milliarden Euro steigen, und die Netto-Investitionen auf mehr als 8,5 Milliarden Euro. Die Nettofinanzschulden werden sich wahrscheinlich auf über 33 Milliarden Euro erhöhen. Alle Vorhersagen sind wegen volatiler Marktentwicklungen mit großen Unsicherheiten behaftet.

Der Geschäftsbericht des Jahres 2022 ist online verfügbar unter [www.db.de](http://www.db.de).

## Verkehrsaufkommen auf den Schweizer Nationalstraßen hat 2022 wieder zugenommen

Nach den zwei von der Covid-19-Pandemie beeinflussten Jahren hat sich das Verkehrsaufkommen weiter normalisiert. Das Verkehrsaufkommen stieg 2022 weiter an und erreichte fast wieder das Niveau von 2019. Dies geht aus dem am 30. Mai 2023 veröffentlichten Bericht zur Verkehrsentwicklung und zum Verkehrsfluss des Bundesamts für Straßen ASTRA hervor. Auch die Staustunden auf dem Nationalstraßennetz haben zugenommen. 50 Prozent aller Staustunden entfielen auf die sechs Agglomerationen Zürich, Basel, Genf, Bern, Lausanne und Tessin. Um den Verkehr flüssiger zu machen, setzt das ASTRA auf Verkehrsmanagement, die Verbesserung der Schnittstellen an den Netzübergängen sowie auf punktuelle Ausbauten gemäß dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP).

Der 99-seitige Bericht kann von der Internetseite [www.news.admin.ch](http://www.news.admin.ch) heruntergeladen werden.

## Freizeit blieb 2021 mit Abstand wichtigster Mobilitätswert für die Schweizer Bevölkerung

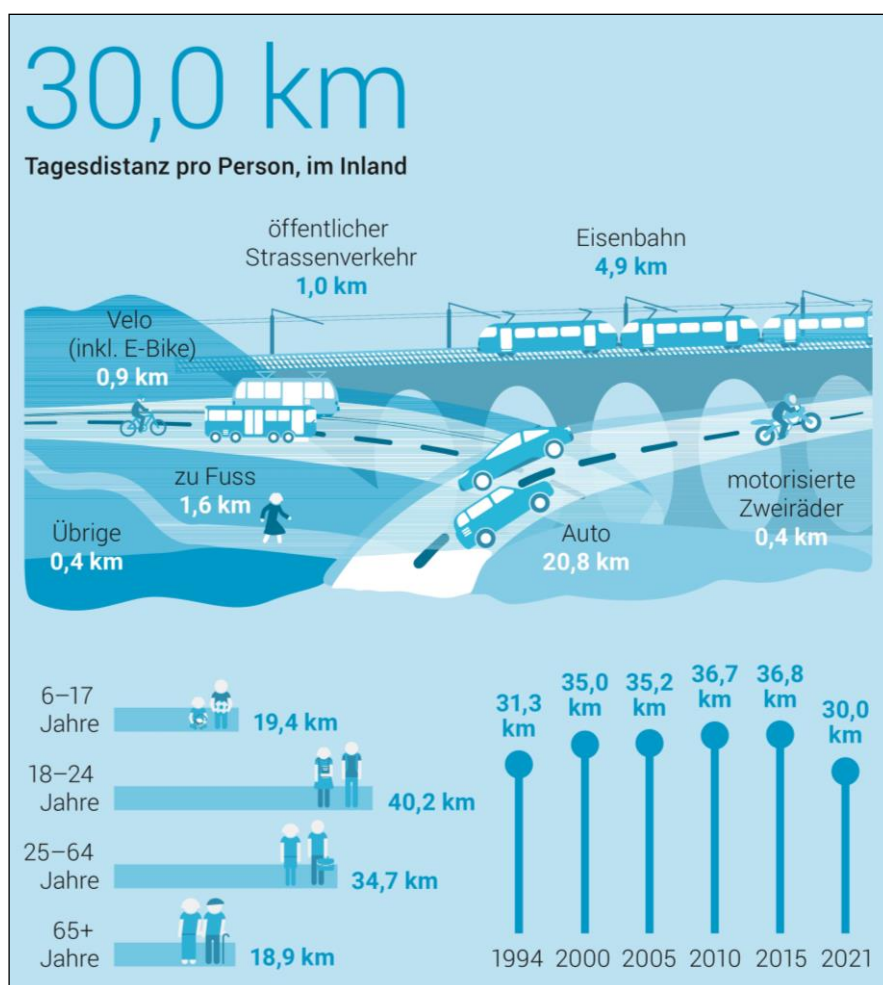
Die Schweizer Wohnbevölkerung legte 2021 rund 43 Prozent der Inlanddistanzen im Rahmen der Freizeit zurück. Diese blieb damit der mit Abstand wichtigste Mobilitätswert. Insgesamt wurden im Inland pro Person und Tag 30,0 Kilometer zurückgelegt. Dies sind 6,8 Kilometer weniger als bei der letzten Erhebung 2015, was auf die Covid-19-Pandemie zurückzuführen ist. Dies geht aus dem am 6. April 2023 vorgestellten „Mikrozensus Mobilität und Verkehr“ hervor, der schweizweit wichtigsten Erhebung zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, durchgeführt von den Bundesämtern für Statistik (BFS) und Raumentwicklung (ARE).

Der Personenverkehr stand 2021 immer noch unter dem Einfluss der Covid-19-Pandemie. An der Bedeutung

der verschiedenen Mobilitätswerte änderte dies jedoch kaum etwas: Wie bereits bei der letzten Erhebung 2015 stand der Freizeitverkehr auch 2021 klar an der Spitze. Sein Anteil an den zurückgelegten Distanzen blieb mit 43 Prozent beinahe unverändert (2015: 44 Prozent). Die Auswertung nach Tageszeit zeigt dabei: Schon ab ungefähr 8 Uhr morgens übertrifft die Freizeit alle übrigen Mobilitätswerte und behält ihre dominierende Rolle bis in die späten Nachtstunden bei. Zweitwichtigster Mobilitätswert war 2021 der Arbeitsverkehr mit einem Anteil an den zurückgelegten Distanzen von 28 Prozent, vor dem Einkaufsverkehr mit 15 Prozent. Die Anteile der übrigen Zwecke waren — wie schon früher — vergleichsweise gering.

## Bevölkerung 2021 aufgrund von Covid-19 zum ersten Mal seit Jahrzehnten weniger mobil

Werden die im Inland zurückgelegten Strecken über alle Mobilitätswerte



Diese Grafik erklärt sich selbst!

Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021.



hinweg zusammengezählt, ergibt sich pro Person eine mittlere Tagesdistanz von 30,0 Kilometer. Dieser Wert hat zum ersten Mal seit Beginn der modernen Mikrozensus-Messreihe im Jahr 1994 abgenommen — und zwar deutlich: Verglichen mit 2015 wurden 2021 pro Person und Tag 6,8 Kilometer weniger zurückgelegt (minus 19 Prozent), und selbst im Vergleich zu 1994 resultiert noch ein Minus von 1,3 Kilometer.

Hauptgrund für den Rückgang war die Covid-19-Pandemie: Besonders Anfang 2021 war diese noch sehr präsent, und das öffentliche Leben war durch gesundheitspolitische Maßnahmen zum Teil erheblich eingeschränkt. In den ersten Monaten gingen die Distanzen im Vergleich zu 2015 denn auch stärker zurück als im Rest des Jahres. Mit den Tagesdistanzen verkürzte sich 2021 auch die für die Mobilität aufgewendete Zeit: An einem durchschnittlichen Tag waren die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz rund 80,2 Minuten im Verkehr unterwegs, wobei auch die zu Fuß zurückgelegten Wege mitgezählt sind. Im Jahr 2015 waren es noch 90,4 Minuten gewesen.

### **Rückgang beim Auto prozentual kleiner als beim Öffentlichen Verkehr**

Nicht alle Verkehrsmittel waren vom Rückgang der Distanzen gleichermaßen betroffen. Vergleichsweise stark war die Abnahme bei der Eisenbahn, weshalb deren Anteil an den zurückgelegten Kilometern nach einer Wachstumsphase seit 2000 erstmals wieder gesunken ist, und zwar von gut 20 Prozent im Jahr 2015 auf 16 Prozent im Jahr 2021. Im zweiten Halbjahr 2021 ließ sich jedoch wieder eine Annäherung an die Werte von 2015 beobachten.

Die mit Pkw zurückgelegten Distanzen nahmen prozentual weniger stark ab als jene mit der Bahn, sodass das Auto seine Spitzenposition beim Modalsplit festigen konnte: Mehr als zwei Drittel aller Inlanddistanzen, nämlich 69 Prozent oder 20,8 Kilometer pro Person und Tag, wurden 2021 mit dem Pkw absolviert. 2015 hatte sein Anteil noch 65 Prozent betragen. Durchschnittlich saßen 2021 1,53 Personen in einem Auto und somit leicht weniger als 2015

(1,56 Personen). Deutlich tiefer war der mittlere Besetzungsgrad 2021 — wie schon in der Vergangenheit — im Arbeitsverkehr mit 1,09 Personen.

### **Wer gut verdient, fährt häufiger elektrisch**

Die Zahl der zugelassenen Elektroautos hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Die Daten des Mikrozensus zeigen, dass diese Fahrzeuge überdurchschnittlich häufig von gutverdienenden Personen gekauft werden: Während 2021 in den Haushalten mit einem Monatseinkommen von mehr als 12 000 Schweizer Franken 3,0 Prozent der Personenwagen rein elektrisch betrieben waren, waren es in der Einkommensklasse zwischen 8000 und 12 000 Franken nur halb so viele (1,4 Prozent), und bei den tieferen Einkommen noch weniger. Des Weiteren ist es interessant zu sehen, dass die zurückgelegten Einzelstrecken bei den Elektroautos mit 14,4 Kilometer zwar kürzer waren als bei den Dieselfahrzeugen (16,4 Kilometer), den Wert der Benziner (13,2 Kilometer) aber leicht übertrafen.

### **20 Prozent aller Haushalte besitzen ein E-Bike**

Das einzige Verkehrsmittel, das 2021 trotz Pandemie stärker genutzt wurde als 2015, ist das E-Bike. Mittlerweile besitzt jeder fünfte Haushalt in der Schweiz mindestens eines dieser Fahrzeuge. Dies sind rund dreimal mehr als 2015 (7 Prozent), während gleichzeitig der Besitz normaler Velos abgenommen hat (von 65 Prozent auf 61 Prozent). Allerdings ist E-Bike nicht gleich E-Bike: Während die schnellere Variante (sie benötigt ein Kontrollschild) zu 65 Prozent für den Weg zur Arbeit eingesetzt wird, dominiert bei den langsamen E-Bikes der Freizeitverkehr mit einem Distanzanteil von 57 Prozent.

### **Junge Erwachsene sind am mobilsten**

Die verschiedenen Bevölkerungsgruppen unterscheiden sich in Bezug auf die Mobilität zum Teil ganz erheblich. Besonders mobil waren 2021 mit einer mittleren Tagesdistanz von 40,2 Kilometer pro Person die jungen Erwachsenen zwischen 18 und 24 Jahren. Mit

zunehmendem Alter nahm die Tagesdistanz dann schrittweise ab. Bei den 65- bis 79-Jährigen betrug sie noch gut die Hälfte, und bei den ab 80-Jährigen nur noch ein Viertel des Wertes der jungen Erwachsenen. Auch der Wohnort beeinflusst die Mobilität: So legten die Bewohnerinnen und Bewohner der ländlichen Gemeinden 2021 ein Viertel mehr Kilometer zurück als die Städterinnen und Städter. Überdurchschnittlich mobil waren auch Personen, die über ein hohes Haushaltseinkommen verfügen.

### **Verbesserungen im ÖV aus Sicht der Bevölkerung am wichtigsten**

In einem separaten Teil des Mikrozensus wurde die Bevölkerung nach ihrer Meinung zu einer Reihe von potenziellen Verbesserungsmöglichkeiten beim Verkehr gefragt. Dabei zeigte sich: Verbesserungen im öffentlichen Verkehr und die Reduktion der Umweltauswirkungen des Verkehrs sind aus Sicht der Bevölkerung wichtiger als Verbesserungen im Fahrrad-, Straßen- oder Fußverkehr. Von den konkreten verkehrspolitischen Maßnahmen finden unter anderem die Verflüssigung des Verkehrs in Städten und Agglomerationen, die finanziellen Anreize beim Kauf von energieeffizienten und emissionsarmen Neuwagen sowie Verbesserungen im öffentlichen Nah- und Regionalverkehr großen Zuspruch.

Der Bericht mit den Ergebnissen des „Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021“ kann von der Internetseite [www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch) heruntergeladen werden.

### **Verlagerung des Güterverkehrs durch die Schweizer Alpen stagniert**

Im vergangenen Jahr fuhren praktisch gleich viele Lastwagen durch die Schweizer Alpen wie im Jahr zuvor. Der Marktanteil der Bahn blieb auf hohem Niveau stabil. Dies gab das Bundesamt für Verkehr (BAV) am 23. März 2023 bekannt.

Die Fertigstellung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) und des Korridors für Transporte mit vier Metern Eckhöhe auf der Gotthard-

Achse im Jahr 2020 hatten zu einem Schub für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs gesorgt. Seit her ist die Situation weitgehend stabil. Die Zahl der Lastwagenfahrten ging letztes Jahr nur noch leicht zurück um 15 000 auf 880 000. Weil auch die Transporte per Bahn leicht zurückgingen, betrug ihr Marktanteil im Güterverkehr durch die Alpen im vergangenen Jahr unverändert 73,9 Prozent.

Die Stagnation bei der Verlagerung dürfte in erster Linie auf die akzentuierten Probleme der Bahn im internationalen Nord-Süd-Verkehr zurückzuführen sein. Im vergangenen Jahr war insbesondere die Hauptstrecke durch Deutschland immer wieder unterbrochen beziehungsweise überlastet. Zudem mussten viele Bahnen wegen der Verteuerung des Bahnstroms und der Trassen die Preise für ihre Angebote erhöhen.

Die Schweizer Regierung (Bundesrat) will im Rahmen des nächsten Verlagerungsberichts im Herbst 2023 aufzeigen, mit welchen Maßnahmen sie die Verlagerung weiter fördern will.

## Kurznachrichten Unternehmen und Märkte

(ge) SBB und Alstom haben sich Anfang März 2023 geeinigt: Alstom wird die SBB als **Ausgleich für die verzögerte Lieferung der Doppelstockwagen für den Fernverkehr** (FV-Dosto-Flotte) mit verschiedenen Leistungen entschädigen, was in etwa dem Gegenwert von sechs FV-Dosto-Zügen entspricht. Die Zusammenarbeit geht weiter: SBB und Alstom arbeiten unverändert daran, den FV-Dosto weiter zu optimieren. Der Zug gehört heute zu den zuverlässigsten Flotten der SBB und bildet das Rückgrat des Fernverkehrs in der Schweiz.

