

## GRV – NACHRICHTEN

Folge 3

August 1989

---

### NACHRUF FÜR UNSER VERSTORBENES BEIRATSMITGLIED HERMANN HÖCHERL

---

Am 18. Mai 1989 verstarb in Regensburg der frühere Bundesinnenminister Rechtsanwalt Hermann Höcherl. Der Verstorbene hat viele Jahre hindurch dem Beirat der GRV angehört. Vorstand, Beirat und Mitglieder trauern über den Verlust dieser großen Persönlichkeit, die sich mit wertvollem Rat um die GRV besonders verdient gemacht hat. Hermann Höcherl hatte das von uns verfolgte Ziel einer Neuorientierung der Verkehrspolitik mit der ihm eigenen hervorragenden Urteilskraft frühzeitig als richtig und notwendig erkannt. Er hielt es für unerlässlich, daß in der Verkehrspolitik mehr Rücksicht genommen wird auf Natur und Umwelt und damit auf das Wohl und die Würde des Menschen. Aus ökonomischen und ökologischen Gründen hielt er eine Stärkung des Schienenverkehrs – auch im Nahbereich – für notwendig, ebenso eine Harmonisierung der Wettbewerbsverhältnisse im europäischen Verkehr.

Die GRV ist stolz darauf, Hermann Höcherl als tatkräftigen Befürworter ihrer Bestrebungen in ihren Reihen gehabt zu haben.

Ihm gilt unser Dank und unser ehrendes Andenken.

---

### DANK UND BEGRÜSSUNG

---

Die GRV hat mit besonderem Schreiben Herrn Dr. Jürgen Warnke für seine zweijährige Arbeit Hochachtung und Dank dafür ausgesprochen, daß er gegen den heftigen Widerstand mancher Interessengruppen versucht hat, die Weichen der Verkehrspolitik auf eine umweltgerechtere, gesamt-

wirtschaftlich günstigere Struktur zu stellen, in der auch die Bahn den ihr gebührenden Platz einnehmen soll.

Ebenfalls mit einem besonderen Schreiben hat die GRV Herrn Dr. Friedrich Zimmermann in seinem Amt als Bundesverkehrsminister sehr herzlich begrüßt und ihm viel Erfolg für sein schwieriges Amt gewünscht.

Der neue Minister hat erfreulicherweise verlauten lassen, daß er den von seinem Vorgänger eingeschlagenen Weg weiter verfolgen wolle. Nicht begeistert sind wir jedoch von seinen Andeutungen, die er kurz nach Amtsantritt vor der Gewerkschaft der Lokomotivführer gemacht hat. Er meinte dort, die Bahn müßte ihr Netz auf die wichtigen Strecken konzentrieren bzw. es müßten Leistungsbereiche festgelegt werden, in denen sich die Bahn auf lange Sicht in Qualität und Preis am Markt behaupten kann. Wir empfehlen dem Minister, neben den Befürwortern der kleinen aber feinen Eisenbahn auch die andere Seite anzuhören. Gegen die Auffassung einer Konzentration auf wenige Magistralen spricht jedenfalls, daß jede vierte Tonne der DB von den nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE) kommt oder dorthin geht. Die GRV spricht nicht der Erhaltung jeder Nebenbahn das Wort, aber es gibt eine ganze Reihe von Strecken, die die Bundesbahn abstoßen will, die aber von einer NE-Bahn durchaus wirtschaftlich betrieben werden könnten. Ihr Zubringerwert für die DB ginge damit nicht verloren.

---

### FÖRDERUNG DER BAHN IN DER FLÄCHE

---

In den Folgen 1 und 2 der GRV-Nachrichten haben wir darüber berichtet, daß die Forderung des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND) und der GRV, Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinan-

zierungsgesetz in bescheidenem Umfang auch für die Erhaltung von Bahnen und deren Ausbau in der Fläche zu verwenden (einschließlich der Zubringerstrecken zu den Verdichtungsräumen), abschlägig beschieden worden ist. Bei dieser Forderung ging der BUND davon aus, daß Strassenbaumittel zu diesem Zweck umgeschichtet werden sollten, während die GRV die Auffassung vertrat, daß durchaus 15% der fast ausschließlich für die Ballungsräume vorgesehenen Mittel zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs für die Fläche abgezweigt werden sollten. Als eine Diskriminierung der Bahn in der Fläche wurde vor allem beanstandet, daß die in Kraft getretene Novellierung des GVFG, die erstmals auch die Förderung von Fahrzeugen vorsieht, nur den Kauf von Omnibussen nicht aber von Schienenfahrzeugen subventioniert.

Inzwischen ist das Strukturhilfegesetz (Gesetz zum Ausgleich der Wirtschaftskraft der Länder) in Kraft getreten, das wenigstens eine kleine Hilfe bei der Erhaltung von Nebenstrecken zu geben verspricht.

In der Begründung zu Artikel 1 § 3 Nr. 1 b 9 dieses Gesetzes heißt es u.a., daß eine Reihe von Maßnahmen im Bereich des Verkehrs besonders geeignet ist, den Zielen des Gesetzes zu dienen.

