

GRV – NACHRICHTEN

Folge 6

Juli 1990

Nicht die alten Fehler begehen!

Beim Zusammenwachsen der beiden deutschen Staaten soll die Eisenbahn Priorität erhalten.

Das Zusammenwachsen der beiden deutschen Staaten wirft viele Probleme auf. Auch im Bereich des Verkehrs sind große Schwierigkeiten zu überwinden. Erfreulich ist festzustellen, daß sich der Großteil der Politiker für eine Priorität des Ausbaus der Schiene ausspricht. Eine Totalsanierung der Reichsbahn und ein gesamtdeutsches Verkehrskonzept sind notwendig.

Wenn die Liberalisierung des Verkehrsmarktes auch in der DDR Platz greift und die Grenzen endgültig gefallen sind, prophezeihen Gutachter (Rothengatter und Kessel im Auftrag des Bundesministers für Verkehr), daß sich die Frachtströme zwischen den beiden Staaten bis zum Jahre 2010 verachtfachen werden, d.h. das früher für dieses Jahr prognostizierte Verkehrsaufkommen von 30 Millionen Tonnen wird sich auf 240 Mio. Tonnen erhöhen.

Auf 36 Mio. Tonnen soll der Verkehr zwischen DDR und den übrigen westeuropäischen Ländern steigen. Auch zwischen den anderen RGW-Ländern und dem Bundesgebiet soll der Güterverkehr von 35 auf 145 Mio. Tonnen wachsen. Die übrigen westeuropäischen Länder erwartet ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 25 statt bisher sechs Mio. Tonnen.

Hauptgewinner soll wieder der Straßenverkehr werden. Das Wachstum bei der Bahn werde »relativ gering« ausfallen. Im Gegensatz zu dieser Aussage rechnet sich die Deutsche Bundesbahn, was den Güterverkehr mit der DDR anbelangt, langfristig erheblichen Verkehrsmengenzuwachs aus, nach ihrer Meinung (Pällmann im Februar auf einer Presseveranstaltung des Verkehrsforums Bahn) mit einem Anteil

von 35% an dem Warenaustausch von 144 Mio. Tonnen, das wären 50 Mio. Tonnen Güter pro Jahr. In diesem Zusammenhang ist es befremdend, daß der Leiter der Kraftverkehrshauptverwaltung im Ministerium für Verkehrswesen der DDR, Dr. Peter Thiemann, im März erklärte, die DDR müsse in den nächsten fünf bis zehn Jahren ihren Personen- und Güterverkehr von der Schiene auf die Straße verlagern. Nur so könne der Einstieg in die Marktwirtschaft vom Transport her bewältigt werden. Später sei dieser Trend wegen der wachsenden Umweltbelastung wieder zu stoppen und eine Arbeitssteilung zwischen Schiene und Straße anzustreben.

(Die GRV hat mit einem Schreiben an den Verkehrsminister der DDR entsprechend auf diese Ansicht reagiert.)

Trotz obiger Verkehrsprognosen der Gutachter, die hoffentlich so nicht Realität werden, muß der Eisenbahn bei den erforderlichen Verkehrsweginvestitionen Priorität eingeräumt werden. Es muß alles getan werden, um die Infrastruktur der Reichsbahn, den Fahrzeugpark und das Kommunikationswesen zu verbessern.

Obwohl die Reichsbahn nach allgemeiner Auffassung sich in einem desolaten Zustand befindet, war sie bisher das Rückgrat des Verkehrs. Sie hatte aufgrund verkehrslenkender Vorschriften alles Gut, das weiter als 50 km zu befördern war, auf der Schiene zu befördern.

Die Netzbelastung der Deutschen Reichsbahn (DR) ist deshalb eine der größten in Europa (vgl. GRV-Nachrichten Nr. 4). Unter anderem befördert sie allein über 100 Mio. Tonnen Braunkohle im Jahr.

Unseres Erachtens sind Aussagen, nur durch Strassentransporte sei die Situation zu retten unrealistisch, da die Straßen und Autobahnen in der DDR sich ebenfalls in einem solchen Zustand befinden, daß sie die erwarteten Verkehrsmengen nicht aufnehmen können.

Die SPD (MdB Klaus Daubertshäuser) schlug im März zur Realisierung einer gemeinsamen zukunfts-

gerechten Verkehrspolitik eine Kooperation der beiden Eisenbahnen auf allen Feldern der Infrastruktur- und Unternehmenspolitik vor. DB und DR sollten schnellstmöglich eine »Deutsche Bahn-Holding« als gemeinsames Unternehmensdach anstreben. Damit könne u.a. auch schneller der »heute extrem schlechte« Zustand des Schienennetzes verbessert werden. Auf ein Drittel der Reichsbahnstrecken müsse langsam gefahren werden, nur auf 30% der Strecken gebe es Zwei- oder Mehrgleisigkeit, nur 16% der Strecken seien elektrifiziert.

Es müsse ein Kombiverkehrssystem aufgebaut und die Reichsbahn in das europäische Hochleistungs-Schnellbahnsystem eingebunden und das Schienennetz zwischen BRD, Berlin und weiteren Großstädten der DDR ausgebaut werden. Zur Sanierung sprach sich Daubertshäuser für die Schaffung eines »Sonderfonds Verkehrsinfrastruktur« aus.

Rainer Obst, stellvertretender Verkehrsminister der DDR, bezifferte den Investitionsbedarf für Schiene und Straße auf 200 Mia. DM. Andere schätzen den Investitionsbedarf für die Schiene auf 120 Mia., für das Straßenwesen auf 100 Milliarden, für den Nahverkehr auf 40, für den Luftverkehr auf 15 und für Binnen- und Seeschifffahrt auf 10 Mia. DM.