(ge) Die **SBB hat sich 2022 größtenteils erholt**: Es reisten wieder deutlich mehr Personen mit der SBB, der Stand vor Corona 2019 wurde jedoch noch nicht erreicht. Mehr Kundinnen und Kunden brachten mehr Erträge, besonders im Fernverkehr. Doch das Jahresergebnis blieb mit einem Minus von 245 Millionen Schweizer Franken erneut negativ: Gründe dafür sind der

Verlust bei Infrastruktur Energie und eine Wertberichtigung bei der SBB Cargo AG. Die Verschuldung nahm weiter zu, die finanzielle Situation bleibt angespannt. Bis 2030 will die SBB deshalb Kosten- und Effizienzmaßnahmen von rund sechs Milliarden Franken umsetzen. Dank des Einsatzes der Belegschaft war die Kundenzufriedenheit gut, ebenso die Pünktlichkeit, beide mit regionalen Unterschieden. (Quelle: SBB-Medienmitteilung anlässlich der Bilanzpressekonferenz am 13. März 2023.)

(ge) Nach jahrelangen Vorplanungen und erheblichen Problemen bei der Standortsuche **verzichtet die Deutsche Bahn auf den Bau eines neuen ICE-Werks im Raum Nürnberg**.

Das gab der Konzernbevollmächtigte der Bahn für Bayern, Klaus-Dieter Josel, am 13. April 2023 in Nürnberg bekannt. Die öffentliche Präsentation des 400-Millionen-Euro-Projekts fand am 5. Oktober 2020 im DB-Museum in Nürnberg statt (siehe Folge [119](#) der *GRV-Nachrichten*, Seite 47). Anfangs waren bis zu 100 verschiedene Standorte für das ICE-Werk im Rennen. Drei Standorte brachte die DB dann bei der Regierung von Mittelfranken ins Raumordnungsverfahren ein. Als raumverträglich hat die Behörde im Februar 2023 einzig den Standort auf dem Gelände der ehemaligen Heeresmunitionsanstalt (Muna) in Feucht (bei Nürnberg) bewertet. Die Verantwortlichen der Bahn kamen aber zum Ergebnis, dass dieser Standort angesichts einer ökologisch hochwertigen und geschützten Fläche keine Erfolgsaussichten auf eine Baugenehmigung biete. Auch hätte zuerst eine aufwändige Räumung der Kampfmittel erfolgen müssen. Auf dem Gelände der Muna wurde im und nach dem Zweiten Weltkrieg Munition produziert, gelagert und entschärft.

(ge) Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme der beiden Basistunnel (Gotthard und Ceneri) widmete sich die Alp-Transit Gotthard AG (ATG) den Abschlussarbeiten, wie beispielsweise die Rückbau- und Rekultivierungsarbeiten außerhalb der Tunnel. Die ATG hat ihre Ziele erreicht: Die Tunnel wurden termingerecht in Betrieb genommen, und die Endkosten der NEAT (Neue Eisen-

bahn-Alpentransversale) am Gotthard und am Ceneri betragen insgesamt 12,105 Milliarden Franken und liegen damit mehr als eine Milliarde unter der von den Eidgenössischen Räten im Jahr 2008 bewilligten Finanzierung. Nach dem Motto „Mission completed“ wurde die **ATG Ende April 2023 durch Fusion auf die SBB aufgelöst**, und die SBB übernahm 1800 Laufmeter Akten.

(ge) Im vergangenen Jahr beförderte die **Hupac-Gruppe 1 104 000 Straßensendungen im (unbegleiteten) Kombinierten Verkehr** Straße / Schiene und im Seehafenhinterlandverkehr, was einem leichten Rückgang von 1,8 Prozent oder 20 000 Straßensendungen gegenüber 2021 entspricht. Bei der Vorstellung der Bilanz 2022 am 4. Mai 2023 wurden insbesondere die Kapazitätsengpässe in Deutschland beklagt. Nach einer lebhaften Entwicklung im ersten Quartal mit monatlichen Wachstumsraten im hohen einstelligen Bereich brach der Verkehr in den Monaten April und Juni und nochmals im Herbst 2023 aufgrund der intensiven Bautätigkeit auf dem Rhein-Alpen-Korridor ein. In Spitzenzeiten konnten bis zu 20 Prozent der bestellten Züge aus betrieblichen Gründen nicht fahren.

Der **internationale Fernverkehr der Deutschen Bahn** ist im ersten Quartal 2023 **stärker gewachsen als je zuvor**. Dies gab das Unternehmen am 9. Mai 2023 bekannt. Die Buchungen überstiegen die Reisendenzahlen zum Vergleichszeitraum im bisherigen Rekordjahr 2019 um 40 Prozent. 2022 reisten bereits knapp 7 Prozent mehr Menschen als im Vor-Corona-Jahr 2019 per Zug in europäische Nachbarländer. Damit waren im vergangenen Jahr über 16 Prozent der Reisenden im Fernverkehr der DB insgesamt international unterwegs. 2019 lag der Anteil bei 13 Prozent.

(ge) „Wenn es gelingt, mehr Güter auf der Schiene zu transportieren, gelingen auch die Klimaziele der Europäischen Union. Ein 30-Prozent-Anteil von Güterzügen im kontinentalen Verkehrsmix ist machbar — mit Digitalisierung und Automatisierung des Schienenverkehrs“, sagte **Dr. Sigrid Nikutta**,

**neue Vorsitzende der Initiative „Rail Freight Forward“**, einem Zusammenschluss europäischer Güterbahnen am 10. Mai 2023. Nikutta, hauptamtlich DB-Vorständin für den Schienengüterverkehr und Chefin der DB Cargo AG, hat von Dr. Clemens Först, dem Vorstandssprecher der ÖBB-Tochter Rail Cargo Group, den Staffelstab übernommen. Fünf Jahre lang hatte Först der Initiative europäischer Güterbahnen vorgestanden — seit ihrer Gründung.

(ge) In einem der größten Beschaffungsvorhaben der Unternehmensgeschichte kauft die **DB Fernverkehr AG für rund zwei Milliarden Euro 73 neue ICE**. Dies gab das Unternehmen am 17. Mai 2023 bekannt. Es werden weitere 56 ICE L des spanischen Herstellers Talgo<sup>12</sup> und 17 ICE 3 neo von Siemens<sup>13</sup> beschafft. Diese Züge sollen ab 2026 auf die Schiene kommen, die Auslieferung dauert bis zum Jahr 2030 an. Zusammen mit den schon laufenden (derzeit in Auslieferung befindlichen) Bestellungen investiert die DB damit aktuell insgesamt rund 12 Milliarden Euro in neue Fernverkehrszüge. Das durchschnittliche Alter der ICE- und IC-Züge soll bis 2030 von heute 18 auf dann 12 Jahre sinken. *Details zu den geplanten Einsatzbereichen der neuen ICE finden sich in Supplement Nummer [127b](#).*

(ge) Seit dem vierten Quartal 2022 ist die **Nachfrage für die Rollende Autobahn** mit der Verladung von Lkw zwischen Freiburg und Novara (begleiteter kombinierter Verkehr) wieder auf dem Vorpandemie-Niveau, so das schweizerische Unternehmen RAlpin in einer Medienmitteilung vom 23. Mai 2023. Nun will sich die Firma dafür einsetzen, dass die Zukunft dieses noch immer wichtigen Produktes für die Verkehrsverlagerung gesichert wird, bis die Voraussetzungen geschaffen sind, um eine Rückverlagerung von Lkw-Verkehr auf die Straße zu verhindern. RAlpin hatte dem Bund vorgeschlagen, das

Produkt Ende 2028 einzustellen. Bis dann seien die Voraussetzungen geschaffen, einen wesentlichen Anteil der heute transportierten Lkw auf den unbegleiteten kombinierten Verkehr zu verlagern. Aus finanzpolitischen Überlegungen kam der Bundesrat im September 2022 zum Schluss, die Rollende Autobahn nur noch bis Ende 2026 zu bestellen (*siehe Folge [125](#) der GRV-Nachrichten, Seite 13*).

Am 16. Juni 2023 hielten die **Appenzeller Bahnen (AB)** die 150. Generalversammlung in Appenzell ab. Verwaltungsratspräsident Dr. Ernst Boos und Direktor Thomas Baumgartner blickten auf ein erfolgreiches Jahr zurück. Die Nachfrage in den Zügen nahm im 2022 gegenüber dem Vorjahr um 17 Prozent auf 6,15 Millionen Fahrgäste zu. Sie liegt somit nur noch 5 Prozent unter dem Vorpandemie-Niveau 2019. Der Verkehrsertrag ist um 16 Prozent auf 69,7 Millionen Schweizer Franken gestiegen. Im Segment der Einzelfahrkarten verzeichnete die AB ein stärkeres Wachstum als bei den Abonnements. Die AB beanspruchten im 2022 auch weniger Leistungen der öffentlichen Hand.

## Betrieb von Bahnen

### „Digitaler Güterzug absolviert Testlauf mit Bravour“ — Ist diese Aussage zutreffend?

(ge) Im Januar 2022 startete ein Praxistest für die DAK (*siehe Folge [123](#) der GRV-Nachrichten, Seite 31*). Nun liegen die Ergebnisse dieses Versuchs vor. Eine gemeinsamen Pressemitteilung des Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der DB vom 3. Mai 2023<sup>14</sup> ist überschrieben: „Digitaler Güterzug absolviert Testlauf mit Bravour“ und es wird ausgeführt: „Die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) für Güterzüge gewinnt an Fahrt, der Testzug kann die nächste große europaweite Erprobungstour unternehmen. Der erste mehrmonatige Praxistest des digitalen Güterzugs wurde erfolgreich abgeschlossen. Die Besonderheit: Der Testzug war mit verschiedenen Prototypen einer DAK ausgerüstet. Er hat damit Güterstrecken und Rangierbahnhöfe in ganz Europa befahren. Ziel der Testfahrten war es, die Funktions-



Vorstellung der DAK beim Halt des „Connecting Europe Express (CEE)“ in der Zugbildungsanlage in Halle an der Saale am 29. September 2021;  
Foto: DB AG / Pablo Castagnola.

<sup>12</sup> Im Februar 2019 hat die DB 23 ICE L fest bestellt und eine Option über 77 weitere Züge vereinbart (*siehe Folge [114](#) der GRV-Nachrichten, Seite 22*); somit ist jetzt noch eine Option von 21 Zügen offen.

<sup>13</sup> Im Juli 2020 hat die DB 30 ICE 3 neo fest bestellt und eine Option über 60 weitere Züge vereinbart; im Februar 2022 erteilte die DB einen Folgeauftrag über 43 weitere ICE 3 neo (*siehe Folge [123](#) der GRV-Nachrichten, Seite 38*); mit der jetzt erfolgten Bestellung von 17 Zügen ist der Rahmenvertrag nun komplett ausgeschöpft.

<sup>14</sup> Die vollständige Pressemitteilung findet sich unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com).



fähigkeit der DAK in verschiedenen Situationen und unterschiedlichen Bedingungen zu prüfen und mögliche Schwachstellen zu identifizieren. Das Ergebnis: Die DAK hat ihre Praxistauglichkeit unter Beweis gestellt. Dies wurde am 3. Mai 2023 bei einer Präsentation zur DAK vor Abgeordneten des Europäischen Parlaments erläutert.

Nun geht es mit den Herstellern der neuen Kupplung in die nächste Entwicklungsphase. Ziel: Während der nächsten Monate soll der neue Standard für Güterzüge in Europa die Serienreife erlangen. Dafür stellt das BMDV zusätzliche sieben Millionen Euro für eine weitere Erprobungsphase zur Verfügung. Dabei arbeiten die Hersteller und das europaweite Konsortium eng zusammen.“

An dem Konsortium DAC4EU (Digital Automatic Coupling for Europe) sind neben der DB und ihrer Tochter DB Cargo die schweizerische SBB Cargo und die österreichische Rail Cargo Austria sowie die Wagenhalter Ermeva (Tochter der französischen Staatsbahn SNCF), GATX Rail Europe (General American Transportation Corporation) und VTG (ursprünglich Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH) beteiligt.

Die Aussagen oben, die Praxistests seien erfolgreich abgeschlossen worden und die DAK habe ihre Praxistauglichkeit unter Beweis gestellt, stehen allerdings im **Widerspruch zu Aussagen im offiziellen DAC4EU-Bericht** „Digitale Automatische Kupplung im Schienengüterverkehr — Pilotprojekt zur Demonstration und Zulassung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) für den Schienengüterverkehr“. Damit hat das Konsortium nach zwei Jahren intensiven Testens die Schlussfolgerungen im Rahmen einer Online-Veranstaltung am 30. November 2022 vorgestellt. Der Schwerpunkt lag dabei auf den betrieblichen Versuchen in Europa, mit besonderem Augenmerk auf die prozessualen Aspekte sowie auf die Strom- und Datenübertragung.

Die insgesamt 9 Präsentationen (englischsprachig und je 5 bis 19 Folien) können von [www.dac4.eu](http://www.dac4.eu) heruntergeladen werden.

Zu den beim Testen der Funktionsfähigkeit und Zuverlässigkeit der DAK-Prototypen aufgetretenen Problemen lassen sich den Präsentationen auszugsweise die folgenden Hinweise und Schlussfolgerungen entnehmen:

### 01 Einleitung, Zusammenfassung und Ausblick:

- Status I: Die ursprüngliche Testphase und die betrieblichen Tests mit den Scharfenberg-Verriegelungs-Bauarten zeigten, dass es technische Herausforderungen gibt, die der Eisenbahn-Industrie zu vermitteln sind.
- Status II: Ergänzende Tests zur weiteren Bewertung der elektrischen Kupplungen und des Mechanismus zum Entkuppeln sowie zur Pufferstellung sind erforderlich.

### 05 DAK Zug in der Schweiz, Ablaufbetrieb, erste Schlussfolgerungen:

- Ein Vor-Entkuppeln im Richtungsgleis ist nicht möglich, weil in diesem Fall die Wagen/Wagen-Gruppen zwischen den Gleisbremsen 1 und 2 oder 2 und 3 (*Anmerkung: Im Gefälle-Bahnhof Basel Rangierbahnhof II die in Ablaufrichtung der Entkuppelzone vorgelagerten Gleisbremsen*) unkontrolliert laufen würden.
- Das Entkuppeln und Abschalten der Funktion „Vorentkuppeln“ hat manuell oder ferngesteuert im Bereich der Entkuppelzone zu erfolgen, und die Funktion „Kuppeln verhindern“ darf erst nach Durchlaufen der Gleisbremse 3 deaktiviert werden.
- Mit den DAK im Versuchszug konnten die Versuche nur in begrenztem Umfang durchgeführt werden, weil der Zugang zu den Entkuppel-Vorrichtungen entweder begrenzt oder nicht überall möglich war.
- Die Funktionalität des Druckknopfes machte das Entkuppeln leichter, ist aber auch nicht praktikabel, weil der Wagen manchmal sehr kurz vor dem Abrollen entkuppelt werden musste.
- Aus heutiger Sicht ist die Verwendung der Funktion „Kuppeln verhindern“ in einem Gefälle-Bahnhof absolut notwendig.

- Um in der Lage zu sein, sich an alle Prozesse und Systeme anzupassen, müssen Versuche mit weiteren Kupplungssystemen durchgeführt werden.

### 07 Schlussfolgerungen von den Betriebstests

#### „Ebenerdiges Rangieren“:

- Unvollständiges Entkuppeln (in 30 Prozent von 969 Fällen) ereignete sich im ebenerdigen Rangieren ebenso wie im Ablaufbetrieb.
- Die Tests unter realen Winterbedingungen bestätigten die Klimakammer-Ergebnisse der Phase I: Die flachen Frontplatten pressen den Schnee zu einer dünnen Eislage zusammen, die ein erfolgreiches Kuppeln verhindert.
- Schnee sammelte sich während der Winterversuche in den Bremsleitungs-Mundstücken. Eine Abdeckung der Bremsleitungs-Mundstücke in entkuppelter Stellung sollte berücksichtigt werden.