Zu den förderfähigen Maßnahmen nach diesem Gesetz zählen auch Investitionen in Eisenbahnstrecken, einschließlich zugehöriger Fahrzeuge, die ein Land oder eine Gemeinde von der Deutschen Bundesbahn übernommen hat; die Beseitigung von Bahnübergängen von Straßen in der Baulast der Länder oder Gemeinden; Investitionen, welche Behinderten den Zugang zu Verkehrsanlagen erleichtern; Bau und Ausbau von Straßen der Länder und Gemeinden zur besseren Anbindung der Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs.

Eine gleichzeitige Förderung von Vorhaben aus diesem Gesetz und nach dem GVFG ist ausgeschlossen.

Zum Ausgleich unterschiedlicher Wirtschaftskraft gewährt der Bund für die Dauer von 10 Jahren ab 1989 Finanzhilfen für besonders bedeutsame Investitionen der Länder und Gemeinden in Höhe von 2,45 Mrd DM jährlich.

Die nach diesem Gesetz vorgesehene Mitfinanzierung durch den Bund darf 90% der öffentlichen Förderung nicht überschreiten.

Die GRV empfiehlt, auf Anwendung des Gesetzes bei den Ländern zu drängen, wenn die Übernahme einer stilllegungsgefährdeten Nebenbahn der DB durch eine NE-Bahn in Betracht zu ziehen ist.

---

## GEFAHRGUT VERMEHRT AUF DIE SCHIENE!

---

Der Deutsche Industrie- und Handelstag (DIHT) befürchtet, wie seiner Stellungnahme zum Entwurf

der 2. Straßengefahrgutänderungsverordnung zu entnehmen ist, daß in der Verschärfung der Gefahrguttransportbestimmungen eine neue, dirigistisch ausgerichtete Phase der Verkehrspolitik eintritt.

Der DIHT meint, daß damit der Gemeindegebrauch an öffentlichen Straßen im wesentlichen aufgehoben oder drastisch beschränkt wird.

Die GRV dagegen vertritt die Auffassung, daß nicht immer sofort bei verkehrslenkenden Maßnahmen die grundsätzliche Freiheit bei der Verkehrsmittelwahl in Frage gestellt werden sollte. Im übrigen ist für die Verfechter einer ökologisch sinnvollen Verkehrspolitik das Wort »Dirigismus« durchaus wieder salonfähig. Und schließlich: Sollte nicht alles getan werden, um eine neues »Herborn« zu vermeiden? Sicher sind auch im Schienenverkehr Unfälle nicht ausgeschlossen, aber die Spurführung, das Fahren auf Signal und korrekt eingehaltene Dienstpläne und Untersuchungsfristen für die eingesetzten Fahrzeuge vermitteln eine weit höhere Sicherheit, als sie im Straßenverkehr möglich ist. Im übrigen hat eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen ergeben, daß die Unfallhäufigkeit mit einem Gefahrgutaustritt von 100 Litern und mehr zwischen Straße und Schiene in der Bundesrepublik 29:1 beträgt.

---

## ÖKOLOGISCHE KAPAZITÄT

---

Dem Automobil- und dem Flugverkehr nahestehende Verbände verlangen seit einiger Zeit immer eindringlicher nach Aufstockung der Mittel für den Bundesfernstraßenbau und für den Ausbau der Flughäfen. Die Infrastruktur von Straße und Flughäfen müsse nun dringlich an die stark angewachsenen Verkehrsmengen angepaßt werden, wenn nicht volkswirtschaftliche Verluste durch Staus auf den Straßen und empfindliche Verspätungen im Luftverkehr in Kauf genommen werden sollen. Außerdem sind weitere Verkehrszunahmen insbesondere nach Aufnahme des Gemeinsamen Marktes ab 1993 zu erwarten.

Der GRV und den Naturschutzverbänden scheint im Straßen- und Luftverkehr im Hinblick auf zu hohe Ozonwerte an Sommertagen, auf das sich ausbreitende Ozonloch, auf den Treibhauseffekt, auf die Erhöhung der Krebsgefahr entlang stark belasteter Straßen, auf das Waldsterben und auf den trotz Katalysator immer weiter anwachsenden Ausstoß von Schadstoffen – abgesehen vom rücksichtslosen Verbrauch der fossilen Brennstoffe – die ökologische Kapazität der beiden Verkehre an ihre Grenzen zu stoßen.

Wir müssen uns wieder viel mehr der umweltfreundlichen Schiene bedienen.

