

## GRV – NACHRICHTEN

Folge 1

Oktober 1988

### IN EIGENER SACHE

Die GRV hat bisher kein besonderes Schwergewicht auf Öffentlichkeitsarbeit gelegt. Sie hat neben der Erarbeitung von Grundsätzen für eine rationale Verkehrspolitik ihre Aufgabe vor allem darin gesehen, gezielt ihre Auffassung zu akuten verkehrspolitischen Problemen in Briefen einem mit Verkehrspolitik befaßten Personenkreis mitzuteilen. Es handelte sich dabei im wesentlichen um Abgeordnete des Deutschen Bundestages und der Länderparlamente, Mitglieder der Bundesregierung, Gewerkschaftsvertreter, Vorstand der Deutschen Bundesbahn und nicht zuletzt die eigenen Mitglieder. Ebenso gingen Leserbriefe an die einschlägige Presse. Ein jährlicher verkehrspolitischer Vortrag und Informationsstände bei Umweltmessen oder ähnlichen Veranstaltungen kommen dazu. Letztlich wird sehr eng mit den Naturschutzverbänden und Organisationen gleicher oder ähnlicher Zielrichtung zusammengearbeitet.

Wenn man dagegen sieht, wie beispielsweise die Autolobby in ganzseitigen Anzeigen für weiteren massiven Ausbau der Straße wirbt, wird von uns ein zu kleiner Kreis angesprochen.

Aus diesem Grund hat der Vorstand der GRV beschlossen, „GRV-Nachrichten“ zu verbreiten, die in zwangloser Reihenfolge erscheinen sollen. In diesen Nachrichten sollen verkehrspolitisch wichtige Sachverhalte dargestellt und kommentiert werden.

Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes sind:  
Dr. - Ing. Alfons Thoma,  
Richelstraße 14, 8000 München 19 und  
Werner Kammer,  
Brömbergerstraße 5, 4000 Düsseldorf 13

Die Vervielfältigung von Beiträgen mit Quellenangabe ist erwünscht.

### ÄNDERUNG DES BUNDEBAHNGESETZES

Im Juni 1988 legte die SPD-Fraktion des Deutschen Bundestages drei Gesetzentwürfe zur Änderung des Bundesbahngesetzes vor:

- a) Ein Entwurf hat zum Ziel die Entlastung der Deutschen Bundesbahn von den ihr auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und den durch ihren bisherigen Status bedingten Lasten: § 28a (neu) sieht vor, daß der Bund den vollen Ausgleich für die Mindererträge, Mehraufwendungen und Investitionsausgaben zu tragen hat, wenn
  1. die DB zu Aufgaben oder Leistungen verpflichtet wird, die von ihr nicht kostendeckend erbracht werden können,
  2. wenn ihr Betriebseinstellungs- und Tarifänderungsanträge versagt oder von Auflagen abhängig gemacht,
  3. Tarifänderungen aus Gründen des allgemeinen Wohles versagt werden.
- b) Ein weiterer Entwurf hat zum Ziel, ähnlich wie es bei den Bundesfernstraßen der Fall ist, für die Deutsche Bundesbahn einen Bedarfsplan für den Ausbau des Schienenwegenetzes einzuführen für
  - a) den Bau oder Ausbau von Hauptverkehrsstrecken des Personen- und Güterverkehrs,
  - b) Ausbau von Schienenpersonennahverkehrsstrecken in den Ballungsräumen,
  - c) den Bau- und Ausbau von Rangierbahnhöfen und von Anlagen des Kombinierten Verkehrs.Dieser Bedarfsplan soll alle fünf Jahre fortgeschrieben werden.

- c) Ein dritter Entwurf dient der Realisierung der Trennungsrechnung (Infrastruktur, gemeinwirtschaftlicher und eigenwirtschaftlicher Bereich) und der Übernahme der Bahninfrastruktur durch den Bund gegen ein entsprechendes Entgelt.

Quelle: Drucksachen des Deutschen Bundestags Nr. 2410, 2411 und 2412 vom 06.06.1988

#### Kommentar der GRV:

zu a) Die Deutsche Bundesbahn erhält seit Erlaß der EWG-Verordnung 1191/69 Ausgleichszahlungen für die Kostenunterdeckung im Schienenpersonennahverkehr. Mit Zuwendungen, deren Höhe von dem mit den eigenen Erträgen jeweils erzielten Kostendeckungsgrad abhängig ist, erreicht die DB in den 10 Ballungsräumen eine Gesamtkostendeckung von 80 bis 90% im übrigen SPNV von 70 bis 87%. Das führt zu Fehlbeträgen von 0,8 bis 1,4 Mrd DM.