#### „Ablaufbetrieb“:

- Um einen 100 Prozent zuverlässigen Betrieb zu erreichen, ist eine Lösung erforderlich, die unbeabsichtigtes Kuppeln verhindert.
- Die ständig wirkende sogenannte „Pufferstellung“ (*Anmerkung: bei entkuppelter DAK das erneute Kuppeln verhindern*) ist keine machbare Lösung für den gesamten Prozess. Die Zukunftslösung sollte in die Stellung „Bereit zum Kuppeln“ wechseln, wenn der Wagen beginnt, vom Ablaufberg abzurollen.
- Das Schließen der pneumatischen Ventile während des Entkuppelns führt zu einem Luftverlust, wenn die Bremsleitung nicht vorher entlüftet ist. Der Druckwechsel in der Bremse ist für einige Steuerventile groß genug, um die Bremsen anzulegen. Entkuppelte Wagen blieben gebremst; ihre Bremsen mussten von Hand gelöst werden. Deshalb ist Ablaufbetrieb mit nicht entlüfteten Bremsleitungen nicht machbar.

### 09 DAC4EU Test der Datenübertragung, Schlussfolgerungen:

- Die Datenübertragung mit SPE (Single Pair Ethernet; spezifisches Datenübertragungssystem) ist weniger zuverlässig. >>

- Die die Stabilität der Kommunikation betreffenden Probleme müssen untersucht werden. In einigen Testfällen scheinen die Kontakte an den Kupplungen ein Problem zu sein.

Auch in der Fachpresse ist inzwischen zur Betriebserprobung der DAK berichtet worden. In der **Veröffentlichung „Betriebserprobung der DAK“<sup>15</sup>** werden im Kapitel „Betriebserprobung in Deutschland“ die im Ablaufbetrieb aufgetretenen Probleme genau dargestellt. Weiter heißt es dort, dass eine sichere Alternative zum Verhindern des unbeabsichtigten Wiederkuppelns die Pufferstellung der DAK sei. Dabei liege die Herausforderung im möglichst automatischen Wechseln von der Pufferstellung in die kuppelbereite Stellung nach dem Abrollen am Berg, um das gewollte Kuppeln nach dem Prozess wiederum zu ermöglichen.

Zusammenfassend kann aus diesen Berichten nur der Schluss gezogen werden, dass **die Funktionsfähigkeit der DAK-Prototypen in ihrer derzeitigen Ausführung die Bedingungen für einen zuverlässigen Ablaufbetrieb in Rangierbahnhöfen nicht erfüllt.**

Der in Rangierbahnhöfen bewährte Ablaufbetrieb ist aber Voraussetzung für das rationelle und schnelle Auflösen und Bilden von Güterzügen des Einzelwagenverkehrs, der in hartem Wettbewerb zum Straßengüterverkehr steht, und dessen Digitalisierung unter Verwendung einer europaweit standardisierten DAK als dringend notwendig angesehen wird.

Es bleibt zu hoffen, dass es gelingt, in der nun beabsichtigten weiteren Erprobungsphase eine einwandfrei funktionierende DAK zu finden.

## Hohe Krankenstände beeinträchtigen den öffentlichen Verkehr

In letzter Zeit häufen sich Ausfälle von Bussen und Bahnen aufgrund hoher Krankenstände des Fahrpersonals.

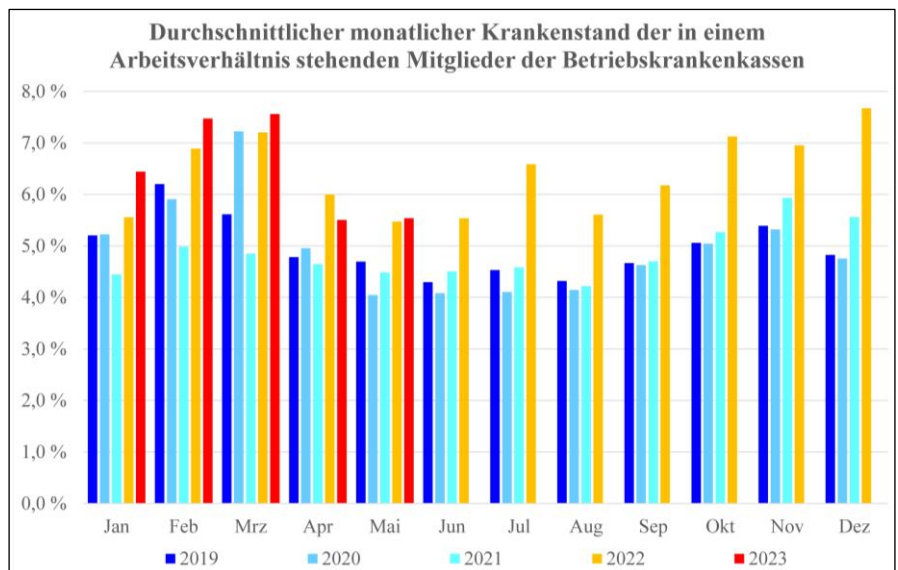
Dass dies keine Ausreden sind, lässt sich unter anderem dadurch erkennen, dass auch andere Branchen unter hohen Krankenständen leiden. Wie ein Blick in die Statistiken der Krankenversicherungen zeigt, lässt sich dieses Phänomen nämlich deutschlandweit, also unternehmensübergreifend, beobachten. Seit etwa Februar 2022 liegt der durchschnittliche Krankenstand etwa ein Drittel höher als die Erfahrungswerte für die entsprechenden Monate früherer Jahre.

Untenstehende Grafik beruht auf den Daten des Dachverbands der Betriebskrankenkassen (BKK Dachverband e.V.); diese dürften für die arbeitende Bevölkerung in Deutschland — mit der unten beschriebenen Einschränkung — repräsentativ sein. Es sind hier nur die in den BKK versicherten Personen betrachtet, die in einem versicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis stehen; Rentnerinnen und Rentner, Arbeitslose, mitversicherte Familienangehörige (Kinder und nicht-arbeitende Ehegattinnen und -gatten) usw. sind nicht betrachtet. Gezählt wurden die Tage, an denen die Beschäftigten ihrem Betrieb eine Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung (AU) vorgelegt haben. Es ist nur folgende Einschränkung bezüglich der Repräsentativität zu beachten: Weil die meisten Unternehmen erst nach drei Tagen Krankheit die Vorlage einer AU ver-

langen, sind die Daten leicht unterschätzt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass anderen Statistiken zufolge insbesondere Erkrankungen der Atemwege stark zugenommen haben (auch wegen einer seit Corona gewachsenen Sensibilität — es bleiben mehr mit Husten und Schnupfen Erkrankte zuhause, um nicht alle ihre Kolleginnen und Kollegen anzustecken). Atemwegserkrankungen haben einen höheren Anteil kürzerer Dauer, so dass sich deren Zunahme nicht in vollem Umfang in der Anzahl ausgestellter AU niederschlägt. Die Betroffenheit der Unternehmen ist also vermutlich noch stärker, als es der Anstieg der hier ausgewiesenen Krankenstände erkennen lässt.

Eine Verringerung der mittleren Krankheitsdauer bedeutet auch, dass bei gleicher Anzahl von Krankheitstagen (und damit identischem Krankenstand) die Anzahl der Krankheitsfälle ansteigt. Jeder Krankheitsfall bedeutet (unabhängig von seiner Dauer) am ersten Tag eine Neu-Krankmeldung. Mithin sind aus der Kombination höherer Krankenstände plus einer geringeren mittleren Krankheitsdauer die Neu-Krankmeldungen weit überproportional angestiegen.

Wenn sich **Fahrpersonale** erst morgens kurz vor Schichtbeginn krankmelden (typische Situation, wenn jemand erkältet aufwacht), steht meist nur eine kleine Zahl von Bereitschaften



Datenquelle: BKK Dachverband e.V. / [www.bkk-dachverband.de](http://www.bkk-dachverband.de); Grafik: Wolfgang Dietrich Mann.

<sup>15</sup> Jobstfinke, Daniel; Wilms, Christian: „Betriebserprobung der DAK“, in ZEVrail, Zeitschrift für das gesamte System Bahn, Heft 3, März 2023.

als Ersatz zur Verfügung. Ab dem zweiten Tag der Krankheit sowie bei erst im Lauf des Arbeitstages beginnenden Schichten setzten die Betriebe natürlich alles daran, noch Ersatz zu organisieren — das bedeutet in der Regel, Kolleginnen und Kollegen zu bitten, an eigentlich dienstfreien Tagen (Ruhetagen) einzuspringen. In Ausnahmefällen werden auch Urlaube gestrichen, oder (wenn es möglich ist) Fortbildungen verlegt. Wenn kein Ersatz zur Verfügung steht, wird es gerade beim Fahrpersonal für die Disposition richtig knifflig. Vorgeschriebene Pausen im Fahrdienst (auch im Schienenverkehr gibt es eine Entsprechung zur „Lenkzeit“ auf der Straße) bedeuten, dass in der Regel je Schicht ein- oder mehrmals das Fahrzeug gewechselt wird, das heißt umgekehrt jede Lok und jeder Triebzug im Laufe eines Betriebstages meistens nacheinander von mehreren Personen bedient wird. An der für den Personalwechsel vorgesehenen Haltestation kann der Zug aber nicht einfach — wenn die Ablösung fehlt — mehrere Stunden stehenbleiben, bis die nächste Ablösung kommt (wenn diese überhaupt am selben Bahnhof geplant ist). Sobald die wegen Krankheit fehlenden Personale nicht mehr durch Bereitschaften etc. ersetzt werden können, muss die Disposition die Teilstücke übriggebliebener Schichten neu „zusammenbasteln“, damit der Betrieb wieder „rund“ läuft. Weil die Dienstsichten bereits alle durchoptimiert sind, bedeutet dies unter Berücksichtigung der vorher festgelegten Dienstbeginne und Feierabende übrigbleibende Lücken, mit der Konsequenz, dass weit mehr Züge wegen Personalmangel ausfallen müssen, als es dem Anteil des überhöhten Krankenstandes entspräche.

Die Probleme des erhöhten Krankenstandes beschränken sich nicht nur auf das Fahrpersonal. In den Werkstätten lässt sich die Arbeit besser aufteilen, so dass sich bei erhöhtem Krankenstand ein Großteil des Arbeitsvolumens mit Überstunden bewältigen lässt. Auf den Stellwerken gelingt dies hingegen nur bedingt. Sicherlich ist es auf größeren Drucktasten-Stellwerken (Relaisstellwerke und elektronische Stellwerke) mit mehreren Arbeitsplätzen möglich, den einen oder anderen Stellbezirk „vom Nachbartisch“ mit erledigen zu

lassen. Wenn der Betrieb störungsfrei rollt, werden viele Routineaufgaben auch von der automatischen Zuglenkung erledigt. Im Verspätungsfall ist es hingegen oftmals geboten, einen pünktlichen Zug auf ein freies paralleles Gleis zu nehmen, anstatt ihn auf die Abfahrt eines vor ihm fahrenden verspäteten Zug warten zu lassen (oder umgekehrt einen verspäteten Zug auf ein anderes Gleis zu legen, damit er die nachkommenden pünktlichen Züge nicht unnötig behindert). Wenn nun bei Störungen zu wenig Personal auf einem Stellwerk ist, entstehen eben Verspätungsübertragungen (anstatt dass die Verspätungen durch gute Disposition vermindert werden). *Dieses Problem besteht definitiv; es lässt sich für Außenstehende allerdings nicht beurteilen, wie groß der Anteil dieses Problems an der aktuell unbefriedigenden Gesamt-Unpünktlichkeit im deutschen Eisenbahnnetz ist.*

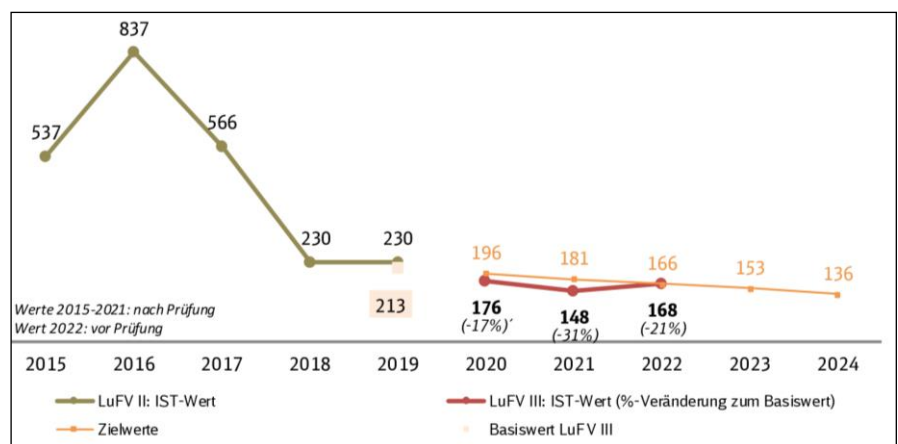
## Infrastrukturzustandsbericht 2022 widerspricht „marodem“ Netz

(ge) Die DB AG legt dem Bund auf Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) jährlich

ihrer Verpflichtung grundsätzlich nachgekommen sind, die Schienenwege in einem qualitativ hochwertigen Zustand nach der Definition der LuFV zu erhalten. Konkret: Bei 6 der 8 sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen wurde 2022 das Ziel erreicht, lediglich bei zwei Kennzahlen der DB Netz AG — „Theoretischer Fahrzeitverlust Gesamtnetz“ und „Anzahl Infrastrukturmängel“ — gab es jeweils eine minimale Zielverfehlung (siehe untenstehende Abbildung).

Der IZB enthält insbesondere Angaben zur Struktur der Schienenwege, zum Bestand der Infrastrukturanlagen sowie zu den Qualitätskennzahlen und weiteren Beurteilungskriterien. Er gibt ebenfalls einen Gesamtüberblick über die Investitions- und Instandhaltungstätigkeiten der EIU, verbunden mit der Differenzierung nach Bundes- und Eigenmitteln sowie weiteren Finanzierungsquellen.

In Folge [123](#) der GRV-Nachrichten wird auf Seite 25 über das **Netzkonzept 2040 der DB** berichtet, inklusive einer Karte zu den Engpässen im Jahr 2040. Dieser Bericht endet mit den Aussagen: „Im Mai 2022 soll die Erarbeitung des Zielnetzes 2040 abgeschlossen sein, mit einer Auflistung



Entwicklung des theoretischen Fahrzeitverlusts im Gesamtnetz der DB Netz AG seit 2015; Quelle: Abbildung 9 im Infrastrukturzustandsbericht 2022 der DB, Seite 15.

jeweils zum 30. April einen Bericht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes über den Zustand der Schienenwege vor, den sogenannten Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB). Der jüngste Bericht datiert vom April 2023 und zeigt auf, dass die drei EIU der DB (DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH) im Jahr 2022

der notwendigen Maßnahmen. Danach soll bis Ende 2022 das Umsetzungskonzept entwickelt werden.“ Ist diese Aktivität noch aktuell?