---

## NICHT FEHLENDE MITTEL SIND SCHULD!

---

Anläßlich der Frühjahrspodiumsdiskussion der Bezirksvereinigung Südbayern der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft zum Kombinierten Verkehr wurden die Engpaßsituation und die langen Wartezeiten beim Verladen beanstandet. Im Vordergrund der Beanstandungen stand der Containerbahnhof an der Arnulfstraße in München. Spediteure, die zum Transport nach Italien bisher den kombinierten Verkehr genutzt hätten, seien wegen dieser Mängel wieder zum reinen Straßenverkehr zurückgekehrt. Seit 1978 ist davon die Rede, diesen mitten in der Stadt liegenden Containerbahnhof durch einen neuen am Stadtrand in München-Riem zu ersetzen (ein früher am neuen Rangierbahnhof München-Nord vorgesehener Standort war nicht durchzusetzen). Wir schreiben das Jahr 1989, und es immer noch nicht abzusehen, wann dieser Bahnhof in Betrieb geht. Die Fachleute in dieser Veranstaltung bestätigten, daß auch andernorts die Planungen nur sehr langsam oder gar nicht vorankämen. In ihrer Gesellschafterversammlung anläßlich ihres 20-jährigen Bestehens vermißt die Kombiverkehr KG folgende Neubauten von Terminals: Mannheim-Handelshafen, Duisburg, Stuttgart-Hafen, Braunschweig, Raunheim, Basel, München-Riem, Hamburg-Billwerder sowie Satellitenbahnhöfe im östlichen Ruhrgebiet, Hannover, Bielefeld und Ausbauten in Köln und Neuss. Nirgends liege die Ursache in fehlender Finanzierung.

Die GRV fordert die Politiker auf, sich dafür einzusetzen, daß die Verwaltungsverfahren dann abgekürzt werden sollten, wenn es um Projekte geht, die einer Entlastung der Umwelt dienen.

---

## ORGANISATIONSÄNDERUNG BEI DER DEUTSCHEN BUNDESBahn

---

Bereits 1987 hat der Vorstand der Deutschen Bundesbahn begonnen, die Ressorts organisatorisch neu zu ordnen. Dabei ging es zum einen um die Weiterentwicklung der Ressorts Güterverkehr und Personenverkehr zu Unternehmensbereichen, zum anderen um ein neues Ressort Fahrweg. Ende 1988 wurde der Beschluß gefaßt, die begonnene Divisionalisierung weiter zu entwickeln und die Unternehmensbereiche Güter- und Personenverkehr entsprechend zu stärken, Aufwands- und Ertragsverantwortung in je einer Hand zur besseren Platzierung der Bahnprodukte am Markt und zur Erhöhung der Produktivität zusammenzufassen. Zur Schaffung klar abgegrenzter Verantwortungsbereiche sollen die Ressorts »Fahrweg« und

»Technische Dienste« eingerichtet und gleichzeitig die Ressorts »Produktion« und »Technik« aufgelöst werden.

---

## NEUBAUSTRECKE KÖLN – FRANKFURT

---

Bekanntlich favorisiert die Deutsche Bundesbahn eine Variante längs der Autobahn A3, weil sie hier mit den geringsten Durchführungsschwierigkeiten rechnet. Die Bundeshauptstadt wird dabei nicht unmittelbar angebunden.

Da mit einer baldigen Entscheidung zu rechnen ist, möchte die GRV hier nochmals ihre Bedenken verdeutlichen:

- a) Sollte eines Tages doch die Magnetschwebbahn als superschnelle Verbindung zwischen den beiden Großstädten bzw. deren Flughäfen verwirklicht werden, so wird diese Trasse mit Bestimmtheit parallel zur Autobahn gewählt werden. Dann verliefen drei Verkehrswege im gleichen Korridor. Die Städte Bonn und Koblenz blieben im Abseits und können kaum am Schnellverkehr partizipieren.
- b) Am Bonner Hauptbahnhof ist mit Milliardenaufwand das Stadtbahnssystem hervorragend angebunden. Es werden von hier u.a. die Ziele Vorgebirge, Nahverkehre in Richtung Köln und Koblenz, Bad Godesberg, Königswinter und Bad Honnef erreicht. Alles Gerede, daß für den Schnellverkehr auch beste Umsteigeverbindungen vorgesehen werden sollen, würde mit der bonnfernen Trasse zu Makulatur.

---

## HAT DIE UIC\*) VERSAGT?

---

Unter dem Stichwort grenzüberschreitender Hochleistungsschnellverkehr der europäischen Eisenbahnen, bei dem u.a. auch die Aufenthalte an den Grenzen der EG-Staaten drastisch verkürzt oder wegfallen sollen, war davon auszugehen, daß ein durchgehender internationaler Eisenbahnverkehr vor allem auf dem dafür auszubauenden Schnellverkehrsnetz ohne große Schwierigkeiten durchzuführen sei, ist doch die Spurweite überall die gleiche. Selbst das hierin abweichende Spanien scheut nicht enorme Aufwendungen, für diesen internationalen Verkehr seine Spurweite auf das europäische Standardmaß zurückzuführen.

Leider hat sich die technische Einheit der europäischen Eisenbahnen in unserem Jahrhundert eher auseinander entwickelt. Es gibt kein einheitliches Stromsystem bei den europäischen Eisenbahnen. Selbst innerhalb verschiedener Staaten gibt es un-

\*) Union internationale des chemins de fer

### Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz Netzvision der Bahnen

- nationale Strecken HGV  
(vorhanden / in Bau / in Planung)
- - - nationale Durchbindungen  
auf bestehenden Strecken
- ..... internationale Verbindungen  
Gespräche / Planungen



**Bemerkung:**  
Die GRV vermisst  
bei der Deutschen Bundesbahn  
die Strecke München – Zürich

terschiedliche Stromsysteme. Um Lokwechsel einzusparen, müssen Mehrsystemloks eingesetzt werden. Soll der TGV oder der ICE zwischen Deutschland und Frankreich durchgehend verkehren, ist eine besondere Version dieses Schienenfahrzeuges vorzusehen. Selbst die TGV-Version, die in die Schweiz (gleiches Stromsystem wie in der Bundesrepublik) fahren kann, eignet sich aus einer Reihe von Gründen nicht für das deutsche Schnellfahrnetz, abgesehen vom Abschnitt Aachen – Köln.