Die GRV gibt zu überlegen, ob nicht ein Anreiz zu wirtschaftlicher, rationeller Betriebsführung (z.B. einmännigbesetzte Triebwagen statt aufwendiger, schwerfälliger Züge, Automatisierung der Bahnübergänge, Fernsteuerungen u.ä.) und der Zubringerwert zum Schienenpersonenfernverkehr in dem Gesetz verankert werden sollten.

Im übrigen könnte die DB den SPNV weitgehend ohne Ausgleichszahlungen betreiben, wenn ihr auf anderem Gebiet geholfen würde (Ausgleich für strukturell überhöhte Versorgungslasten, Ausgleich für verdrängte Reichsbahnbedienstete und durch die ganze oder teilweise Übernahme der Altschulden.)

zu b) Eine Angleichung an den Bundesfernstraßenbau mag wohl erwünscht sein, aber vordringlich scheint diese Novellierung nicht zu sein. Die Hoffnung, daß mit einem solchen Bedarfsplan die Bauvorhaben schneller durchgesetzt werden könnten, trägt. Es sind andere Gründe (langwierige Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren sowie die gerichtlichen Auseinandersetzungen über mehrere Instanzen), die für die langen Realisierungszeiten schuld sind. Im übrigen kommt das Neu- und Ausbaustreckenprogramm jetzt verhältnismäßig gut voran.

Für Köln-Frankfurt wäre eine baldige Einigung über den Trassenverlauf erwünscht. Ob der eingebrachte Novellierungsentwurf beschleunigend wirken würde, ist nicht zu erkennen.

zu c) Die »Trennungsrechnung« und die Übernahme des Fahrweges durch den Staat ist in verschiedenen Ländern bereits Realität. Man sollte sich deren Erfahrungen zu Nutze ma-

chen und baldmöglichst auch in der Bundesrepublik Deutschland beides verwirklichen.

Die gewünschte Transparenz der Rechnung ist jedoch nötig.

Die GRV hält den Vorschlag (im Gesetzentwurf nicht enthalten), die von der DB gezahlte Mineralölsteuer im Dieselbetrieb auf das Entgelt für die Betreuung des Fahrweges durch den Bund anzurechnen, für gut. Er sollte im Gesetz berücksichtigt werden.

---

## SUBVENTIONEN IM LUFTVERKEHR

---

Bundesverkehrsminister Dr. Warnke teilt mit, daß die Kosten der Flugsicherung für den gesamten kontrollierten zivilen Luftverkehr nur zu 62% gedeckt werden, weil keine An- und Abfluggebühren erhoben werden. Warnke möchte sie einführen, braucht dazu jedoch die Zustimmung der Länder.

#### Kommentar der GRV:

Der Flugverkehr hat schon gegenüber dem bodengebundenen Verkehr den Vorteil der Mineralölsteuerbefreiung (die möglichst bald abgeschafft werden sollte), so sollte der Luftverkehr auch zur vollen Kostendeckung der Flugsicherung herangezogen werden.

---

## GEGEN VERLAGERUNG VON GEFÄHRGUT AUF DIE SCHIENE

---

Niederländische und belgische Institutionen des Straßengüterverkehrs sind der Auffassung, daß die Vorschrift, gefährliche Güter auf längere Distanzen auf die Schiene zu verweisen, die freie Wahl des Verkehrsträgers einschränke. Außerdem sei die These, daß Binnenschifffahrt und Schiene sicherer als die Straße seien, nicht bewiesen.

#### Kommentar der GRV:

Die Verlagerungsvorschriften waren schon längst fällig. Es ist an sich traurig, daß erst ein schwerer Unfall zu entsprechenden Konsequenzen geführt hat.

---

## EINZELWAGENVERKEHR DER EISENBAHNEN

---

Immer wieder hat man in der letzten Zeit die Forderung gehört, die Eisenbahnen sollten nur noch Ganzzüge fahren. Auch Herr Sarrazin vom

Bundesministerium der Finanzen vertrat diese Auffassung.