Zwischen den Zahlen des IZB 2022 und der Wirklichkeit des derzeitigen Eisenbahnverkehrs klafft ein riesiger **Widerspruch**. Mittlerweile spricht der Vorstand der DB von einem Sanierungsbedarf der maroden Infrastruktur



in Höhe von rund 90 Milliarden Euro. Infrastrukturvorstand Berthold Huber wird in der Süddeutschen Zeitung vom 19. Mai 2023 wie folgt zitiert: „Zu voll, zu alt, zu kaputt“. In Absprache mit dem Bund soll nun mit **General-sanierungen** das „marode Netz“ saniert werden. Zwischen 2024 und 2030 sollen nach und nach rund 4200 Streckenkilometer jeweils in halbjährlichem Rhythmus voll gesperrt und innerhalb dieser Zeit alle Anlagen erneuert werden. Gleichzeitig soll auch die Streckenleistungsfähigkeit erhöht werden.

Der 233-seitige Infrastrukturzustandsbericht kann heruntergeladen werden von der Seite [www.eba.bund.de](http://www.eba.bund.de).

## Haftpflicht im Schienengüterverkehr

Wenn sich auf dem **schweizerischen Schienennetz** ein Unfall mit einem Güterzug ereignet, muss grundsätzlich das entsprechende Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für den Schaden aufkommen. Dies gilt auch dann, wenn der Unfall durch Mängel verursacht wurde, für deren Behebung der private Wagenhalter zuständig war. Das EVU bekommt heute seinen Schaden nur dann vom Halter ersetzt, wenn es ihm ein Verschulden nachweisen kann. Dass es heute keine Gefährdungshaftung der Fahrzeughalter gibt, hat seinen Ursprung darin, dass früher auch private Halter verpflichtet waren, ihre Fahrzeuge bei den EVU einzustellen und warten zu lassen.

Auf der Sitzung am 21. Juni 2023 hat die Schweizer Regierung (Bundesrat) einen Bericht über die Haftpflichtbestimmungen im Güterverkehr auf der Schiene verabschiedet. Dieser zeigt auf, dass heute bei Unfällen fast immer die Eisenbahnverkehrsunternehmen haften — auch wenn private Wagen beteiligt sind. Gestützt auf diese Gesamtschau präsentiert der Bundesrat mehrere Handlungsvarianten.

- Die erste Variante enthält die Ausdehnung der Gefährdungshaftung der Eisenbahnunternehmen und die Erhöhung der Mindestversicherungssumme der EVU.

- Die zweite Variante besteht darin, dass die EVU verpflichtet würden, eine ausreichende Haftpflichtversicherung abzuschließen. Diese würde auch die meisten Schäden abdecken, die von Gefahrguttransporten ausgehen. Auf eine gleichzeitige Ausdehnung der Gefährdungshaftung der EVU und auf eine Gefährdungshaftung der Fahrzeughalter würde verzichtet.
- Bei der dritten Variante würden die Halter verschuldensunabhängig für die Schäden haften, welche ihre Wagen oder deren Ladung nachweislich mit- oder verursacht haben, zum Beispiel wenn aus einem abgestellten Wagen Gefahrgut austritt. Die Halter würden verpflichtet, hierfür eine ausreichende Haftpflichtversicherung abzuschließen.
- Eine weitere Option ist die Beibehaltung der heutigen Regelungen.

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass alle Varianten mit Vor- und Nachteilen verbunden sind. Aus seiner Sicht besteht vor diesem Hintergrund kein zwingender Regulierungsbedarf. Er ist aber bereit, einzelne Varianten zu vertiefen, sollte das Parlament dies wünschen.

Der Bericht kann von der Internetseite [www.news.admin.ch](http://www.news.admin.ch) heruntergeladen werden.

In Deutschland besteht eine Versicherungspflicht (mit Ausnahmen) gemäß Paragraf 14 Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes (AEG) auch für Wagenhalter.

## Kultur, Reisen und Freizeit

### Eisenbahnerinnen und Eisenbahner mit Herz 2023

Auf Deutschlands Schienen sind Tag für Tag unzählige Eisenbahner und Eisenbahnerinnen mit Herz unterwegs. Seit 2011 werden von der Allianz pro Schiene im Rahmen eines Wettbewerbs leuchtende Beispiele für Zivilcourage und besonderes Engagement, das über den reinen Beruf hinausgeht, ausgezeichnet. Am 4. Mai 2023 wurden die

Siegerinnen und Sieger des Jahres 2023 bei einer feierlichen Gala in Berlin geehrt.

Der Goldsieger beweist Herz in einer Situation, die für viele Menschen zur Tortur hätte werden können. Auf offener Strecke bleibt die Straßenbahn stehen. Keine Toilette in Sicht. Doch **Jochen Dietz** von der Albtal-Verkehrsgesellschaft reagiert schnell. Für einen älteren Herrn, der wegen Stellwerksproblemen in einer Straßenbahn feststeckt, droht die Fahrt von Wörth am Rhein nach Karlsruhe zur Tortur zu werden. Denn es ist keine Toilette an Bord, und auch nach einer Stunde ist unklar, wann es weitergeht. Dietz erinnert sich, dass auch das Stellwerkspersonal dann und wann mal auf's Örtchen muss. Er organisiert ein regelrechtes Toiletten-Abenteuer, damit sich der Fahrgast erleichtern kann.



*Jochen Dietz von der Albtal-Verkehrsgesellschaft gewann den Goldpreis im Wettbewerb „Eisenbahner mit Herz“, weil er einem Reisenden in einer im wahrsten Sinne des Wortes prekären Situation aus der Patsche half; Foto: © Allianz pro Schiene / Mike Abmaier Photography.*

Warnwesten anlegen, Gleise überqueren, Leitplanken überklettern, den älteren Herrn zum nächsten Bahnhof führen — und dort endlich zur Toilette gehen. Am Ende verlassen Fahrzeugführer und Fahrgast fröhlich (und in jeder Hinsicht erleichtert) den Zug.

Vor lauter Aufregung steigt ein Fahrgast in den falschen Zug ein. Kaiserslautern? Saarbrücken? So oder so: Der Fernbus, der sie in der Nacht weiterbringen soll — garantiert verpasst. Die Kundenbetreuerin **Kirstin Schley** von DB Regio Mitte rettete die Situation und wurde dafür mit Silber ausgezeichnet. Sie war abends im letzten Zug von Pirmasens nach Saarbrücken unterwegs. Bei der Fahrkartenkontrolle

hat sie eine Frau im Rollstuhl getroffen und dabei festgestellt, dass sie im falschen Zug sitzt. Eigentlich wollte sie in die Gegenrichtung, nach Kaiserslautern, war aber in den falschen Zug gestiegen. Das war insofern doppelt ärgerlich, weil sie schon ein Fernbus-Ticket von Kaiserslautern nach Dresden gebucht hatte. Aber um diese Zeit



Die genauso hilfsbereite Kirstin Schley von DB Regio Mitte bekam Silber;  
Foto: © Allianz pro Schiene / Andreas Arnold.

hätte sie keine Chance mehr gehabt nach Kaiserslautern zu kommen, weil der letzte Zug schon abgefahren war. Es sah also so aus, als würde sie in Saarbrücken stranden und die Nacht am Bahnhof verbringen müssen. Die Frau war verständlicherweise ziemlich aufgelöst. Schley hat nach Möglichkeiten gesucht, ob es nicht doch irgendeine Möglichkeit gibt, nach Dresden zu kommen. Dann hat sie tatsächlich einen Bus gefunden, der nachts um 1.00 Uhr von Saarbrücken nach Dresden fahren sollte. Aber die Frau hatte kein Geld mehr dabei, um den Bus zu buchen. Die Kundenbetreuerin hat kurz überlegt und einfach selbst das Ticket gebucht und aus eigener Tasche bezahlt. In Saarbrücken angekommen hat sie noch zusammen mit der Reisenden geschaut, von wo genau der Bus abfährt. Mit dem Rollstuhl wäre die Frau aber nicht allein zur Haltestelle gekommen. Schley hat daher schnell noch einen Taxigutschein besorgt, damit sie mitten in der Nacht auch sicher zum Bus kommt. Die Rollstuhlfahrerin hat der Kundenbetreuerin das Geld dann postwendend überwiesen.

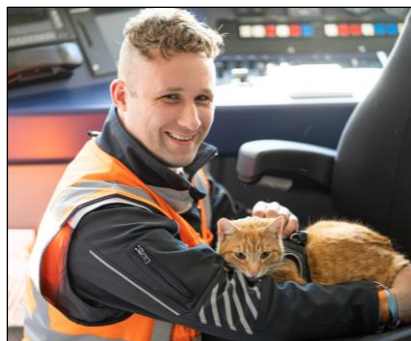
Während der Hochphase des 9-Euro-Tickets im vergangenen Jahr beschallen im Regionalzug zwischen Coesfeld über Dorsten und Bottrop nach Essen (Linie RE 14) Fahrgäste das ganze Abteil mit ihrer Musik. Der Streit es-

kaliert, und Zugbegleiter **Sebastian Rösner** und Lokführer **Andreas Immekeppel**, beide von der Rhein-Ruhr-Bahn, stecken auf einmal mittendrin. Während einigen Fahrgästen anscheinend die Sonne das Gehirn ausgeschaltet hat, blieben Immekeppel und Rösner cool und befördern eine Gruppe prügelnden Störenfriede kurzerhand selbst auf den Bahnsteig. Dafür werden sie mit Bronze ausgezeichnet.



Der Bronze-Preis ging an Sebastian Rösner (links) und Andreas Immekeppel von der Rhein-Ruhr-Bahn;  
Foto: © Allianz pro Schiene / Bildschön GmbH.

Es war früh am Morgen, als Lokführer **Robert Gottschalk** von der Nordwestbahn sich auf den Weg von Paderborn nach Göttingen macht. Kurz vor dem Bahnhof Bodenfelde steht ein Mann am Gleis, der wild mit den Armen wedelt und immer wieder aufs Gleisbett zeigt. Gottschalk weiß nicht, was los ist, aber erkennt sofort, dass er anhalten muss. Ein Kater liegt fast



Kater Oskar fühlt sich bei Robert Gottschalk geborgen — hat ihm der Lokführer von der Nordwestbahn doch das Leben gerettet. Und dafür gibt es im Wettbewerb „Eisenbahner mit Herz“ einen Sonderpreis!  
Foto: © Allianz pro Schiene / Mirja Diederich.

regungslos im Gleisbett. Gottschalk nimmt den Kater mit in den Führerstand, wickelt ihn in eine Warnweste und dreht die Heizung hoch. Unterwegs

hat er zum Glück einen Tierarzt erreicht, der am Bahnhof Adelebsen zu ihm in den Führerstand kam. Schnell ist klar, dass das Tier dringend Hilfe braucht. Der Lokführer fährt weiter und ruft die Feuerwehr, die den Kater in Göttingen abholt und in die Tierklinik bringt. Dort stellt sich heraus: Der Kater wurde vergiftet, konnte aber gerettet werden. Damit war die Geschichte aber noch nicht zu Ende. Nur der Hartnäckigkeit von Gottschalk ist es zu verdanken, dass die Besitzerin ausfindig gemacht wurde. Letztlich führte eine Ebay-Kleinanzeige zum Erfolg. Gottschalk wurde für diese Tier-Rettung mit einem Sonderpreis ausgezeichnet.

Den Publikumspreis gewann **Tolga Özgül** von DB Station & Service. Er machte am frühen Abend gerade einen Kontrollgang am Bahnsteig des Bahnhofs Düsseldorfer Flughafen. In einer Ecke fällt ihm eine junge Frau auf (wie sich später herausstellte, war es eine Touristin aus Taiwan), die von zwei Männern bedrängt wird. Sie war in einer Schockstarre, ihr sind die Tränen gelaufen, und sie hat gar nicht mehr auf die obszönen Gesten und derben Sprüche der beiden sehr kräftigen Männer reagiert. Die beiden hatten sie in eine Ecke gedrängt, in der es keine Videoüberwachung gibt — vermutlich kein Zufall. Die Männer kamen ihr immer näher und haben die Frau auch angefasst. Özgül tat so, als würde er die Polizei alarmieren und als wären die Polizisten schon auf dem Weg. So konnte er die Täter in Panik versetzen, damit sie weglaufen. Die Täter konnten später von der Bundespolizei gefasst werden.

## Sommerwagen der Zahnradbahn Rorschach – Heiden im neuen Kleid

Die Sommerwagen der Zahnradbahn Rorschach – Heiden sind täglich bei schönem Wetter im Einsatz. Die offenen Aussichtswagen erscheinen seit diesem Sommer in einem neuen Design. Die Zahnradbahn Rorschach – Heiden ist Teil der Erlebnisrundfahrt, die den Witzweg, die Zahnradbahn Rheineck – Walzenhausen sowie die Schifffahrt von Rheineck nach Rorschach beinhaltet. >>>





Sommerwagen der Zahnradbahn Rorschach – Heiden;  
Foto: Appenzeller Bahnen / Rene Niederer.

Die offenen Aussichtswagen der Zahnradbahn Rorschach – Heiden stammen aus dem Jahr 1875. Auf diesen Sommer 2023 haben die Appenzeller Bahnen (AB) die Aussichtswagen renoviert und einem neuen Design unterzogen. Die fröhliche Folierung bildet unter anderem die Hündin „Abelina“ ab, die als Maskottchen für die AB dient. Die offenen Aussichtswagen der Linie Rorschach – Heiden verkehren während den Sommermonaten täglich bei schönem Wetter. Es gilt das normale Billettsortiment.

## Motive des Verkehrswesens auf neuen Briefmarken

Am 6. Juli 2023 wurde in Deutschland die Briefmarkenserie „Leuchttürme“ mit dem Leuchtturm Helgoland fortgesetzt. Der rotbraune, viereckige Ziegelurm befindet sich auf dem Oberland, an der Westseite der Insel Helgoland. Bereits um 1630 wurde das erste Leuchtfeuer, ein sogenanntes Blütenfeuer, auf der Insel Helgoland errichtet. Im Jahr 1810 erbauten die Engländer den ersten „modernen“ Leuchtturm auf der Insel. Das mittels Paraffinkerzen und Petroleumlampen erzeugte Licht wurde über große Hohlspiegel verstärkt. Nachdem Helgoland 1890 deutsch wurde, entstand zwischen 1901 und 1902 ein neuer, höherer Turm mit allen technischen Neuerungen dieser Zeit. Bei dem britischen Luftangriff auf die Insel am 18. April 1945 wurde der Turm zum Einsturz gebracht. Das heutige Leuchtturm-Bauwerk Helgoland wurde 1952 zunächst provisorisch

auf der Gebäudesubstanz eines durch die Wehrmacht 1941 aus dickem Stahlbeton erbauten Flak-Leitstandes errichtet, der als einziges Helgoländer Gebäude den Krieg und die Sprengung der Bunkeranlagen auf Helgoland stark beschädigt überstand. Seit dem Umbau 1965 ist das Erscheinungsbild des Turms bis heute unverändert. Der Leuchtturm besitzt das lichtstärkste Feuer an der deutschen Nordseeküste. In klaren Nächten ist das Feuer bis aus einer Entfernung von 28 Seemeilen (fast 50 Kilometer) zu erkennen. Zudem beherbergt der Turm wichtige nachrichtentechnische Einrichtungen für die Seeraumüberwachung und Kommunikation. Das Motiv der Briefmarke wurde von Carsten Wolff aus Frankfurt am Main gestaltet und kann auf der Internetseite des Bundesfinanzministeriums betrachtet werden: [www.bundesfinanzministerium.de](http://www.bundesfinanzministerium.de).