Die Bundesbahn nennt ihre Version des ICE, der über die Grenzen fahren soll: Mehrsystemtriebzug ICE – M.

Es geht bei den Abweichungen aber nicht nur um das unterschiedliche Stromsystem. Es unterschei-

den sich auch Oberleitung und Stromabnehmer. Auch bei ihren Sicherungssystemen sind die europäischen Eisenbahnen verschiedene Wege gegangen. Die Radsatzlast ist in Frankreich auf 17 Tonnen begrenzt, während sie auf Strecken der DB 20 Tonnen betragen darf. Nicht einmal der lichte Raum über dem Gleis ist der gleiche. Auch die Wagenbegrenzung ist unterschiedlich. Der ICE der DB ist um 12 cm breiter als der TGV. Vorkehrungen für die Fahrzeuge des Hochgeschwindigkeitsverkehrs für das Befahren der Tunnel verlangt in Deutschland möglichst Druckdichtigkeit. Diese ist auf der Schnellfahrstrecke Paris – Lyon überflüssig, weil es keinen Tunnel gibt. Selbst das Posttelefon kann erst Ende der Neunziger Jahre einheitlich werden.

Die GRV meint, daß sich die europäischen Bahnen anstrengen müssen, für das Hochgeschwindigkeitsnetz zu brauchbaren Angleichungen zu kommen, damit das durchgehende Fahren, das durch die hohen Geschwindigkeiten eine neue Dimension bekommt, nicht durch zu hohen technischen Aufwand zur Überwindung der Unterschiede zu teuer wird.

Weiter sollte es bei den Bahninnovationen allmählich mehr europäische als nationale Lösungen geben. In diesem Zusammenhang ist es erfreulich, daß die UN-Wirtschaftskommission (ECE) 32 ost- und westeuropäische Mitgliedsregierungen aufgerufen hat, alle notwendigen Maßnahmen zu treffen, um Vertragsparteien eines Eisenbahnmodernisierungsabkommens (Europäisches Abkommen über die internationalen Hauptbahnstrecken) zu werden, mit dem Ziel, daß bei den neuen Strecken im reinen Personenverkehr 300 km/h und im gemischten Verkehr 250 km/h erreicht werden.

---

## STRASSENBENUTZUNGSGEBÜHR

---

In Folge 2 der Verkehrsnachrichten wurde dieses Thema bereits behandelt. Die GRV sprach sich für den deutschen Alleingang aus, ab 1990 von den ausländischen und deutschen Lastkraftwagen eine Straßenbenutzungsgebühr zu erheben. Sie hat den seinerzeitigen Bundesverkehrsminister in seinem Vorgehen bestärkt. Die GRV vernimmt mit Genugtuung, daß auch der neue Verkehrsminister Dr. Zimmermann zur Einführung dieser Gebühr ab 1.1.1990 steht, wenngleich er die Auffassung vertritt, dieses Modell sei noch nicht das letzte Wort. Jedenfalls sollte sich an der grundsätzlichen Einstellung zur Richtigkeit dieser Gebühr nichts ändern. Darüber hinaus fordert die GRV, daß endlich der Güterfernverkehr auf der Straße vermehrt zum Tragen seiner gesellschaftlichen Lasten herangezogen wird. Die bisherigen Abgaben und Steuern decken nur einen Bruchteil davon.

Im Zusammenhang damit veröffentlichen wir nachstehend einen Beitrag von Prof. Dr. Dieter Witt und Dipl.-Kfm. Jürgen Wicher:

### Überlegungen zur Einführung einer Schwerverkehrsabgabe für Lastkraftwagen auf bundesdeutschen Straßen

*Die Liberalisierung der Verkehrswirtschaft innerhalb der Europäischen Gemeinschaft erfordert eine Harmonisierung staatlich gesetzter Bedingungen des Wettbewerbs, sowohl zwischen den Anbietern unterschiedlicher Mitgliedsländer bezogen auf einen Verkehrszweig (intramodaler Wettbewerb), als*

*auch zwischen den verschiedenen Verkehrszweigen (intermodaler Wettbewerb).*

*Die von der Bundesregierung geplante Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr ab 1. Januar 1990 für in- und ausländische Lastkraftwagen (Schwerverkehrsabgabe), die bis Ende 1993 befristet ist, soll von einer Senkung der Kraftfahrzeugsteuer für bundesdeutsche Fahrzeuge in gleicher Höhe begleitet werden. Sie ist speziell als Beitrag zum Abbau von Verzerrungen des intramodalen Wettbewerbs im Straßengüterverkehr der Gemeinschaft gedacht.*