Kommentar der GRV:

*Die GRV freut sich, daß in der Zeitschrift »Die Bundesbahn« (Heft 5/88) klar gesagt wird, daß diese Forderung voreilig und unangemessen ist: Der Einzelwagenladungsverkehr bringt immerhin die Hälfte der gesamten Verkehrserlöse der DB und ist weitgehend nicht substituierbar.*

*Die rangierfreie Eisenbahn ist eine Utopie. Wir vertreten die Auffassung, daß selbst Container, die in Ganzzügen im Terminal ankommen, in den Ballungsgebieten den Empfängern, soweit sie Gleisanschlüsse besitzen, auf der Schiene zugestellt werden müssen, damit neue Belastungen im Straßenverkehr vermieden werden.*

---

## TRANSRAPID

---

Auch wenn die Zuverlässigkeit des Systems noch nicht ausgetestet ist (zur Zeit ist die Versuchsanlage im Emsland wegen baulicher Mängel von der Aufsichtsbehörde gesperrt worden), ist man dabei, das im Bau befindliche Schienenschnellverkehrssystem am liebsten unfertig zu lassen und die Rosinenstrecke Köln-Frankfurt mit Transrapid als Teilstück einer »Großen Acht« um die Bundesrepublik zu betreiben.

Kommentar der GRV:

*Es ist ein Gebot rationaler Verkehrspolitik, die hohen Investitionen für ein Schienenschnellverkehrssystem nicht nur nationalen, sondern europäischen Ausmaßes schon bevor es Realität geworden ist, durch ein neues System, von dessen höherer Wirtschaftlichkeit und höherer Effizienz keine echten Beweise vorliegen, zu konterkarieren. Für dieses Schienenschnellverkehrsnetz in der Bundesrepublik ist die Relation Ruhrgebiet - Rhein/Main ein unverzichtbarer Bestandteil. Mit Bestimmtheit kann hier mit Geschwindigkeiten zwischen 250 und 300 Stundenkilometer gefahren werden. Bei der Magnetbahn wird man wohl wegen des Lärms nicht schneller als 400 km/h fahren. Dies brächte für jeweils 100 Kilometer einen Zeitvorsprung von 3 bis 5 Minuten. Da das Magnetschwebesystem mit dem Rad/Schienesystem nicht kompatibel ist, müßte trotz einer »Großen Acht« in vielen Relationen umgestiegen werden, womit die Zeitvorsprünge wieder verloren gingen. Im übrigen: Auf Halt in der Bundeshauptstadt und in Koblenz darf nicht verzichtet werden.*

---

## RADIKALKUR FÜR DIE BAHN

---

Nach Ansicht der Arbeitsgemeinschaft Selbständiger Unternehmer (ASU) muß sich die Deutsche Bundesbahn einer radikalen Schrumpfkur unterziehen. Bei einem halbierten Netz bräuchte sie nur die Hälfte des Personals zu beschäftigen.

Kommentar der GRV:

Bei Abbau aller Wettbewerbsverzerrungen, Abnahme der Altschulden und der betriebsfremden Lasten sowie der Übernahme des Fahrweges durch den Bund gegen entsprechende Abgaben kann die Bundesbahn ein ausgeglichenes Betriebsergebnis erzielen, auch wenn der Umfang des heutigen Eisenbahnnetzes in durchrationalisierter und modernisierter Form beibehalten wird.

Will der vernünftige Bürger wirklich, daß immer mehr Verkehr von der umweltfreundlichen Schiene auf die Straße mit allen Konsequenzen für unsere schon so geschundene Umwelt verlagert wird? Wir fragen uns, wie solche Vorschläge überhaupt ernsthaft debattiert werden können.

Die »ökologische Kapazität« des Verkehrssystems Straße ist bereits erschöpft.

---

## DEREGULIERUNG IM GÜTERVERKEHR

---

Eine kleine Gruppe von Parlamentariern aller Fraktionen besuchte vor kurzem die USA, um die Folgen der Deregulierung zu erfahren. Die Gruppe bekam durchwegs positive Aussagen zu hören. Im DOT (Verkehrsministerium) sprach man sogar von einer »Erfolgsstory«.

Es werde sogar mehr als vorher für die Fracht bezahlt. Im Güterfernverkehr gäbe es 200.000 neue Arbeitsplätze. Die Verkehrssicherheit habe sich nicht verschlechtert.

(Quelle: Verkehrsnachrichten der IHK für München und Oberbayern, Heft 9/88)

Kommentar der GRV:

*Auch wir begrüßen die Einrichtung des künftigen europäischen Binnenmarktes und die damit verbundene Deregulierung. Es muß jedoch dafür gesorgt werden, daß die Europäischen Eisenbahnen wegen ihrer Umweltfreundlichkeit im Wettbewerb mit der Straße auch künftig bestehen können. Einerseits müssen sich die Eisenbahnen bereitfinden, über die Ländergrenzen hinweg auf allen Gebieten besser zusammenzuarbeiten andererseits müssen bei der Deutschen Bundesbahn die unternehmerischen, staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgaben klar abgegrenzt und die Schieneninfrastruktur vom Bund übernommen*

werden. Dazu kommt die Notwendigkeit der Einhaltung überall gleicher Sozialvorschriften (auch im Vergleich Schiene/Straße).