Talauf, talab pendelt die Centovalli-Bahn seit dem 25. November 1923 zwischen der Schweiz und Italien: von Locarno durch das Centovalli über Intragna und Camedo bis nach Domodossola. Aus Anlass des Hundertsten Geburtstags gibt die Schweizer Post

schon am 7. September 2023 eine Sondermarke heraus. Der bei Touristinnen und Touristen beliebte Zug in Weiß-Blau legt die 52 Kilometer lange Strecke in rund zwei Stunden zurück, fährt dabei durch tiefe Schluchten, vorbei an hübschen Dörfern oder rauschenden Wasserfällen und überquert insgesamt 83 Brücken. Eine davon ist die auf der gummierten Sondermarke abgebildete Stahlbrücke „Ponte di ferro“ über dem Wildbach Isorno. Hinter dem beliebten Fotomotiv zeigt sich der Ortskern von Intragna, dem Hauptort des Tals, mit einem weiteren Blickfang: Der 65 Meter hohe Glockenturm ist der höchste Kirchturm des Kanton Tessins.

## Veranstaltungen

### Transport Logistic 2023

Vom 9. bis 12. Mai 2023 fand in München — wegen der Corona Pandemie — vier Jahre nach der Messe 2019 (siehe Folge [115](#) der GRV-Nachrichten, Seite 38ff), wieder die Internationale Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management statt.

Auf der Transport Logistic 2023 präsentierten sich 2320 Aussteller aus 67 Ländern, über die Hälfte aus dem Ausland. Die Messe belegte zehn Hallen und das Freigelände, dessen Gleise erneut ausgebucht waren. Es reisten über 75 000 Besucher aus 125 Ländern an. Der Anteil internationaler Besucher lag bei über 50 Prozent und damit so hoch wie noch nie. Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing zeigte sich bei der Eröffnung der Messe beeindruckt: „Was Sie hier sehen, zeigt wieder einmal: Die Transport- und Logistikbranche ist ganz vorne dran, wenn es um Innovationen geht, um Fortschritt und moderne Technologien. Und was auf dieser Messe besonders deutlich wird: Die Klimaziele sind für sie nicht nur schöne Worte, sie nehmen sie sehr ernst. Das ist hier an jeder Ecke, an jedem Stand zu sehen.“

Die Deutsche Bahn war einer der größten Aussteller auf der Messe, auf der sich vier Bereiche des Konzerns (DB Cargo, DB Fahrzeuginstandhal-



tung, DB Netz und DB Schenker) sowohl auf dem Konzernstand als auch an mehreren Ständen auf dem Freigelände präsentierten. Ausgestellt war auch ein Güterwagen vom Testzug zur Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) des Projekts „DAC4EU“ und verschiedene Modelle einer DAK.

Der Schienenlogistiker Captrain und der Mönchengladbacher Bildungsanbieter Wegesrand stellten in München erstmals die **digitale Lernumgebung „Rail Experience“** vor. Mithilfe einer neuentwickelten App können angehende Lokführerinnen und Lokführer in einer begehbaren 3D-Welt die Inhalte der Ausbildung zur Eisenbahnerin / zum Eisenbahner im Betriebsdienst nachvollziehen und ortsunabhängig lernen. Die Lösung verbindet verschiedene Konzepte der Wissensvermittlung. Bei der App handelt es sich um ein auf Tablets ausgeliefertes Lern- und Arbeitsbuch mit Spielifizierungselementen. Die darin enthaltenen Lehrinhalte orientieren sich am Ausbildungsplan und können durch realitätsnahe Spielelemente geübt und gefestigt werden.

Am 10. Mai fand das **Fachforum „Bewältigung des Brenner-Transits: Zugang zur Bahn für Verlader!“** statt. Dazu haben die DVWG Südbayern und das Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) Prien eingeladen, und die Vorsitzende der DVWG Südbayern, Dr. Karin Jäntschi-Haucke, konnte rund 70 Teilnehmende begrüßen.

Der Brenner-Korridor ist eine der wichtigsten Verkehrsadern Europas für den Güterverkehr. Die ambitionierten Klimaschutzziele sind nur mit einer Stärkung des Schienengüterverkehrs mit einer bedarfsgerechten Schieneninfrastruktur inklusive Umschlagterminals und einem attraktiven Angebot im Kombinierten Verkehr zu erreichen. Gefordert sind hier neben den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Netzbetreibern letztlich die Verlader. Für den Zugang zur Schiene muss der Verlader mit den notwendigen Voraussetzungen der Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene vertraut gemacht und seine Anforderungen müssen berücksichtigt werden. Nur so kann auch er die Transportabwicklung beeinflussen.



Christian Bernreiter, Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, eröffnete am 10. Mai 2023 das Fachforum zur Bewältigung des Brenner-Transits; Foto: Gunther Ellwanger.

Zum Einstieg erläutert Christian Bernreiter, Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, die Bayerische Strategie zur Bewältigung des Brenner-Transits. „Gerade im Alpen-Transit brauchen wir die Verlagerung von Transporten auf die Schiene. Wir arbeiten seit Jahren daran, hierfür wichtige Grundlagen zu schaffen. Das aktuelle Projekt, mit dem nun auch die Verlader einbezogen werden, knüpft an unsere erfolgreichen Brenner-Korridor-Projekte an. Wir brauchen aber auch einen funktionierenden Straßengüterverkehr. Aktuell verhandeln wir mit Tirol und Südtirol ein Slotsystem als Alternative zur umstrittenen Blockabfertigung.“

In der anschließenden Podiumsrunde diskutieren Vertreter aus verladender Wirtschaft, Speditionsgewerbe und Wirtschaftsverband

- über Erfahrungen aus der täglichen Praxis und über zukünftige Herausforderungen entlang des Brenner-Korridors im Straßen- und Schienengüterverkehr,
- über Maßnahmen zur Bewältigung des Brenner-Transits, insbesondere vor dem Hintergrund des Schutzes des klimasensiblen Alpenraums, durch Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene,
- über Lösungsansätze und neue Ideen für die Gestaltung nachhaltiger und klimafreundlicher Lieferketten entlang des Brenner-Korridors.

Burkhard Eling, Chef von Dachser fasste seinen Eindruck der Münchner Messe zusammen: „Die Transport Logistic hat als Treffpunkt und Kommunikationsplattform ein beachtenswertes Comeback erlebt und ihren Status als weltweite Leitmesse der Logistik bestätigt. Auch thematisch war die Messe am Puls der Zeit, mit Schwerpunkten auf Digitalisierung, Klimaschutz, globalen Lieferketten und Menschen in der Logistik.“

Die nächste Transport Logistic findet vom 2. bis zum 5. Juni 2025 statt.

## Pressekonferenz im Zeichen des Klimaschutzes

Von Roland Arnet, Aarburg.

Im Rahmen einer von Sylvain Meillasson organisierten Exkursion für die Bahnjournalisten der Schweiz fand am 30. Mai 2023 in Straßburg eine Pressekonferenz statt.

### Einführung ins Thema

Um ein Klimagesetz vorzubereiten, hat der französische Präsident Emmanuel Macron 2021 eine 150-köpfige Bürgerversammlung einberufen. Diese hat vorgeschlagen, dass künftig alle Flüge zu Destinationen in Frankreich, die mit dem Zug in weniger als vier Stunden zu erreichen sind, verboten werden. Dies hätte acht Städteverbindungen mit Paris betroffen, darunter auch die mit Marseille. >>



Eine sehr informative Pressekonferenz gestalteten am 30. Mai 2023 in Straßburg:  
 (von links nach rechts): Erwan Yvet (Regional-Direktor von TER Grand Est),  
 Thibaud Philipps (Vize-Präsident der Infrastruktur und nachhaltigen Mobilität der  
 Region Grand Est), Claire Merlin (Direktorin vom Straßburger Rheinhafen „Port Autonome  
 de Strasbourg“, Anne-Marie Jean (Vize-Präsidentin der Eurometropole Straßburg sowie  
 Laurence Berrut (Direktorin von SNCF Réseau Grand Est;  
 Foto: Roland Arnet.

Am 30. Mai 2023 (während dieser Pressekonferenz) entschied die französische Regierung, dass künftig gewisse Flugstrecken zwischen Städten, die bequem und ohne Umsteigen per Eisenbahn zu erreichen sind, nur noch mit den schnellen TGV-Zügen (Train Grande Vitesse, französischer Hochgeschwindigkeitszug), zu benutzen sind. „Diese Maßnahme ist eine weltweite Premiere“, freute sich der französische Verkehrsminister Clément Beaune. „Sie ist Teil unserer Bemühungen, die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel zu fördern.“

Gestrichen wurden Linienverbindungen zwischen Bordeaux, Nantes, Lyon und dem Flughafen Paris-Orly. Zwischen diesen 3 Städten und Paris bestehen TGV-Zugverbindungen unter zweieinhalb Stunden (Kriterium für die Streichung der Flüge).

Das an der Côte d’Azur tätige „Bürgerkollektiv 06“ wirft Beaune allerdings vor, er verschone bewusst vielgenutzte Linien wie Nizza – Paris oder Marseille – Paris. Eine TGV-Fahrtzeit dauert hier drei respektive fünf Stunden. Aus meiner Sicht ist es eine verpasste Chance, dass sich der Vorschlag mit 4 Stunden Flugzeit politisch nicht durchgesetzt hat.

### Pressekonferenz

Die Pressekonferenz stand ganz im Zeichen des Klima- und Umweltschutzes. Die Bemühungen zu Anstrengungen im Umweltschutz wirken verstärkt auch in den Regionen. Insbesondere im Raum Straßburg, da seit 2020 die Grünen regieren. Sie haben ihre Bemühungen zum Umweltschutz seither verstärkt. Die Region geht also in dieselbe Richtung wie die Zentralregierung in Paris. So hat sich Straßburg für ein Verbot von umweltbelastenden Fahrzeugen stark gemacht und setzt das auch um.

**Anne-Marie Jean, Vize-Präsidentin der Eurometropole Straßburg**, hat dies eindrücklich an Beispielen erklärt, aber auch über die mangelnde Unterstützung im unteren Elsass und aus Paris und Berlin geklagt. Offensichtlich wird es in Deutschland auch künftig keinerlei Einschränkungen für den Kurzstrecken-Flugverkehr geben.

Jean freute sich, dass die Grünen bereits erste Spuren im grenzüberschreitenden Verkehr mit Baden-Württemberg hinterlassen haben. So haben sich die grenznahen Städte zu einem „Städte-Kollektiv“ verbunden mit dem Ziel, gemeinsame Projekte zum Schutz des Klimas und der Umwelt

umzusetzen. Jean präsentierte auch die Idee einer neuen „Metropole S-Bahn“ (REME: Réseau Express Régional Métropolitain) und der geplanten Umweltzone (ZFE: Zone à Faible Emission, Zone mit niedrigen Emissionen). Interessant war auch die Ankündigung von Jean, dass es im Elsass auch für besonders umweltverschmutzende Schienenfahrzeuge ein Fahrverbot geben soll. Als Folge der Unterbrechung bei Raststatt im Jahr 2017 (siehe Folge 109 der GRV-Nachrichten, Seite 19) sollen die Strecken im Elsass und in Lothringen baldmöglichst erneuert und auch für internationale Züge nutzbar gemacht werden. Geplant ist auch ein Taktfahrplan (analog der Schweiz) und eine Erneuerung der Fahrzeugflotte sowie ein verdichteter Fahrplan.

### Thibaud Philipps, Vize-Präsident der Infrastruktur und nachhaltigen Mobilität der Region Grand Est,

fürhte in die Komplexität der neu erhaltenen Kompetenzen der Bahnen von Paris ein. Er erklärte die Strategie der Region im Bereich der nachhaltigen Mobilität und der Intermodalität. Anhand von konkreten internationalen Projekten wie der kommenden Trieno (trinationale S-Bahn Basel) mit einer Verbindung zum Euro-Airport Basel-Mühlhausen und die stärkere Nutzung des linken Rheinufer für den Güterverkehr. Das größte Problem sieht Philipps in der jetzigen Inflation, die sogar die Fertigstellung von laufenden Projekten stark gefährdet. Er ging auch auf die „Zwangsheirat“ der sehr ungleichen Regionen zur „Région Grand Est“ ein. Bisher haben alle Beteiligten gemeinsam die neue „Region“ gestärkt, leider können sie nur im Schienenpersonenverkehr gemeinsam aktiv sein. Der Entwicklungen im Schienengüterverkehr werden weiterhin zentral von Paris aus gesteuert, was er sehr bedauerte.

**Claire Merlin, Direktorin vom Straßburger Rheinhafen „Port Autonome de Strasbourg“**, beklagte sich über die unregelmäßigen Wasserstände, die ihr in den Jahren 2018 und 2022 große Probleme bereiteten. Insbesondere ein Durchfluss unter 500 Kubikmeter pro Sekunde machte Probleme, und die Schifffahrt musste eingestellt werden. Ihre Idee ist es, mit möglichst langen Schiffen und geringem Tief-



gang künftig die Frachten zu transportieren. Inwieweit dieser Wunsch umgesetzt werden kann, lässt sich aber nicht abschätzen. Sie bestätigte, dass die intermodale Verteilung wichtig ist, um das Hinterland des Hafens von Straßburg zu stärken und um die Gefahren wie die von Niedrigwasser möglichst zu minimieren. Der Hafen von Straßburg beschäftigt rund 10 000 Personen direkt und rund 17 000 indirekt. Zudem ist er für die Binnenschifffahrt in der Relation Le Havre – Paris – Metz sehr wichtig. Angestrebt wird eine Verdoppelung der Kapazität von heute 7,5 Millionen Tonnen von Schifffahrt und Bahn bis 2030. Bereits begonnen wurde mit dem Ausbau der Hafeneisenbahn auf 5 Kilometer Länge, und die Zufahrten werden elektrifiziert. Allerdings werden die Gleise im Hafen selbst aus Sicherheitsgründen stromlos bleiben.

**Laurence Berrut, Direktorin von SNCF Réseau<sup>16</sup> Grand Est**, wies darauf hin, dass auf dem Schienennetz von Grand Est rund 25 Prozent der Leistungen des gesamten französischen Netzes produziert werden. Besonders starke Verkehrsströme existieren von und nach Luxemburg. In den kommenden Jahren sind große Ausbauprogramme angedacht, mit einem Gesamtvolumen von 2022 bis 2027 von rund 3 Milliarden Euro. Beim Netz Grand Est sind 5800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, davon rund 90 Prozent im Unterhalt und Ausbau der Strecken. Täglich gibt es ab Straßburg 110 TGV-Verbindungen. Noch ungelöst ist die Aufhebung von sehr vielen Bahnübergängen, die eine Unfallgefahr darstellen.

**Erwan Yvet, Regional-Direktor von TER<sup>17</sup> Grand Est**, informierte über das geplante Angebot „TER Fluo“: Quer durch die Vogesen und von Mülhausen bis nach Paris. Yvet freute sich über die vor Kurzem erfolgte Bestellung von 160 neuen Triebzügen bei der französischen Industrie.