*Alternativ hierzu wurde von verschiedenen Seiten vorgeschlagen, die Kraftfahrzeugsteuer für bundesdeutsche Lastkraftwagen auf ein mittleres Niveau der in den Ländern der Gemeinschaft derzeit geltenden Sätze zu reduzieren, und auf eine Straßenbenutzungsgebühr für Lastkraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland zu verzichten (MdB Haungs). Die beiden Konzepte haben höchst unterschiedliche Konsequenzen, was den intermodalen Wettbewerb, vor allem zwischen den Verkehrszweigen Straße und Schiene, anbelangt.*

*Im folgenden sollen Wirkungen der von der Bundesregierung vorgesehenen Maßnahme sowie der hierzu vorgebrachten Alternative sowohl auf den intramodalen Wettbewerb des Verkehrszweiges Straßengüterverkehr, als auch auf den intermodalen Wettbewerb zwischen diesem Verkehrszweig und dem Schienengüterverkehr kurz skizziert werden. Beide Konzepte sind hinsichtlich ihres Beitrags zur Internalisierung vom Straßengüterverkehr verursachter sozialer Kosten zu beurteilen, unter Hinweis auf mögliche Ansätze einer langfristigen Lösung dieses Problembereiches.*

*Was den intramodalen Wettbewerb des Straßengüterverkehrs anbelangt, so trägt die von der Bundesregierung geplante Maßnahme dazu bei, daß die gegenwärtig im Vergleich zu Konkurrenten aus anderen Ländern der Gemeinschaft im grenzüberschreitenden Verkehr vorherrschende fiskalische Mehrbelastung bundesdeutscher Transporteure abgebaut wird.*

*Bezüglich des intermodalen Wettbewerbs innerhalb der Bundesrepublik wirkt die von der Bundesregierung geplante Maßnahme zunächst weitgehend neutral. Solange den ausländischen Anbietern die Kabotage noch nicht gestattet ist (bis zur Einführung eines freien Europäischen Verkehrsmarktes ab 1993), wird der Straßengüterverkehr innerhalb der Bundesrepublik ausschließlich durch einheimische Transporteure erbracht. Für diese wird die Schwerverkehrsabgabe durch die kompensatorische Senkung der Kraftfahrzeugsteuer grundsätzlich keine weiteren Kosten verursachen.*

*Im grenzüberschreitenden Güterverkehr ergeben sich leichte Verbesserungen der Wettbewerbsbedingungen für den Schienengüterverkehr durch die Belastung ausländischer Lastkraftwagen mit einer Straßenbenutzungsgebühr in der Bundesrepublik.*

Diese Maßnahme schafft mithin einen gewissen Ausgleich für die sich verschärfende Wettbewerbssituation im Schienengüterverkehr durch die schrittweise erfolgende Lockerung der Kapazitätsbeschränkungen auf der Straße.

Der Alternativvorschlag einer einseitigen Reduzierung der Kraftfahrzeugsteuer für bundesdeutsche Lastkraftwagen auf ein mittleres Niveau in den Ländern der Gemeinschaft geltender Steuersätze führt ebenso wie die geplante Maßnahme der Bundesregierung zu einer Verbesserung der Wettbewerbssituation gegenüber Konkurrenten aus anderen Ländern der Gemeinschaft. Hinsichtlich der Wirkungen auf die intramodale Konkurrenz im Straßengüterverkehr bestehen zwischen beiden Konzepten keine wesentlichen Unterschiede.

Im intermodalen Wettbewerb Schiene/Straße führt der Alternativvorschlag jedoch zu einer einseitigen Bevorzugung des Straßengüterverkehrs, gerade auch im Binnenverkehr der Bundesrepublik, wo bislang ausschließlich heimische Anbieter zugelassen sind. Eine solche Bevorzugung widerspricht einer rationalen Verkehrspolitik, da schon die derzeitige fiskalische Belastung zumindest bei schweren Lastkraftwagen bei weitem nicht ausreicht, um wenigstens die für diese Fahrzeuge erbrachten Ausgaben für die Verkehrswege zu finanzieren. Eigentlich sollten die vom Straßengüterverkehr insgesamt zu leistenden Ausgaben so bemessen sein, daß sämtliche von ihm verursachten sozialen Kosten abgegolten werden. Nicht internalisierte soziale Kosten würden nämlich selbst unter vollständiger Konkurrenz zu suboptimalen Marktergebnissen führen. Vor diesem Hintergrund erscheint das rein finanzpolitische Argument, die Absenkung der fiskalischen Belastung bundesdeutscher Lastkraftwagen ließe sich ohne weiteres über die Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer für Diesel-Personenkraftwagen finanzieren, nicht sachgerecht, da es die Problematik sozialer Kosten außer acht läßt.

