

» Angebot und Infrastruktur ausbauen, Finanzierung sichern «

Stefanie Haaks, Vorstandsvorsitzende der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)



Das Deutschlandticket alleine bringt keine Verkehrswende

Die Nahverkehrsbranche hat vor kurzem den ersten „Geburtstag“ des Deutschlandtickets gefeiert. Es war, ehrlich gesagt, eine Feier mit gemischten Gefühlen. Ja, das Deutschlandticket hat die Tariflandschaft im ÖPNV revolutioniert. Ein Ticket, ein Preis für ganz Deutschland, keine unübersichtlichen Tarifzonen mehr – das ist für die Fahrgäste ein einfaches, attraktives Angebot. Und es hat bereits Wirkung gezeigt: Die Fahrgastzahlen sind vielerorts fast wieder auf Vor-Corona-Niveau geklettert, dazu hat das D-Ticket einen nicht unerheblichen Teil beigetragen. Rund 11 Mio. Menschen sind derzeit bundesweit mit dem Abo-Ticket unterwegs.

Dabei gerät schnell in Vergessenheit: Die Einführung war für die Verkehrsunternehmen ein Kraftakt. Innerhalb kurzer Zeit mussten nicht nur technische Systeme umgestellt werden, sondern auch die Verträge zehntausender Abo- oder Jobticket-Kunden. Dass das in der knappen vorgegebenen Zeit gelungen ist, ist vor allem dem enormen Einsatz der Mitarbeitenden in den Unternehmen zu verdanken.

Aber so positiv die Einführung des D-Tickets für unsere Kunden ist, so sehr verfestigt es die strukturelle Unterfinanzierung der Branche. Die Kosten für Personal und Material steigen, Förderprogramme werden gekürzt – die wirtschaftliche Lage des ÖPNV ist insgesamt dramatisch. Wer also die Erfolgsgeschichte des D-Tickets fortschreiben will, der muss die dafür notwendigen Mittel zur Verfügung stellen. Die Politik muss sich deutlich zu einer auskömmlichen langfristigen Mitfinanzierung des Tickets bekennen, Risiken und wirtschaftliche Belastungen aus dem Deutschlandticket können und dürfen nicht von den Ver-

kehrsunternehmen und Kommunen getragen werden. Dabei spielt natürlich auch eine transparente, maßvolle Preisgestaltung des Tickets eine Rolle, für die die Branche bereits einen Vorschlag unterbreitet hat.

Wenn es jetzt gelingt, die Finanzierung zu sichern, gibt man auch den Kunden Sicherheit, damit sie ihre Mobilität in der Zukunft planen können. Beim JobTicket beispielsweise ist noch deutlich Luft nach oben. Aber viele Unternehmen zögern, sich für das D-Ticket zu entscheiden, solange sie nicht wissen, ob es dauerhaft Bestand hat. Nur wenn alle Rädchen ineinandergreifen, kann es gelingen, die Zahl der D-Ticket-Nutzer von 11 auf 15 Mio. zu steigern.

Und ein Zweites ist wichtig: Ich habe die Sorge, dass die Branche über die nach wie vor ungeklärte Frage der Einnahmeverteilung auseinanderdriftet. Es muss sichergestellt sein, dass die Erlöse bei allen Unternehmen gleichermaßen sachgerecht ankommen. Es wäre fatal, wenn vor allem kleinere Unternehmen in Liquiditätsengpässe gerieten. Das wird eine weitere große Herausforderung.

Und bei aller Freude über den gelungenen Start des D-Tickets muss eines klar sein: Das Ticket alleine bringt keine Mobilitätswende. Ja, es lockt viele Menschen in Bus und Bahn, aber es wird keine nachhaltige Wirkung für den Umwelt- und Klimaschutz zeigen, wenn nicht gleichzeitig Angebot und Infrastruktur ausgebaut werden. Doch für Ausbau und Modernisierung des Systems fehlen die Mittel. Aber nur, wenn das Gesamtpaket stimmt, kann die Mobilitätswende gelingen. Ansonsten bleibt sie auf halber Strecke hängen.

EDITORIAL



Marcel Jelitto, Chefredakteur

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wenn Sie mit dem Zug in den letzten Monaten nach Stuttgart gereist sind, konnten Sie den Fortschritt der Bauarbeiten rund um Stuttgart 21 als Fahrgast live mitverfolgen: So ist durch die Fenster in den Bauzäunen u.a. ein Blick auf die neue Bahnsteighalle mit den typischen Kelchstützen möglich und äußerst beeindruckend.

Stuttgart 21 trägt maßgeblich dazu bei, die Reisezeiten im Fern- und Nahverkehr wesentlich zu verkürzen. Ein Teil des Bahnprojektes „Stuttgart-Ulm“ ist seit dem 11. Dezember 2022 bereits in Betrieb: die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm.