## Depot für klimafreundliche Züge eröffnet

Nach nur 1,5 Jahren Bauzeit haben die Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH (SWEG) mit Siemens Mobility zusammen am 19. Juni 2023 eine neue Bahnbetriebswerkstatt in Offenburg eröffnet. In diesem modernen Depot werden künftig die Siemens-Batteriezüge vom Typ „Mireo Plus B“ instandgehalten, die ab Mitte Dezember 2023 — erstmals in Deutschland — im Netz 8 „Ortenau“ zum Einsatz kommen sollen. Die SWEG vermietet die Halle für 30 Jahre an Siemens Mobility. Im Rahmen der feierlichen Depoteröffnung fand auch eine erste öffentliche Testfahrt des Mireo Plus B aus dem Depot nach Gengenbach und zurück statt.

Der baden-württembergische **Verkehrsminister Winfried Hermann** sagte: „In der Ortenau beginnen wir von Dezember 2023 an in Baden-Württemberg das batterieelektrische Zeitalter für den regionalen Schienenverkehr. Die Fahrgäste sind bequem unterwegs in modernen, klimatisierten und barrierefreien Zügen. Diese fahren emissionsfrei auch auf Strecken ohne Oberleitung und leisten damit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.“

„Mit dem neuen Depot haben wir gemeinsam mit der SWEG ein neues Zuhause für nachhaltige Mobilität geschaffen“, sagte **Johannes Emmelheinz, Chef der Customer Services von Siemens Mobility**. „Die neue Betriebswerkstatt legt den Grundstein für den Betrieb unserer ersten Batteriezug-Flotte in Deutschland, die lokal emissionsfreien Personenverkehr ermöglicht. Mit der vereinbarten Wartung und Instandhaltung der Züge sorgen wir langfristig für zuverlässigen und pünktlichen, regionalen Schienenverkehr. Unser Ziel ist es, eine 100-prozentige Verfügbarkeit der Flotte über den gesamten Lebenszyklus sicherzustellen.“

**SWEG-Geschäftsführer Tobias Harms** ergänzte: „Mit dem neuen Werk für Siemens, der Unterflurdrehbank und dem bestehenden SWEG-Werk haben wir hier innerhalb von nur fünf Jahren ein Servicecenter für Schienenfahrzeuge geschaffen, welches hinsichtlich seiner Möglichkeiten und der Modernität einzigartig ist in Süddeutschland“.



Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann (Mitte) und die SWEG-Geschäftsführer Tobias Harms (rechts) und Dr. Thilo Grabo unterzeichneten am 19. Juni 2023 den Verkehrsvertrag für das Netz 8 Ortenau; Foto: Gunther Ellwanger.

Die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg hatte 2020 27 zweiteilige Batteriezüge vom Typ „Mireo Plus B“ mit jeweils 120 Sitzplätzen bestellt. Der **Batteriehybridantrieb** ermöglicht es auf Strecken mit und ohne Oberleitung zu fahren. Die Reichweite des Mireo Plus B beträgt im Batteriebetrieb unter realen Bedingungen zirka 80 Kilometer. Die Batterien können an der Oberleitung und durch die Bremsenergie aufgeladen werden. Die Batterieanlage ist unterflur angebracht und umfasst zwei Batteriecontainer.

Während der Depoteröffnung unterzeichneten Hermann sowie die SWEG-Geschäftsführer Tobias Harms und Dr. Thilo Grabo den **Verkehrsvertrag für das Netz 8**. Damit überträgt das Land der SWEG den Betrieb des Ortenau Netzes<sup>18</sup> mit Leistungen von rund zweieinhalb Millionen Zugkilometern pro Jahr vom 10. Dezember 2023 an für 15 Jahre.

<sup>16</sup> SNCF Réseau ist die Infrastruktursparte der französischen Staatsbahn SNCF.

<sup>17</sup> Transport express régional, Regionalverkehrstochter der französischen Staatsbahn SNCF.

<sup>18</sup> Zum Netz 8 gehören folgende Strecken: Offenburg – Freudenstadt / Hornberg, Offenburg – Bad Griesbach, Offenburg – Achern, Achern – Ottenhöfen, Biberach (Baden) – Oberharmersbach-Riersbach. Voraussichtlich ab dem Jahr 2025 wird zudem die reaktivierte Hermann-Hesse-Bahn zwischen Calw und Renningen Teil des Netzes.



## Erster ÖPNV-Zukunftskongress des Landes Baden-Württemberg in Freiburg

Vom 3. bis 5. Juli 2023 trafen sich Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft sowie aus Verkehrsunternehmen und -verbänden zu diesem ersten ÖPNV-Zukunftskongress in Freiburg. Tatsächlich war es jedoch der elfte Kongress des Landes zum ÖPNV, der bisher alle zwei Jahre unter dem Namen ÖPNV-Innovationskongress firmierte und zuletzt 2019 als Präsenzveranstaltung durchgeführt wurde (siehe Folge 114 der GRV-Nachrichten, Seite 35ff); 2021 gab es wegen Corona eine Online-Veranstaltung. Unter dem neuen Namen wurde der Kongress vom Zukunftsnetzwerk ÖPNV des Ministeriums für Verkehr in Kooperation mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) organisiert. Mehr als 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus dem Bundesgebiet und dem benachbarten Ausland haben teilgenommen, als sachkundiger Moderator fungierte erneut **Markus Brock** (3-Sat, Südwestrundfunk [SWR]). Der Kongress stand unter dem Motto: „Die Transformation gestalten.“ Erstmals fand der Kongress in einem hybriden Format statt, und ermöglichte auch eine online Teilnahme via Livestream.

Am Vorabend des Kongresses wurde auf drei Ebenen des Konzerthauses eine Fachausstellung mit 40 Ausstellern eröffnet, die insbesondere aus den Bereichen Mobilitätsdienstleister, IT-Dienstleister und Beratungsunternehmen kamen.

Der Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg **Winfried Hermann** eröffnete den dreitägigen Kongress und lobte den Ausbau des ÖPNV-Angebots, vor allem in den Städten. In den ländlichen Regionen soll der flächendeckende Ausbau weiter vorangetrieben werden. Hermann stellte auch das neue Angebot „Ci-Co-BW“ (Check-in-Check-out Baden-Württemberg) vor. Diese App soll es ermöglichen, den günstigsten Tarif ohne Ticketwahl zu nutzen und Umstiege und Ausstiege automatisch zu erkennen. Ein zentrales Anliegen der Landesre-

gierung sei eine klimaverträgliche und umweltfreundliche Mobilität essenziell für eine erfolgreiche Klimawende.

In seiner Rede „Volle Kraft voraus — ÖPNV: Schlüsselement des Freiburger Klimamobilitätsplans“ betonte **Martin Horn**, Oberbürgermeister der Stadt Freiburg: „Wir wollen, wenn wir jetzt einen neuen Stadtteil erschließen, zuerst die Straßenbahn bauen und dann die Häuser.“ Dieser Klimamobilitätsplan wird vom Land als Pilotprojekt im Rahmen des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg unterstützt.



*Der luxemburgische Minister François Bausch plädierte beim Kongress für eine Verkehrspolitik mit dem Auto und nicht gegen das Auto;  
Foto: Gunther Ellwanger.*

„Die Zukunft der Mobilität gestalten — Das Erfolgsmodell Luxemburg“ lautete das Thema von **François Bausch**, aktuell Verteidigungsminister von Luxemburg, davor Minister für Mobilität und öffentliche Arbeiten. Bausch hat in Luxemburg die Verkehrswende vorangetrieben. Seit drei Jahren wird den Bewohnern — als erstem Land der Welt — ein **kostenloser ÖPNV** angeboten. Bausch zeigte sich überzeugt: „Es geht nicht darum zu sagen: Ihr müsst auf das Auto verzichten. Es geht um ein neues System, indem das Auto dazugehört, das Gesamtsystem aber besser funktioniert.“ Im öffentlichen Raum dürfen Autos weiterhin gratis parken. Ein neues Park-and-Ride System hat aber mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr im innerstädtischen Bereich ermöglicht. Dank Parkhäusern an Bahnhöfen kann nach einer kurzen Strecke mit dem Auto auf den Zug umgestiegen werden. In Luxemburg sind ein neues Straßenbahnnetz sowie Bus-

spuren vom Stadtrand bis ins Zentrum entstanden.

Am Nachmittag des zweiten Tages wurden in parallelen Themenbereichen jeweils vier Vorträge mit Raum für Diskussionen angeboten. Die fünf Themen waren:

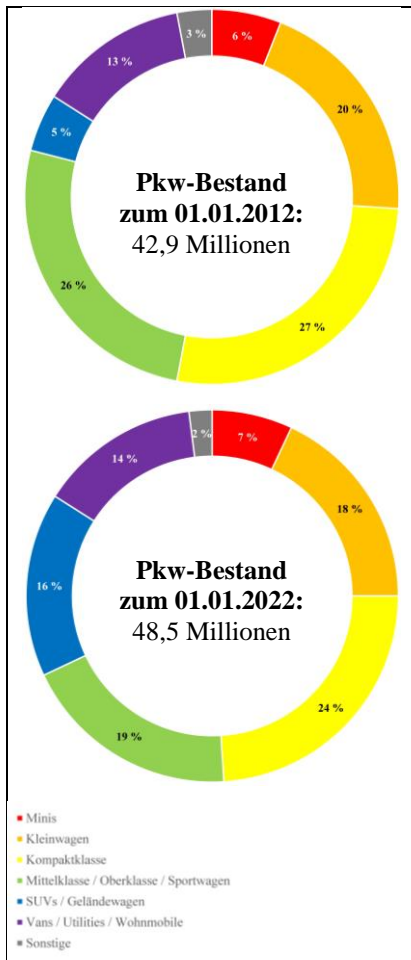
- Angebotsausbau / Mobilitäts-garantie,
- Tarif / Vertrieb,
- Digitalisierung / Vernetzung,
- ÖPNV-Kultur sowie
- Klimaschutz.

Auf die **Vorträge zum Klimaschutz** wird kurz eingegangen. „Was läuft verkehr(t)? Mehr Mut beim Klimaschutz im Verkehr“ war der Vortrag von **Professor Dr.-Ing. Carsten Sommer**, Fachgebietsleitung Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel, überschrieben.



*Professor Carsten Sommer von der Universität Kassel forderte Verhaltensänderungen und effizientere Fahrzeuge;  
Foto: Gunther Ellwanger.*

Sommer gab zunächst einen Überblick der Entwicklung der Treibhausgase (THG) in Deutschland, danach hat der Verkehr seine THG seit 1990 bis 2022 nur um 9 Prozent reduziert, das ursprüngliche Ziel für 2030 sieht minus 48 Prozent vor. Der Vortragende kam zum Zwischenfazit: „Bei einer Fortführung der derzeitigen Politik werden die Klimaschutzziele im Verkehrssektor weit verfehlt.“ Sommer erläuterte auch Rebound-Effekte, die dazu geführt haben, dass es mehr Fahrzeuge in höheren Fahrzeugsegmenten, wie Gelände-Limousinen gibt. Deren Anteil am Pkw-Bestand in Deutschland ist von 2012 bis 2022 von 5 auf 16 Prozent gestiegen, gleichzeitig hat sich der Bestand von 42,9 Millionen auf 48,5 Millionen Pkw erhöht, siehe Grafik auf der nächsten Seite. >>



*Rebound-Effekte: mehr Fahrzeuge in höheren Fahrzeugsegmenten (vor allem Geländelimosinen);  
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt 2022  
Grafik: Wolfgang Dietrich Mann nach Vorlage aus der Präsentation von Professor. Dr.-Ing. Carsten Sommer am 4. Juli 2023 beim ersten ÖPNV-Zukunftskongress des Landes Baden-Württemberg in Freiburg.*

Nach der Präsentation weiterer Rebound-Effekte, zog Sommer ein weiteres Zwischenfazit: „Eine reine Antriebswende reicht nicht aus, um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen.“ Zur notwendigen Reduzierung des Kfz-Verkehrs erinnerte der Referent an die Empfehlung des wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium: „Perspektiven für den Stadtverkehr der Zukunft“ aus dem Jahr 2021: „Push-Maßnahmen (Preise, Restriktionen) haben auf das Mobilitätsverhalten stärkere Wirkungen als Pull-Maßnahmen (günstige Alternativenangebote). Deshalb müssen beide Maßnahmenklassen miteinander kombiniert werden.“ Abschließend präsent-

tierte der Referent folgende Lösungsansätze:

1. **Priorität: Verhaltensänderung (Umstieg auf den Umweltverbund)**
  - Jede eingesparte und verlagerte Pkw-Fahrt führt sofort zur Reduktion von THG-Emissionen.
2. **Priorität: Fahrzeugtechnik (Erhöhung der Effizienz)**
  - E-Fahrzeuge erzeugen erst bei einem Strommix aus weniger fossilen und mehr regenerativen Energiequellen positive Klimaschutzeffekte. Daher ist auch die Energiewende für positive Effekte zwingend erforderlich.

**Sören Bröcker**, im Kompetenznetz „Klima Mobil“ verantwortlich für klimaschutzorientierte Verkehrsplanung (Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz), beleuchtete insbesondere die Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung. Er plädierte dafür, Räume effizienter zu nutzen und umzuverteilen. „Klima Mobil“ ist bei der NVBW angesiedelt und dient Kommunen als landesweite Anlaufstelle für alle Fragen zum Klimaschutz im Verkehr. Weiter Informationen finden sich auf der Internetseite [www.klimaschutz-bewegt.de](http://www.klimaschutz-bewegt.de).

**Doreen Heinzmann**, Geschäftsführerin Mobilitätsfonds Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, informierte über diesen Fonds, der eine Mitfinanzierung von regionalen Maßnahmen zugunsten umweltfreundlicher Verkehre ermöglicht.

Da Angebote alleine nicht reichen, gibt es in Wien eine Parkraumbewirtschaftung. **Manuel Pröll**, Referent Mobilität, Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien, sah darin eine Schlüsselmaßnahme für den Umstieg auf den ÖPNV.

**Philipp Kosok**, Projektleiter ÖPNV bei der Denkfabrik Agora Verkehrswende, begann seinen Vortrag zur Verkehrswende am dritten Kongresstag mit dem Hinweis, dass in Deutschland 50 Prozent der Menschen schlecht oder gar nicht an den ÖPNV angebunden sind. Im Deutschlandticket sah er eine Revolution im Tarifsystem mit der Folge: „Einfach einsteigen.“ Um das Umstei-

gen vom Auto zu unterstützen, müssten Alternativen gestärkt werden, wie Bahn, Bus, Carsharing, Ridepooling, On-Demand-ÖPNV.

„Mobilität für Menschen —Verkehrswende aus Sicht der Fahrgäste“ war das Thema von **Carolin Ritter**, Bundesgeschäftsführerin des Verkehrsclubs Deutschland e.V. (VCD), die einleitend betonte, dass die Antriebswende keine Verkehrswende ist. Die Wünsche der Fahrgäste seien:

- Beim Angebot: schöner warten oder besser fahren? Wichtig: zuverlässiger ÖPNV mit guten Fahrzeugen
- Informationen digital auf Apps, aber auch übersichtliche Ausgänge an Haltestellen. Wichtig: Alternativen bei Fahrtausfällen
- einfache Tarife, wie das Deutschland-Ticket; aber auch Automaten und weitere digitale Tickets.