Da im Straßenverkehr nicht damit gerechnet werden kann, daß im Ausland die Autobahngebühren abgeschafft werden, halten wir zur Harmonisierung die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe nach dem Territorialitätsprinzip, wie sie Bundesminister Warnke anstrebt, für die richtige Lösung.

---

## DER CONTAINERVERKEHR WÄCHST WEITER

---

Die Transfracht beförderte 1987 knapp 10 Mio Tonnen Ladung im Containerverkehr.

(Quelle: Verkehrsnachrichten der IHK für München und Oberbayern, Heft 9/88)

### Kommentar der GRV:

Das Wachstum des Containerverkehrs ist erfreulich. Es sollte sich dabei um Neuverkehr und nicht um die Substitution von Wagenladungsverkehr handeln. Fraglich ist, ob der an sich erheblich ausgeweitete Huckepackverkehr, soweit es sich um den Transport von Lastkraftwagen mit Motor handelt, auf Dauer Bestand haben kann, weil die Tara zu groß ist.

Leider hinkt die Infrastruktur für den kombinierten Verkehr weit hinter der erforderlichen Entwicklung her. Erst in diesen Tagen, das heißt nach einer Vorlaufzeit von 10 Jahren, erging der Planfeststellungsbeschuß für den Containerbahnhof München-Riem. Es bleibt zu hoffen, daß seine baldige, für den alpenquerenden Verkehr so wichtige Realisierung nicht durch gerichtliche Verfahren verzögert wird.

---

## GARANTIE CARGO FÜR OBST UND GEMÜSE AUS ITALIEN

---

Garantierte Beförderungszeiten gab es bisher schon in verschiedenen Relationen der Deutschen Bundesbahn. Neu ist, daß jetzt auch für den wichtigen Transport von Obst und Gemüse aus Italien vereinbarte Lieferfristen gelten. Werden diese Lieferfristen um eine Stunde überschritten, dann tritt eine Garantieregelung in Kraft.

### Kommentar der GRV:

Es ist erfreulich, daß diese Regelung über drei Eisenbahnverwaltungen hinweg zustande gekommen ist. Das Einhalten exakter Lieferfristen ist grundsätzlich ein Plus der Eisenbahnen gegenüber dem Straßentransport (trotz durchschnittlich längerer Transportzeiten). Wegen Behinderung durch

Verkehrsstaus im Urlaubsverkehr, Baustellen und Unfälle lassen sich auf der Straße garantierte Lieferfristen kaum einhalten.

---

## DIE ZUKUNFT IST GESICHERT ?

---

Nach einer neuen ESSO-Studie ist auch künftig die führende Position des Mineralöls nicht in Frage gestellt:

"... bei einer Förderung von zur Zeit 3 Mrd Tonnen weltweit reichen die Reserven mehr als 40 Jahre."

### Kommentar der GRV:

Diese Zahlen sprechen für sich. Man sollte diesem Raubbau der Reserven an Mineralöl ein Ende bereiten und überflüssiges Vergeuden dieses kostbaren Gutes vermeiden. Überflüssig sind z.B. alle Autowettrennen.

Verkehrsmittel, die ohne Mineralöl auskommen, müßten bevorzugt werden.

Wieviel Sauerstoff wird durch das Verbrennen dieser riesigen Mengen von Mineralöl verbraucht und welchen Einfluß hat dies auf uns und die Natur (Treibhauseffekt)? Wir hören zu wenig hierüber. Wir werden uns erst besinnen, wenn die Schäden ähnliche Ausmaße annehmen, wie derzeit die Verschmutzung von Nord- und Ostsee.

---

## ALPENQUERENDER GÜTERVERKEHR

---

1986 haben Verlagerungsabsichten von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene im Verkehr zwischen der Bundesrepublik und Italien noch keinen Erfolg gezeigt - im Gegenteil:

Der grenzüberschreitende Güterverkehr auf der Schiene hat im Jahre 1986 gegenüber 1985 im Versand von 5,8 Mio t auf 5,4 Mio t, d.h. um 6,9% und im Empfang von 2,345 Mio t auf 2,268 Mio, d.h. um 3,3% abgenommen. Der Straßengüterverkehr hat dagegen im gleichen Zeitraum im Versand von 6,4 Mio auf 6,68 Mio t, d.h. um 4,4% und im Empfang von 6,18 Mio t auf 6,44 Mio t, d.h. um 4,2 % zugenommen (Quelle: Statistisches Bundesamt Wiesbaden).