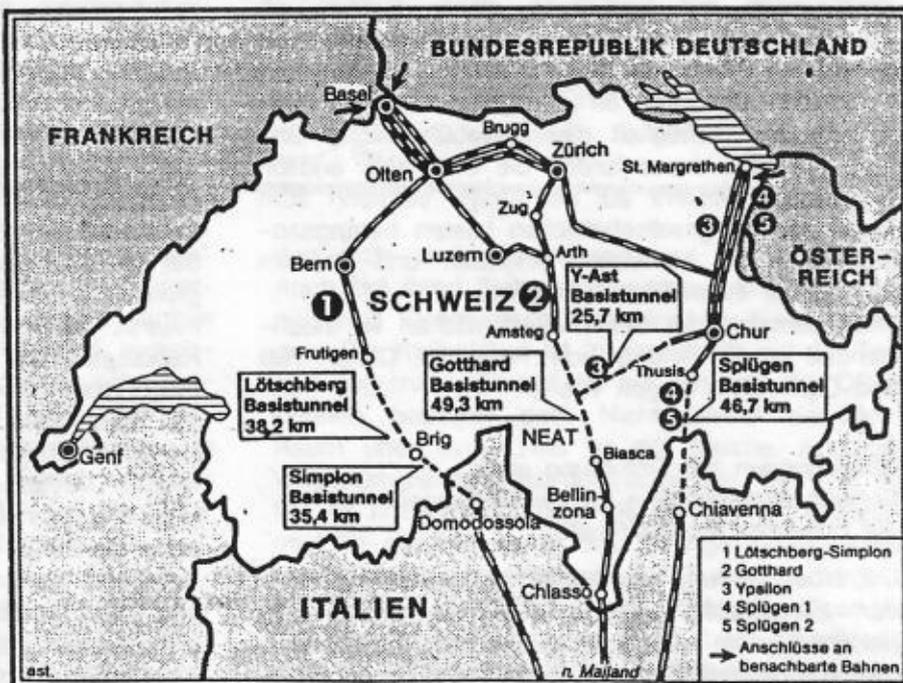
Die von der Bundesregierung geplante Maßnahme kann als ein Schritt auf dem Weg der Internalisierung vom Straßengüterverkehr verursachter sozialer Kosten gewertet werden, wenn gleich nur an negativen externen Effekten angesetzt wird, die ausländische Lastkraftwagen auf bundesdeutschen Straßen im Vergleich zu den heimischen Fahrzeugen zusätzlich verursachen.

Längerfristig wäre eine abgabenpolitische Regelung anzustreben, die eine Belastung des

in – als auch des ausländischen Straßengüterverkehrs in Höhe der tatsächlich verursachten sozialen Kosten vorsieht. Soweit möglich, sollte diesbezüglich in allen Ländern der Gemeinschaft nach einheitlichen Grundsätzen vorgegangen werden. Inwieweit hier nach dem Territorialitätsprinzip verfahren werden kann, hängt vor allem vom Aufwand der dazu erforderlichen Kostenerfassung ab. Aus Praktikabilitätsabwägungen können deswegen gewisse Pauschalisierungen durchaus angebracht erscheinen.

Begleitend zu den vorgeschlagenen fiskalpolitischen Maßnahmen ist die Verkehrspolitik aufgerufen, eine grundlegende Verbesserung des Angebots im Schienengüterverkehr herbeizuführen, insbesondere was dessen Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit anbelangt. Sollte dennoch das Schienenverkehrsangebot den Anforderungen bestimmter Güterarten – etwa leicht verderblicher Waren, die auf einen raschen Transport angewiesen sind – nicht genügen, sind etwaige Preissteigerungen für diese Waren infolge höherer Transportkosten wettbewerbsspolitisch durchaus wünschenswert. Mögliche negative raumwirtschaftliche Auswirkungen auf Regionen abseits der Schiene, die nur durch das feinverastelte Straßennetz mit dem dort unabdingbaren Lastkraftwagen erschlossen werden können, sind gegebenenfalls durch anderweitige Maßnahmen regionalpolitischer Art auszugleichen.

Einer verursachungsgerechten Abgeltung der vom Straßenverkehr ausgehenden sozialen Kosten wäre es darüber hinaus dienlich, wenn künftig auf die beschäftigungsfixe Kosten bewirkende Kraftfahrzeugsteuer verzichtet werden würde, zu Gunsten einer erhöhten Mineralölsteuer, welche beschäftigungsvariabel anfällt.



Projekte verschiedener Alpen transversalen durch die Schweiz (Vgl. nebenstehendes Bild)  
Quelle: Frankfurter Allgemeine Zeitung

Der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages beschloß in diesen Tagen, daß das Hauptprüfungsamt der Deutschen Bundesbahn als eigenständige Instanz wegfallen und dem Bundesrechnungshof angegliedert werden soll.