Am dritten Kongresstag wurde auch der erste **ÖPNV-Zukunftspreis** des Landes verliehen. Für den Preis konnten sich junge Menschen mit ihren Ideen und Projekten bewerben, auch über Baden-Württemberg hinaus. Das Motto lautete: „Wie sieht der ÖPNV im Jahr 2030 aus?“ Verkehrsstaatssekretärin **Elke Zimmer**, welche die Preisverleihung vornahm, sagte: „Mit dem ÖPNV-Zukunftspreis geben wir jungen Menschen die Möglichkeit, sich mit ihren kreativen Ideen in den Transformationsprozess des ÖPNV einzubringen.“

Der erste Preis ging an das „Team Remobility“, das unter dem Titel „Teleoperation — Der sichere Weg zum autonomen Fahren“ eine Software und ein Fernsteuerungssystem entwickelt, mit dem bestehende Shuttlemodelle aufgerüstet werden können. Sensoren warnen vor Gefahren. Ein Operator im Leitstand kann mit Lenkrad, Pedalen und VR<sup>19</sup>-Brille bei Bedarf die Steuerung übernehmen. Dieses studentische Projekt des Masterstudiengangs Autonomes Fahren der Hochschule Coburg erhielt 2000 Euro Preisgeld.

Die Nahverkehrsberatung Südwest in Heidelberg hat sich mit Ihrem „ÖPNV-Taxi“ als neue Form der On-Demand-Verkehre Platz 2 (1000 Euro Preisgeld)

<sup>19</sup> Wikipedia definiert VR wie folgt: Als virtuelle Realität, kurz VR, wird die Darstellung und gleichzeitige Wahrnehmung einer scheinbaren Wirklichkeit und ihrer physikalischen Eigenschaften in einer in Echtzeit computergenerierten, interaktiven virtuellen Umgebung bezeichnet.

gesichert. Örtliche Taxi-Unternehmen sollen eine Art öffentlichen On-Demand-Verkehr anbieten. Fahrgäste müssten nur den ÖPNV-Preis (unter Umständen mit geringen Aufschlägen) zahlen. Wenn es eine Verbindung im klassischen ÖPNV-Angebot gibt, kann das ÖPNV-Taxi nicht gebucht werden.

Den mit 500 Euro dotierten dritten Preis erhielt der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) für seinen Umweltrechner „Transparenz über den eigenen Kohlendioxid-Verbrauch“. Bereits seit 2022 kann damit der Umwelt-Nutzen und die Kostenersparnis beim Umstieg auf den ÖPNV ermittelt werden.

Am Ende des Kongresses konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die 2019 eröffnete, rund 2 Kilometer lange Neubaustrecke der Stadtbahn vom Europaplatz über den Rotteckring zur Kronenbrücke (überquert die Dreisam) zu Fuß erkunden. Dieser Abschnitt besitzt fünf barrierefreie Haltestellen, und der Oberbau besteht weitgehend aus Rasengleisen. Auf dem Rotteckring sind neue innerstädtische Verkehrsräume entstanden mit Fußgängerzone und Fahrradstraße.

Der nächste ÖPNV Zukunftskongress des Landes Baden-Württemberg findet vom 5. bis 7. Mai 2025 statt.

## Literatur

### DZSF zieht im Jahresbericht 2022 eine positive Bilanz

Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) hat sich 2022 nach seinem erfolgreich abgeschlossenen Aufbau und dem Ende pandemiebedingter Einschränkungen mit einem nunmehr gut 60-köpfigen Team vollständig auf die wissenschaftliche Arbeit als Ressortforschungseinrichtung fokussieren können. Der am 14. März 2023 veröffentlichte Jahresbericht 2022 stellt fünf Schwerpunktthemen vor, die die Arbeit im letzten Jahr besonders geprägt haben: Reaktivierung von Schienenstrecken, prädiktive (voraussehbare) Instandhaltung, Vegetationsmanagement, Cybersecurity (Sicherheit vor Computerkriminalität) sowie Klimaschutz durch kohlendioxidbasierte Materialien. Darüber



hinaus gibt das DZSF einen Einblick in abgeschlossene und laufende Forschungsvorhaben, in Fachveranstaltungen, Forschungsberichte und Fachpublikationen.

Der 80-seitige Jahresbericht 2022 des DZSF kann von der Seite [www.dzsf.bund.de](http://www.dzsf.bund.de) heruntergeladen werden.

### Intermodaler Güterverkehr: Die EU ist noch weit davon entfernt, den Güterverkehr von der Straße zu holen

So lautet die Überschrift eines aktuellen Sonderberichts des Europäischen Rechnungshofs. Bis zum Durchbruch des intermodalen Güterverkehrs in der EU, bei dem verschiedene Transportmittel kombiniert werden, wird es noch dauern. Dies liege daran, dass für Züge und Binnenschiffe derzeit nicht die gleichen Wettbewerbsbedingungen herrschen wie für Lkws, heißt es in einem am 27. März 2023 vom Europäischen Rechnungshof veröffentlichten Bericht. Bei den Bemühungen, den Güterverkehr von der Straße zu holen, seien die regulatorischen Hindernisse sowie Probleme mit der Infrastruktur, die andere Verkehrsträger benachteiligten, nicht wirksam beseitigt worden. Diese Problematik müsse in Angriff genommen werden, wenn die EU ihren ökologischen Zielen gerecht werden wolle. Die begleitende Pressemitteilung des Rechnungshofs greift folgende Punkte auf:

- Der Anteil der Straße am Güterverkehr in der EU liegt bei rund 77 Prozent und nimmt weiter zu.

- Einige EU-Vorschriften zur Förderung anderer Verkehrsträger sind veraltet oder kontraproduktiv und
- Das europäische Infrastrukturnetz ist noch nicht für den intermodalen Verkehr geeignet.



Der 78-seitige Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofs kann in deutscher Sprache von der Seite [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu) heruntergeladen werden.

### Schienengüterverkehr — Marktumfeld, Produktion, Technik und Innovation

Der Schienengüterverkehr (SGV) ist im Hinblick auf den Klimaschutz zu einem Hoffnungsträger für mehr Nachhaltigkeit im Verkehrssektor geworden. Für die Verlagerung von Gütern auf die Schiene ist es notwendig, die Einsatzmöglichkeiten des SGV zu erweitern. Dabei stellen die Schaffung förderlicher Rahmenbedingungen, die Digitalisierung sowie der Einsatz weiterer Innovationen wesentliche Hebel dar, um die notwendigen Prozesse der Transportdurchführung so effektiv und verlässlich wie möglich zu gestalten. Das Buch beschreibt die Grundlagen des SGV und zeigt auf was er leisten kann, wo seine Schwächen liegen, welche Grundlagen der Bahntechnik aus der Perspektive des SGV zu beachten und welche Ressourcen notwendig sind. Zahlreiche Beispiele bieten einen Einblick in den Wandel der nationalstaatlich geprägten Bahnsysteme hin zum führenden, länder-



übergreifenden Transportsystem für nachhaltige Logistik. Neben Studierenden und Quereinsteigern in die Branche, Weiterbildungsinteressierten sehen die drei renommierten Autoren Dr.-Ing. Helge Stuhr, Philipp Schneider, M. Sc und Professor Dr.-Ing. Stefan Karch insbesondere Entscheider aus Politik und Wirtschaft als Zielgruppe ihres Werks.



Das 276-seitige, reich bebilderte Buch ist im Februar 2023 im Springer-Gabler-Verlag unter der ISBN 978-3-658-38752-5 erschienen. Es kostet 54,99 Euro bzw. 61,00 Schweizer Franken;. Preise als e-Buch (ISBN 978-3-658-38753-2) 42,99 Euro bzw. 48,50 Franken. Das Buch kann in Buchhandlungen oder direkt beim Verlag bestellt werden: <https://link.springer.com>.

## VDV-Positionspapier: Straßenverkehrsrecht modernisieren

(wdm) Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) legte als Beitrag zur aktuell laufenden Diskussion über die Modernisierung des Straßenverkehrsrechts am 17. Mai 2023 ein Positionspapier mit dem Titel „Änderungsvorschläge zum Straßenverkehrsrecht — für eine gute Mobilitätswende“ vor.

VDV-Vizepräsident Dahlmann-Resing: „Wir wollen, dass auch das Recht im Straßenverkehr auf die Belange der Menschen und der Klimaneutralität ausgerichtet wird. Deshalb sollte der ÖPNV im Straßenverkehr priorisiert werden und Vorfahrt haben. Vieles, was wir heute im Straßenver-

kehr sehen, ist stark auf die Belange des Pkw-Verkehrs ausgerichtet. Wir müssen angesichts der vielen Probleme, die daraus erwachsen — mit Blick auf Klima, Feinstaub, Flächenverbrauch, Verkehrssicherheit oder Aufenthaltsqualität — Bus und Bahn stärker in das Zentrum des Rechtsrahmens setzen. Zu häufig können die Kommunen gewünschte Vorrangregelungen nicht umsetzen, weil ihnen rechtlich die Hände gebunden sind, etwa bei der grundsätzlichen Vorfahrt von Stadt- und Straßenbahnen, bei Bussonderfahrstreifen oder beim illegalen Linksabbiegen. Wir müssen das Recht vom Kopf auf die Füße stellen.“

Ein klimaschützendes Straßenverkehrsrecht, das die Ziele moderner Mobilität berücksichtigt, sei das Ziel des VDV, der zahlreiche Anpassungen vorschlägt — vom Ausstieg auf die Fahrbahn über weiße Bordsteine am Andreaskreuz bis hin zum Halten und Parken im Schienenbereich.

Als Beispiele für die Vorschläge nennt Dahlmann-Resing den Grundsatz



„Schienenfahrzeuge haben Vorfahrt“ als allgemeines Prinzip im Straßenverkehrsrecht zu verankern. Dieses dürfe nur durch besondere Anordnung im Einzelfall — zum Beispiel von Lichtzeichen oder Verkehrszeichen — durchbrochen werden. Ein weiteres Beispiel sei, Bussonderfahrstreifen („Busspuren“) häufiger und nicht nur unter den restriktiven Bedingungen der Verwaltungsvorschrift zur StVO zuzulassen. Ferner müssten sie generell von fremden Verkehren freigehalten

werden. Schließlich werden in dem Papier auch Maßnahmen gefordert, illegales Linksabbiegen stärker zu verhindern und zu sanktionieren. Denn hierdurch entstehen viele Unfälle mit Personenschäden, die auch eine Störung der dort fahrenden ÖPNV-Linie zur Folge haben.

Das VDV-Positionspapier „Änderungsvorschläge zum Straßenverkehrsrecht — für eine gute Mobilitätswende“ kann von der Internetseite [www.vdv.de](http://www.vdv.de) heruntergeladen werden.

*Siehe auch der Bericht zum Beschluss der Bundesregierung zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes auf Seite 13.*

## ÖPNV Sofortprogramm — Das Maßnahmenpaket für die Verkehrswende bis 2025

So lautet die Überschrift eines Gutachtens von Multimobil Kassel (Professor Dr. Carsten Sommer und 4 Mitarbeitende) im Auftrag von Greenpeace e.V., das im April 2023 veröffentlicht wurde. Mit der Einführung des Deutschlandtickets am 1. Mai 2023 erfolgte eine grundlegende Weiterentwicklung des ÖPNV-Tariffsystems: Es ist nicht mehr



nötig, an den Gebietsgrenzen neue Tickets zu erwerben, und mit 49 Euro pro Monat ist es deutlich günstiger als die meisten bisherigen Abonnements. Das Erreichen der Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele erfordert zusätzlich einen massiven quantitativen und qualitativen Ausbau des ÖPNV-Angebots. >>

Schwerpunkt des Gutachtens ist die Erarbeitung eines ÖPNV-Sofortprogramms mit Maßnahmen, die bis 2025 umsetzbar sind. Damit soll ein kurzfristiger und spürbarer Impuls für die Verkehrswende gegeben werden. Neben der Verbesserung des ÖPNV-Angebots werden auch die ebenfalls kurzfristig möglichen Anpassungen von Gesetzen und der Bedarf an zusätzlichen Finanzmitteln einbezogen.

Die 77-seitige Studie kann von der Seite [www.greenpeace.de](http://www.greenpeace.de) heruntergeladen werden.

## Railcom veröffentlicht Tätigkeitsbericht 2022

Die staatliche Schweizer Kommission für den Eisenbahnverkehr Railcom unterstützt die Branche bei der Umsetzung ihrer gesetzlichen Verpflichtungen. In ihrem am 2. Mai 2023 veröffentlichten Tätigkeitsbericht legt die Railcom dar, welche Themen 2022 in ihrem Fokus standen. Dazu zählen das Slot- und Kapazitätsmanagement der vom Bund mitfinanzierten Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs, die Bewirtschaftung von Freiverladeanlagen und die Systemaufgabe Kundeninformation.



Der 18-seitige Tätigkeitsbericht 2022 kann von der Seite [www.news.admin.ch](http://www.news.admin.ch) heruntergeladen werden.

Siehe auch der Bericht über den Zugang zum schweizerischen Eisenbahnnetz auf Seite 29.

## Personalia

Bei der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) und ihren Beteiligungsunternehmen Regiotram Gesellschaft mbH (RTG) sowie Regionalbahn Kassel GmbH (RBK) wurde zum 1. Mai 2023 die Position des zweiten Geschäftsführers neu besetzt: Auf **Oliver Eikenberg** folgte **Heiko Lindner**, der bisher bei der S-Bahn Berlin den Bereich Fahrgastmarketing und Produktinnovation leitete.

**Charles-André Philipona** übernahm am 1. Mai 2023 die Leitung des Programms Léman 2030 der SBB. Er folgte auf **Peter Jedelhauser**, der die Leitung im Hinblick auf seinen bevorstehenden Ruhestand abgab. Seit 2019 leitet Philipona bei SBB Infrastruktur den Bereich Verfügbarkeit und Unterhalt der Region West.

**Dr. Sigrid Nikutta**, Konzernvorständin Güterverkehr der DB AG sowie Vorstandsvorsitzende der DB Cargo AG, vertritt seit 5. Mai 2023 die Deutsche Bahn und (zusammen mit VDV-Vizepräsident Joachim Berends) den Schienengüterverkehr im Vorstand des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Sie folgt auf DB-Konzernvorstand Infrastruktur **Bertold Huber**, der bislang für die DB im VDV-Vorstand saß.

Der Aufsichtsrat der zur italienischen Staatsbahn FS (Ferrovie dello Stato) gehörenden Netinera Deutschland GmbH hat am 5. Mai 2023 **Fabrizio Favara** zum Geschäftsführer des Unternehmens bestellt. Favara war bisher Leiter der Strategieabteilung der FS.

Die BLS AG hat am 16. Mai 2023 einen Wechsel im Verwaltungsrat vollzogen. Weil der bisherige Präsident **Ueli Dietiker** aus Altersgründen ausgeschieden ist, wurde **Kurt Bobst**, seit 2021 Mitglied des Verwaltungsrats, zu dessen Präsident gewählt.

Der Karlsruher Nahverkehrschef **Dr. Alexander Pischon** wurde vom Karlsruher Institut für Technologie (KIT) zum Honorarprofessor ernannt. Dies teilte die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH am 19. Mai 2023 mit.