### Kommentar der GRV:

Wenn es nicht gelingt, wenigstens die Verkehrszuwächse der kommenden Jahre auf die Schiene zu verlagern, bleiben die Anstrengungen, die empfindliche Alpenregion vor weiteren Emissionen des Verkehrs zu bewahren, umsonst.

Das ist umso mehr zu bedauern als in Österreich und in der Schweiz der für den Bahntransport

erforderliche Strom fast ausschließlich aus Wasserkraft gewonnen wird. Mineralölressourcen werden damit nicht verbraucht.

---

## GEMEINDEVERKEHRSFINANZIERUNGSGESETZ (GVFG)

---

Die Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes im vergangenen Jahr hat dem öffentlichen Verkehr außerhalb der 11 Ballungsräume fast nichts gebracht. Qualität und Quantität des Angebots im öffentlichen Verkehr der Fläche entspricht auch unter Berücksichtigung der geringeren Bevölkerungsdichte nicht dem Angebot in den Verdichtungsräumen. Lediglich die Beschaffung von Omnibussen kann neuerdings aus dem GVFG bezuschußt werden, wobei dies sowohl in der Fläche als auch im Ballungsraum möglich ist.

Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) und GRV haben sich gemeinsam an den Petitionsausschuß des Deutschen Bundestages gewandt mit der Bitte, aus dem GVFG auch Mittel für Maßnahmen außerhalb der 11 Ballungsräume bereitzustellen und zwar für:

- a) Modernisierung der Zubringerstrecken zu Mittel- und Großstädten (Citybahnen), Modernisierung erhaltungswürdiger Nebenstrecken sowohl der NE-Bahnen als auch der DB, Neu- und Ausbau von Straßenbahnsystemen
- b) die Beschaffung auch von Schienenfahrzeugen, wenn an der Förderung der Fahrzeugbeschaffung für den ÖPNV festgehalten werden soll.

Diese Petition wurde negativ beschieden mit folgender Begründung:

Der Schienenpersonennahverkehr außerhalb der Verdichtungsräume wird von der DB vorgehalten und die insoweit eingesetzten Mittel der DB werden zumindest mittelbar durch die hohe Zuschußgewährung durch den Bund an die DB dem Steueraufkommen entnommen.

Gegen eine Kürzung von Mitteln für den kommunalen Straßenbau zugunsten des ÖPNV hätten sich abgesehen von den Grünen die übrigen Fraktionen des Bundestages ausgesprochen.

Der Antwort des Petitionsausschusses war eine umfangreiche Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr beigelegt, aus der hier zwei Ansichten wiedergegeben werden sollen:

*"Ein dringender Bedarf für Neu- und Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen außerhalb von Verdichtungsräumen und zugehörigen Randgebieten ist nicht zu erkennen.*

*Zu berücksichtigen ist ferner, daß der Schienenpersonennahverkehr der DB außerhalb der Verdichtungsräume durch laufende Sachausgaben für die Unterhaltung und Erneuerung der Anlagen und Fahrzeuge von der Deutschen Bundesbahn vorgehalten wird. In 1986 betragen die Ist-Ausgaben hierfür 365 Mio DM, für 1987 waren rund 763 Mio DM vorgesehen. Für 1988 hat die Deutsche Bundesbahn insgesamt 432 Mio DM geplant, davon 210 Mio DM für die Erhaltung der Strecken, 83 Mio DM für Angebotsverbesserung und Rationalisierung und 139 Mio DM für die Beschaffung von Fahrzeugen (61 Züge VT628). Mit diesen Ausgaben und Planungen entspricht die Deutsche Bundesbahn den Erfordernissen der mit den Bundesländern abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen."*

Die GRV hat sich nochmals an den Petitionsausschuß gewandt und zwar mit dem Hinweis darauf, daß für die Realisierung der obenerwähnten Maßnahmen die Mittel nicht durch Kürzung der für den kommunalen Straßenbau vorgesehenen Mittel gewonnen werden könnten, sondern auch durch eine moderate Kürzung der für den Ausbau der Verkehrswege des ÖPNV in den 11 Verdichtungsräumen vorgesehenen Mittel.

Die Antwort hierauf bleibt abzuwarten.

---

## ZUM SCHLUSS

---

Die GRV würde sich freuen, Anregungen aus dem Kreis der Leser zu erhalten. Sie ist auch bereit, auch anderen Meinungen entsprechend Rechnung zu tragen.