NEUE EISENBAHN – ALPENTRANSVERSALE (NEAT)

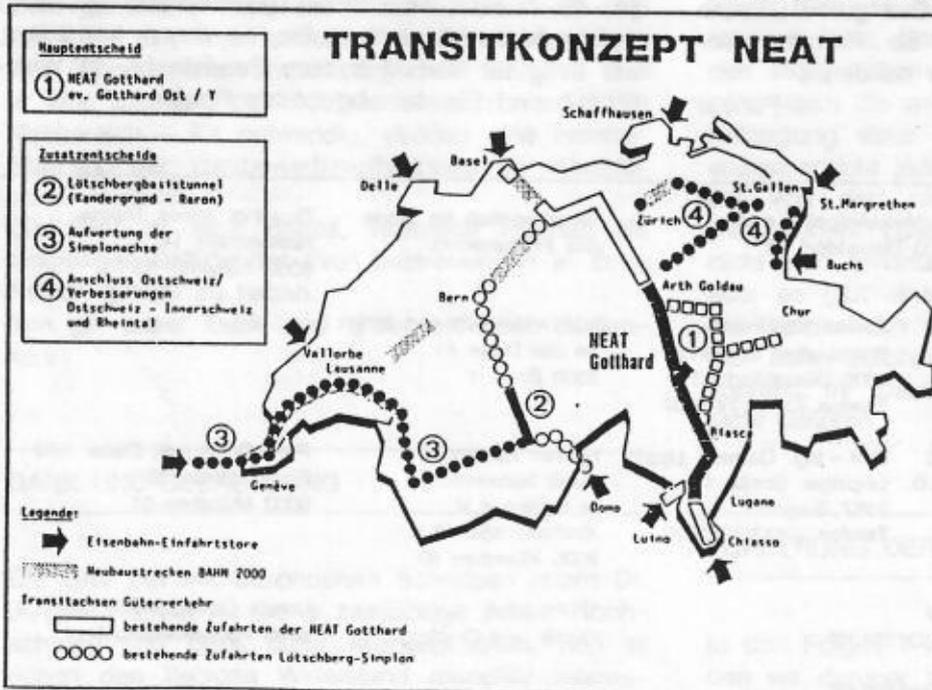
Die Schweizer Bundesregierung hat bezüglich der Neuen Eisenbahn – Alpentransversale kürzlich folgende Entscheidung getroffen (siehe Bild unten):

- a) Gotthardbasistunnel zwischen Amsteg und Bodio mit einer Länge von knapp 50 km und einer Bauzeit von 15 Jahren (Inbetriebnahme etwa 2010), dazu eine Neubaustrecke vom Südportal bis Lugano)
- b) Lötschbergbasistunnel zwischen Kandergrund und Gampel mit einer Länge von 28,5 km und einer Bauzeit von etwa 8 Jahren.

Es wird mit folgenden Kosten gerechnet:

Gotthardtunnel	3,0 Mrd sfr
Lötschbergtunnel	1,7 Mrd sfr
Zufahrtswege im Norden	1,2 Mrd sfr
Zufahrtswege im Süden	1,2 Mrd sfr

[Anmerkung der Redaktion: Im Vergleich dazu werden für den Ausbau der Brennerroute einschließlich Basistunnel 7,4 Mrd DM angegeben (ohne Anbindung Freienfeld)]



Beschluß der schweizerischen Bundesregierung  
Quelle: Deutsche Verkehrszeitung

Während in diesem Jahr etwa 90 km Autobahnen dem Verkehr übergeben werden sollen, ist für das nächste Jahr die Freigabe von 143 Kilometern (davon 16 km vorläufig nur einbahnig) vorgesehen.

MEHR GELD FÜR DEN STRASSENBAU

Bundesverkehrsminister Dr. Zimmermann hat bei seinem Parteifreund Bundesfinanzminister Dr. Theodor Waigel eine Aufstockung der Bundesmittel für den Bundesfernstraßenbau für 1990 um wenigstens 550 Mio DM (auf 6,8 Mrd. DM) gefordert. Veranschlagt waren 6,26 Mrd. DM. Bis zum Jahr 2000 sollten die Mittel um jährlich eine Mrd. DM aufgestockt werden. Geschehe dies nicht, dann sei in den 90er Jahren mit dauerhaften Verkehrsstörungen und Verkehrszusammenbrüchen zu rechnen. Weitere Verkehrszunahmen bis zu 30% würden nach Wirksamwerden des Gemeinsamen Binnenmarktes zu erwarten sein.

Die GRV meint, wenn nicht eine Wende in der Verkehrspolitik zu Gunsten der umweltfreundlichen Schiene eintrete, werde auch nach sechsspurigem Ausbau aller Autobahnen immer weitere neue Straßenverkehrsinfrastruktur verlangt werden. Ein Faß ohne Boden tut sich auf ... und bahnsseitig sind nicht einmal die notwendigen Fahrzeuge vorhanden, damit anlässlich des zu erwartenden

österreichischen Nachfahrverbots wenigstens ein kleiner Teil des Brennerstraßenverkehrs auf die Schiene verlagert werden kann. Eines Tages wird man auch in der Bundesrepublik nicht mehr willens sein, den Straßengüterverkehr weiter ausufern zu lassen. Eine vernachlässigte Bahn kann dann aber nicht einspringen.

Nach den neuesten Meldungen sollen 1990 die Bundesmittel für den Straßenbau tatsächlich um 365 Millionen auf 6,6 Mrd DM erhöht werden (gesamter Verkehrsetat 25,3 Mrd DM). Der »Wechsel« der Bahn bleibt.