**Wolfgang Pollety** hat Ende Mai 2023 die Unternehmensgruppe Netinera Deutschland GmbH aus privaten Gründen verlassen und ist somit nicht

mehr Geschäftsführer der Regentalbahn GmbH, der Länderbahn GmbH und der Berchtesgadener Land Bahn GmbH. Nachfolger ist **Stephan Naue**, bisher Leiter Produktmanagement Sachsen bei der DB Regio AG.

**Renée Amilcar**, Chefin der Verkehrsbetriebe in Ottawa (Kanada) wurde mit Wirkung vom 7. Juni 2023 zur Präsidentin des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen (Union Internationale des Transports Publics, kurz UITP). Sie folgt auf **Khalid Alhogail**, Geschäftsführer von Saptco (Saudi Arabia Public Transport Company), dessen Amtszeit turnusgemäß endete.

Am 9. Juni 2023 ging bei der Rhätischen Bahn (RhB) eine Ära zu Ende: Nach mehr als 24 Jahren im Verwaltungsrat, davon 12½ als dessen Präsident, wurde **Stefan Engler** auf der Generalversammlung verabschiedet. Als Nachfolger wählte die Versammlung, auf Antrag des RhB-Verwaltungsrates, **Dr. Mario Cavigelli**. Er wurde für ein Jahr gewählt, bis zur nächsten ordentlichen Gesamtwahl des RhB-Verwaltungsrates anlässlich der Generalversammlung 2024. Cavigelli war bis Ende 2022 Regierungsrat des Kantons Graubünden und Vorsteher des Bau-, Verkehrs- und Forstdepartements (BVF/D).

**Stefan Schürer**, bisheriger Stabschef, wurde am 1. Juli 2023 zum Stellvertretenden Generalsekretär des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ernannt. Der promovierte Jurist und Rechtsanwalt arbeitet seit 2019 im Generalsekretariat des UVEK und führt aktuell den Referentenstab; nun ist er für den Bereich Geschäfte und Planung zuständig. Er folgt auf **Stefan Hostettler Fischer**, der seit anfangs Januar 2023 als Generalsekretär des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements (EJPD) tätig ist.

**Karin Schmitter Hartmann** hat zum 1. Juli 2023 im Generalsekretariat des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Leitung des Stabs bundesnahe Unternehmen und der Sicherheitsaufsicht übernommen. Schmitter Hartmann arbeitet seit 2004 im Generalsekretariat des UVEK und ist aktuell als Referentin für die Wahr-

nehmung der Eigenerinteressen gegenüber der Schweizerischen Post AG zuständig. (Die Stelle wurde im Zuge einer Neuorganisation des Generalsekretariats des UVEK neu eingerichtet.)

**Franziska Ingold** wurde am 1. Juli 2023 neue Kommunikationschefin des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

**Saskia Heidenberger** hat am 1. Juli 2023 im Vorstand der Hamburger Hochbahn AG das Ressort Personal und Soziales übernommen. Sie folgt auf **Claudia Güsken**, die Ende September 2022 aus privaten Gründen aus dem Hochbahn-Vorstand ausgeschieden war.

Wechsel an der Spitze der DB-Kommunikation: **Oliver Schumacher**, seit 2006 an der Spitze der DB-Kommunikation, und seit 2015 auch Leiter des Konzernmarketings, trat Ende Juli in die Ruhephase der Altersteilzeit. Übergangsweise leitet **Dagmar Kaiser** den Bereich, bis **Nicole Mommsen** die Nachfolge antritt; sie war bis zum Vorstandswechsel im Volkswagen-Konzern im August 2022 Leiterin der globalen Kommunikation von VW.

**Jan Reinicke**, bis Herbst 2022 Leiter Produktion in der Region Nordrhein-Westfalen der DB Regio AG, wird zum 1. September 2023 Geschäftsführer Produktion der National Express Rail GmbH in Köln.

**Martin von Känel** wird am 1. Dezember 2023 Vizedirektor und neuer Leiter der Abteilung Finanzierung im schweizerischen Bundesamt für Verkehr (BAV). Der bisherige Direktor des Transportunternehmens Martigny et Régions (TMR) und Präsident der Kooperationsplattform der Meterspurbahnen Rail-Plus tritt im BAV die Nachfolge von **Pierre André Meyrat** an, der Ende März 2023 in Pension gegangen war.

Neuer Vorstandsvorsitzender bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) wird ab 1. Januar 2024 **Henrik Falk**, bisher Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn. Falk kehrt damit an seine alte Wirkungsstätte zurück: Von 2008 bis 2015 war der gebürtige Berliner Vorstand im Ressort Finanzen und Vertrieb der BVG.

## Supplement zu den GRV-Nachrichten

Ergänzende Beiträge, deren Abdruck in den GRV-Nachrichten den zur Verfügung stehenden Rahmen (Anzahl der Druckseiten) sprengen, werden als Supplement herausgegeben, die als Pdf-Datei auf unserer Internetseite [www.GRV-Nachrichten.de](http://www.GRV-Nachrichten.de) veröffentlicht werden.

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

Kürzlich sind folgende Supplemente erschienen und können von unserer Internetseite heruntergeladen werden:

**127a:** „Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung“, Beschlüsse des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023.

**127b:** Details zu den geplanten Einsatzbereichen der neuen ICE 3 neo und ICE-L.

## Impressum



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

Die aktuelle Ausgabe finden Sie unter [www.grv-ev.de/grvn/ma/grvn127b.pdf](http://www.grv-ev.de/grvn/ma/grvn127b.pdf).

### Vorstand der GRV:

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

### Beirat der GRV:

Sebastian Belz  
Ulrich Grosse  
Dr. Karin Jäntsch-Haucke  
Dr. Johannes Ludewig  
Dr. Hans Meiner  
Dr. Stefan Schultes.

**Redaktion** für die Kapitel Europäische Verkehrspolitik, Nachhaltigkeit, Infrastrukturprojekte, Innovationen, Veranstaltungen, Literatur sowie Korrespondent für Veranstaltungen in der Schweiz:

Dr.-Ing. Gunther Ellwanger (ge)  
Vorsitzender der GRV  
Mattenweg 12  
D-79856 Hinterzarten  
Tel. +49 7652 919009

[gunther.ellwanger@grv-nachrichten.de](mailto:gunther.ellwanger@grv-nachrichten.de).

**Redaktion** für die übrigen Kapitel, Verantwortlicher im Sinne des Presserechts und **Lektorat:**

Wolfgang Dietrich Mann (wdm)  
stellvertretender Vorsitzender und Geschäftsführer der GRV  
Dr.-C.-Otto-Straße 121  
D-44879 Bochum  
Fax +49 234 5465180  
Tel. +49 234 5465181 (Anrufbeantworter)  
Leserinnen und Leser aus der Schweiz können gerne auch eine SMS mit der Bitte um Rückruf schicken an +41 79 3393059  
[wolfgangdietrich.mann@grv-ev.de](mailto:wolfgangdietrich.mann@grv-ev.de).

*Titelbild: Sonnige Tüpfel allerorten (Gleisesszug 725-726 bei Thüngersheim an der Maintalbahn am 16. Juli 2019); Foto: Joachim Seyferth.*

*Dieses und 99 weitere schöne Fotos finden sich auf der CD „Schiene Galerie 2019“. Wir danken dem Joachim Seyferth Verlag für die freundliche Genehmigung zum Abdruck.*

[www.seyferthverlag.de](http://www.seyferthverlag.de).

Das Kapitel „**Informationen der [...]**

**GdI — AdI**“ wird von der Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs (GdI) / Association des Ingénieurs des transports publics (AdI) gestaltet.

Verantwortlich für die GdI/AdI-Seiten ist:

Fabian Jeker  
c/o SBB AG, Produktion Personenverkehr,  
Konzepte Bahnproduktion  
Wylenstr. 123  
CH-3000 Bern 65  
Tel. +41 79 6437560  
[fabian.jeker@sbb.ch](mailto:fabian.jeker@sbb.ch).

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

Druck:

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



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

- an GRV, Postfach 101403, 45014 Essen,
- per Fax +49 234 5465180 oder
- Mail an [versand@grv-nachrichten.de](mailto:versand@grv-nachrichten.de).

Mitglieder des Vereins GdI — AdI melden ihre Adressänderungen bitte an [info@gdi-adi.ch](mailto:info@gdi-adi.ch).

Auf der Internetseite [www.grv-nachrichten.de](http://www.grv-nachrichten.de) finden Sie alle bisherigen Folgen der GRV-Nachrichten, ab Folge 76 sind dort Bilder und Grafiken in der Regel farbig dargestellt (bis Folge 75 handelt es sich um eingescannte Hefte).

**Auf dieser Internetseite haben Sie zusätzlich einige nützliche Suchfunktionen** (ab Folge 107, vorige Folgen sind noch um Aufbau).

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

**Die nächste Folge der GRV-Nachrichten erscheint voraussichtlich im November 2023.**

Die GRV-Nachrichten werden über Anzeigen, Beiträge der GRV-Mitglieder und Spenden finanziert. **Es würde uns sehr freuen, wenn auch Sie uns mit einer Spende unterstützen würden.** Die Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V. ist als gemeinnützig anerkannt und nach dem Freistellungsbescheid des Finanzamtes Bochum-Süd (Steuernummer 350 / 5705 / 4958) vom 03.01.2023 für den letzten Veranlagungszeitraum 2019 bis 2021 nach § 5 Abs. 1 Nr. 9 des Körperschaftsteuergesetzes von der Körperschaftsteuer und nach § 3 Nr. 6 des Gewerbesteuergesetzes von der Gewerbesteuer befreit. Wir versenden (sofern wir Ihre Adresse kennen — bitte gegebenenfalls mitteilen) bei Spenden ab 20 Euro unaufgefordert eine Spendenbestätigung für das Finanzamt.

Unsere Bankverbindung lautet:  
IBAN = DE47 3005 0110 0045 0046 52  
BIC = DUSSEDDXXX

Verwendungszweck: „steuerbegünstigte Spende für verkehrswissenschaftliche Arbeiten“.

Wenn Sie Bankgeschäfte mit dem Smartphone tätigen, können Sie die Daten direkt einscannen



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

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

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

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

- GRV, Postfach 101403, D-45014 Essen,
- per Fax +49 234 5465180 oder
- Mail an [versand@grv-nachrichten.de](mailto:versand@grv-nachrichten.de).

Redaktionsschluss für diese Ausgabe war am 1. Juli 2023. Später eingegangene Informationen konnten nur noch teilweise berücksichtigt werden.

## In eigener Sache: Zukünftige Erscheinungsweise der GRV-Nachrichten

Die Herausgabe einer Zeitschrift in ehrenamtlicher Arbeit, die sich alleine aus Annoncen, Mitgliedsbeiträgen und Spenden finanziert, ist eine Herausforderung. Die Akquise von Annoncen war immer schwierig, und es mussten auch Rückschläge verzeichnet werden. Das Spendenaufkommen vor allem von Nichtmitgliedern der GRV ist seit Jahren, zwar mit Schwankungen, aber insgesamt doch deutlich rückläufig.

Gleichzeitig sind die Kosten stark gestiegen, und es ist mit weiteren Anstiegen zu rechnen. Neben den kontinuierlich gestiegenen Versandkosten schlagen auch höhere Druckkosten zu Buche (die darin enthaltenen Papierpreise sind in den letzten eineinhalb Jahren geradezu explodiert — auch die Versandhüllen sind fast doppelt so teuer geworden!). Mittlerweile drucken wir sämtliche Illustrationen vierfarbig — schwarzweiß ist einfach nicht mehr zeitgemäß. Und der durchschnittliche Umfang der einzelnen Hefte bedeutet nicht nur zusätzliche Arbeit in Redaktion und Lektorat, sondern macht auch die Handhabung beim Versand im wahrsten Sinne des Wortes schwerer.

Ungeachtet dessen stoßen wir bei der Arbeit für Redaktion und Lektorat immer mehr an unsere Belastungsgrenzen, zeitweise sind diese bereits überschritten.

Wir können die GRV-Nachrichten deswegen leider nicht mehr in der gewohnten Form weiterführen.

Wir wollen aber unsere Informationen nicht nur noch auf elektronischem Weg verbreiten. Um es einmal mit den Worten eines früheren Prokuristen unserer Druckerei zu sagen: Das, was wir gedruckt verbreiten, sei „zertifiziertes Wissen“; in der Tat: Bei dem, was gedruckt wird, sind nachträgliche Veränderungen so gut wie unmöglich, und auch Fälschungen der Urheberschaft sind schwieriger.

Daher wird es die GRV-Nachrichten weiterhin gedruckt geben. Wir werden aber die Erscheinungshäufigkeit ab 2024 von bisher drei auf künftig nur noch zwei Folgen pro Jahr reduzieren. Und wir werden den Umfang schon ab der nächsten Folge der GRV-Nachrichten, die voraussichtlich im November 2023 erscheinen wird, reduzieren.

Leitartikel, Aufsätze von externen Autorinnen und Autoren, Beiträge die wir selbst recherchiert haben, Berichte von Veranstaltungen und Buchbesprechungen erscheinen weiterhin in den gedruckten Heften.

Klassische Nachrichten, die in der Regel auf Medieninformationen von Behörden, Unternehmen und Verbänden beruhen, werden wir künftig in Zusatzausgaben in elektronischer Form veröffentlichen. Das Layout werden wir vereinfachen, das heißt wir werden bei den Internet-Zusatzausgaben insbesondere weitgehend auf Illustrationen verzichten. Zur guten Lesbarkeit an Bildschirmgeräten erscheinen die Internet-Zusatzausgaben im Format „A5 quer“, ein Ausdruck mit zwei Bildschirmseiten auf einer Druckseite „A4 hoch“ wird möglich sein. Wer keinen Zugang zum Internet hat, kann diese Ausdrücke gegen einen Kostenbeitrag auch von uns erhalten. Nähere Details zur regelmäßigen Information per E-Post über das Erscheinen einer neuen Internet-Zusatzausgabe sowie zur Bestellung von Ausdrucken erfolgen in der nächsten Folge der GRV-Nachrichten.



## „Wenn die Weltausstellung in Paris zu Ende geht, wird man nie wieder etwas vom elektrischen Licht hören.“

Sir Erasmus Wilson zur Vorstellung der Glühbirne auf der Weltausstellung 1878

Die Erfindung der Glühbirne legte den Grundstein für die Elektrifizierung und damit auch für unsere gesamte moderne Gesellschaft. Ohne Elektrizität wären leistungsfähige öffentliche Nahverkehrssysteme nicht denkbar. In Deutschland nutzen rund 10 Mrd. Fahrgäste jährlich Bus & Bahn. Ziel der Mobilitäts- und Verkehrswende ist es, dass diese Zahl weiter steigt und immer mehr Menschen leicht auf den ÖPNV umsteigen können.

Wir entwickeln innovative Verkehrskonzepte und machen damit den ÖPNV attraktiver und nutzerfreundlicher. Mittels klassischer Erhebungsmethoden erfassen wir die Bewegungen von Menschen im Verkehr. Diese Daten werten wir mit digitaler Technik aus und leiten daraus Empfehlungen für passgenaue Fahrplan- und Schnittstellenoptimierungen der vorhandenen Infrastruktur im ÖPNV ab. Ein Gewinn für den Fahrgast und das Klima.

Wenn Sie mehr über unsere Arbeit und Methodik wissen möchten, besuchen Sie uns unter [www.econex.de](http://www.econex.de), dort finden Sie auch viele erfolgreiche Praxisbeispiele.