Diese Ausgabe widmet sich schwerpunktmäßig Stuttgart 21 sowie dem Projekt „Digitaler Knoten Stuttgart (DKS)“. Mit dem DKS-Projekt wird der Bahnknoten mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet. Wir werfen dabei einen Blick auf verschiedenste Facetten, u.a. einen Rückblick auf Konzeption, Planung und Bau der Tunnelbauwerke, die Rolle der zentralen Baulogistik, die Entwicklungen des S-Bahn-Netzes in Stuttgart sowie Erfahrungen zum Technik- und Bedienstandort.

Im Rahmen der Bauarbeiten können Sie übrigens auch die Baustelle besichtigen (worüber auch in einem Beitrag berichtet wird). Verbinden Sie dies doch, wenn Sie das nächste Mal in Stuttgart sind, evtl. sogar zu einem Spiel der Fußball-EM, welche in diesem Monat startet? Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Ihr



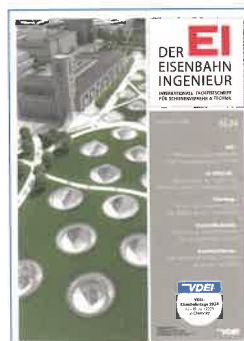
06



22



38



Text zum Titelbild:

Der neue Hauptbahnhof in Stuttgart ist das Herzstück des Projekts Stuttgart 21. Aus dem Kopfbahnhof wird ein Durchgangsbahnhof. Die Station selbst umfasst acht Bahnsteiggleise und rund 50 Weichen. Die Visualisierung zeigt die Kelchstützen von oben, die das Bahnsteigdach bilden. Die 28 Kelchstützen sind eine einzigartige Schalenkonstruktion aus Beton. Auf 27 von ihnen sitzen 200 m² große Lichtaugen, durch die Tageslicht auf die Bahnsteige fällt.

Quelle: Deutsche Bahn AG/agentur plan b Videographics



STANDPUNKT

Stefanie Haaks

- 03 Das Deutschlandticket alleine bringt keine Verkehrswende**

FACHBEITRÄGE

Maria Sophie Rüdiger | Sara Büttner |
Thomas Bösch | Michael Falk

- 06 CO₂e-Bilanz beim Bau von Eisenbahnüberführungen**

Florian Bitzer | Michael Kümmling

- 10 Der betrieblich-verkehrliche Nutzen des Projekts Stuttgart 21**

Thomas Türk | Annika Roth | David Bössinger | Lisa Bos

- 17 Die Öffentlichkeitsbeteiligung für Stuttgart 21 und den DKS**

Christian Fischer | Thomas Wegerich | Jens Lillie |
Fabian Rohlf | Sebastian Harnisch | Markus Steiner |
Artur Heiderich

- 22 Die Rolle einer zentralen Baulogistik im Großprojekt Stuttgart 21**

André Reinhardt | Matthias Florax

- 28 Ein Tunnelnetzwerk im Herzen von Stuttgart**

Robert Berghorn | Thomas Berner | Andreas Blätzing |
Lena Henzler | Peter Reinhart | Mike Rohrer

- 33 Der Pfaffensteigtunnel ist auf dem Weg**

Marcel Eckhardt | Thomas Glaß | Thomas Vogel

- 38 Erfahrungen mit der Digitalen Schiene Deutschland in Baden-Württemberg**

Barbara Bandmann | Matthias Beck | Klaus Behlen |
Michael T. Hoffmann | Zrinka Lorich

- 43 Der Technik- und Bedienstandort Waiblingen**

Martin Beyer

- 48 Das S-Bahn-Netz in der Region Stuttgart wächst weiter**

Daniel Brandl | Benedikt Schönhuber | Rubén de la Prida

- 52 Metroschienenetze: Smarte Schienenmessung zur Instandhaltung**

Lasse Schulte-Farwig | Alexander Baasen

- 57 Gleisarbeitsfahrzeuge für Infrastrukturmodernisierungen**

Martin Rudholzer | Andreas Schirmer

- 60 Multifunktions-Arbeitsfahrzeuge für Stromschienen- und Batteriebetrieb**

Christian Schallenkammer

- 66 Neue Gleiskraftwagen für die Münchner U-Bahn**

RUBRIKEN

- 70 Veranstaltungen | Bahn-Nachrichten**

- 77 Personalia**

- 79 Rail-Web-Weiser**

- 82 Industrie-Report**

- 86 Impressum**

VDEI

- 82 VDEI-Veranstaltungen**

- 87 VDEI-Nachrichten**

Wir möchten hiermit darauf hinweisen, dass wir in den Fachbeiträgen aufgrund der besseren Lesbarkeit entweder die männliche oder weibliche Form von personenbezogenen Hauptwörtern wählen. Wo möglich verwenden wir geschlechtsneutrale Alternativen. Meinungsbeiträge können auf ausdrücklichen Wunsch der verfassenden Person von dieser Regel ausgenommen sein. Dies impliziert keinesfalls eine Benachteiligung anderer Geschlechtsidentitäten.



Eurailpress Fachartikelarchiv

Alle Beiträge sind unter www.eurailpress.de/archiv/ dauerhaft hinterlegt. Finden Sie weitere Aufsätze der Autoren oder nutzen Sie die Volltextsuche für Ihren individuellen Informationsbedarf.

Abonnenten steht dieses Angebot kostenlos zur Verfügung.