\* \* \*

---

## ZUM SCHLUSS ETWAS ZU SCHMUNZELN:

---

Zürich rüstet sich zur Inbetriebnahme der S-Bahn (mit Doppelstockwagen!) im Mai 1990. Im Vorfeld dieses großen Ereignisses und zur Verständniswerbung für derzeitige Behinderungen durch die vielen Baumaßnahmen geben die Schweizer Bundesbahnen viermal jährlich ein Bahnhofblatt heraus. Da mit der S-Bahn eine neue Ära anbricht, die das Unbewußte der Pendler von Grund auf aufwühlen dürfte, schufen Fachleute einen Testbogen, der auf die hämmernde Frage Antwort geben soll: "Pendle ich eigentlich richtig?"

Wir möchten drei Testfragen herausgreifen:

1. Sie ergattern sich im Regionalzug einen Sitzplatz. Da nähert sich eine hochschwängere Frau. Wie verhalten Sie sich ihr gegenüber?
  - a) Sie machen sie höflich aber bestimmt darauf aufmerksam, daß dies ein Zug für Berufspendler ist, der von Personen, die nicht im Erwerbsprozeß stehen, zu meiden ist.  
12 Punkte
  - b) Sie denken "Lieber hochschwanger als niederträchtig" und bieten der Frau Ihren Sitzplatz an.  
10 Punkte
  - c) Sie vertiefen sich umgehend in einen Fahrplan und lernen die Fahrzeiten auswendig.  
8 Punkte
2. Sie hören im Hauptbahnhof die Durchsage: "Wir suchen für den 7216 dringend einen Lokführer" Ihre Reaktion:
  - a) Sie melden sich umgehend beim Bahnhofsinspektor und stellen Ihre guten Dienste zur Verfügung ("Schon als Primarschüler wollte ich Lokomotivführer werden.")  
14 Punkte

- b) Sie schreiben einen Leserbrief an die Zeitungen und verpetzen die Bahn. 11 Punkte
  - c) Sie konstatieren mit Interesse, daß nach den kondukteurlosen Zügen wohl bald auch die lokomotivführerlosen folgen werden und daß es eigentlich für ein reibungsloses Funktionieren der Bahn auch gar keine Passagiere braucht. 7 Punkte
3. Sie stehen morgens am Bahnsteig und werden durch folgende Mitteilung hellhörig gemacht: "Der Regionalzug erfährt eine Verspätung von ungefähr sieben Minuten." Wie interpretieren Sie diese Nachricht?
- a) Als gebildeter Pendler, wissen Sie daß die vielen Baustellen unvermeidliche Vorboten für eine bessere Zukunft sind. Sie tragen die Ankündigung mit Fassung. 14 Punkte
  - b) Sie freuen sich darüber, daß Sie erst sieben Minuten später Ihre Arbeit antreten müssen und nehmen sich vor, dem Zugführer artig zu danken. 12 Punkte
  - c) Sie stellen sich innerlich darauf ein, mindestens 10 Minuten zu warten. 9 Punkte

Ergebnis (alle Testfragen):

81-95 Punkte: Sie als Pendler(in) an Bord begrüßen zu dürfen, ist Balsam für die gebeutelte SBB.

66-80 Punkte: Sie sind als Pendler(in) auch lieb und recht. Da Sie dem Guten, das bekanntlich so nah liegt - nämlich dem öffentlichen Verkehr - mitunter mißtrauen, mangelt Ihnen noch eine Dosis Schienenverbundenheit.

50-65 Punkte: Herzlichen Glückwunsch. Sie sind durchschaut. Niemand sollte es Ihnen anmerken, wie innig Ihr Verhältnis zum Pendeln ist. In Wirklichkeit sind Sie der abgebrühte Routinier.

---

Herausgeber: Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.  
Bromberger Straße 5, 4000 Düsseldorf 13  
Telefon: (0211) 741507

Verantwortlich im Sinne  
des Presserechts:

Dr.-Ing. Alfons Thoma  
Richelstraße 14,  
8000 München 19

Vorstand: Dr.-Ing. Alfons Thoma      Werner Kammer  
Richelstraße 14                  Bromberger Straße 5  
8000 München 19                  4000 Düsseldorf 13  
Telefon: (089) 169663              Telefon (0211) 741507

Adolf-Heinrich von Arnim  
An der Düne 41  
5300 Bonn 1

Beirat: Dr. Werner Dollinger MdB      Dipl.-Ing. Gerhard Lippke  
Bundesverkehrsminister a.D.      Leipziger Straße 13  
Postfach 1248                          3167 Burgdorf  
8530 Neustadt/Aisch                  Telefon (05136) 83630

Helmut Steininger  
Bund Naturschutz  
in Bayern e.V.  
Kirchenstraße 88  
8000 München 80

Prof. Dr.rer.pol. Dieter Witt  
Rudliebstraße 58  
8000 München 81

Bank -                          Stadtparkasse Düsseldorf  
verbindungen: Konto 45004652 (BLZ 30050110)  
Postgiroamt Essen  
Konto 63284-431 (BLZ 36010043)

DTP-Satz,  
Grafik und Druck:

Ursula Schletzbaum  
8080 Fürstenfeldbruck