Wir meinen, daß die freie Wahl des Verkehrsmittels in der DDR erst dann zugelassen werden sollte, wenn Chancengleichheit der Verkehrsträger Realität ist. Unter diesem Gesichtspunkt hat die SPD für den deutsch-deutschen Verkehr ein integriertes Gesamtverkehrskonzept mit einer verkehrsträgerübergreifenden Infrastrukturpolitik vorgeschlagen. Es müsse eine ökonomische, ökologische und humane Verkehrspolitik zum Einsatz kommen.

Wir haben Sorge, daß sich die Bahn selbst wird darum bemühen müssen, den desolaten Zustand ihrer Infrastruktur zu beheben, während für die Erneuerung der Straßen sich ausschließlich der Staat kümmern wird. Also brauchen sich die Halter von Brummis nicht den Kopf über die Finanzierung zu zerbrechen.

Auch in der Wiederherstellung der Verkehrsbeziehung zwischen der Bundesrepublik und der DDR (Bundesfinanzminister Theo Waigl hat dafür etwa 200 Mio. DM bewilligt) steht die Straße schon wieder im Vordergrund: So fließen aus diesem Topf, z.B. nach Bayern, 69 Mio. DM für Straßenbaumaßnahmen und 4,3 Mio. DM gehen an die Deutsche Bundesbahn.

Auch die FDP (Eckehard Gries) fordert die Bundesregierung auf, einen erweiterten Verkehrswegeplan, einschließlich seiner Finanzierung, vorzubereiten. Da das DDR-Schienennetz nicht in der Lage sei, den wachsenden Güter- und Personenverkehr zu bewältigen, komme es darauf an, daß Fernstraßennetz aus- und gegebenenfalls völlig neuzubauen.

Die GRV hofft, daß insgesamt bei den künftigen Infrastrukturmaßnahmen eine humane, umweltfreundliche Verkehrspolitik nicht auf der Strecke bleibt. Die einmaligen Chancen für eine Umkehr müssen genutzt werden.

Gebremster Bundesbahnvorstand

Das »Leitbild« von Bundesbahn und Reichsbahn für eine gemeinsame Entwicklung im EG-Markt blieb ohne die Zustimmung des Verkehrsministers.

Daß DB und DR in diesem Leitbild die bisherige Verkehrspolitik auch in der Bundesrepublik Deutschland kritisiert haben, wollte sich Minister Zimmermann nicht gefallen lassen. Sicherlich ist Verkehrspolitik ureigenste Aufgabe der Bundesregierung. Viele Eisenbahner und Außenstehende haben es aber bisher dem Vorstand mehr oder weniger angekreidet, daß er sich verkehrspolitisch kaum je geäußert hat. Seine bisherige Philosophie war: Wir betreiben Unternehmenspolitik und überlassen die Verkehrspolitik den Politikern. Wir sagen nur, welche Auswirkung verkehrspolitische Entscheidungen auf die Deutsche Bundesbahn haben. Dies hat nicht allenthalben Zustimmung, vor allem bei den Freunden der Bahn, gefunden.

Es mag sein, daß der Vorstand der Deutschen Bundesbahn Kompetenzen des Bundesministers für Verkehr für sich in Anspruch genommen hat, aber man muß ihm zugute halten, daß sich der Vorstand auch unsere Sorgen zu eigen macht, daß in einem Vereinigungsprozeß wieder einmal, wie schon früher in der Bundesrepublik, beim Ausbau der Infrastruktur die Bahn den kürzeren zieht.

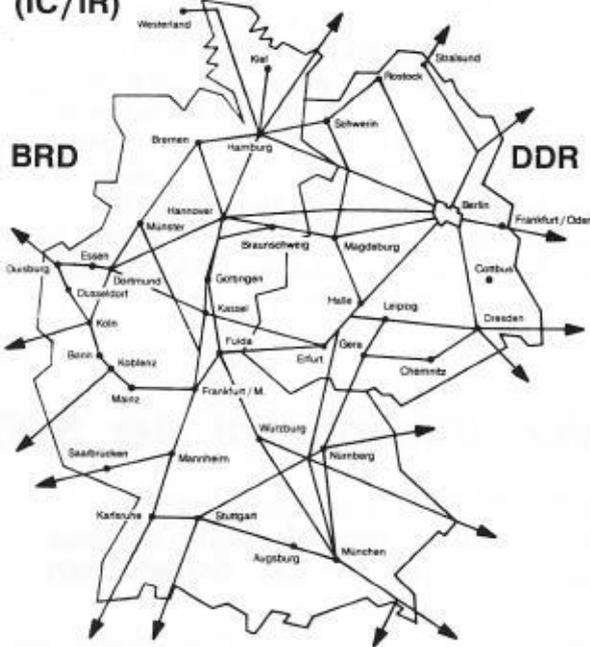
Effektiv haben die beiden deutschen Bahnen jedenfalls schon gehandelt, als sie zwischen dem 10. November und dem Jahresende 1989 4600 Sonderzüge gefahren haben.

Im »Leitbild« sind eine ganze Reihe wichtiger Daten enthalten, die ohne verkehrspolitische Aussage sind. Wir möchten unseren Lesern darüber berichten: Auf der nebenstehenden Seite finden Sie die Vorstellungen zu einem einheitlichen Kernnetz im Schienen-Personenfernverkehr, d.h. Intercity- und Inter-Regio-Verbindungen, die Vision eines Hochleistungs-Steckennetzes, die Möglichkeiten für Direktverbindungen im Güterverkehr und einen Überblick der gesamtdeutschen Achsen. Bitte beachten Sie, daß in den Grafiken nur die Verbindungen zwischen der BRD(DB) und der DDR(DR) angegeben sind.

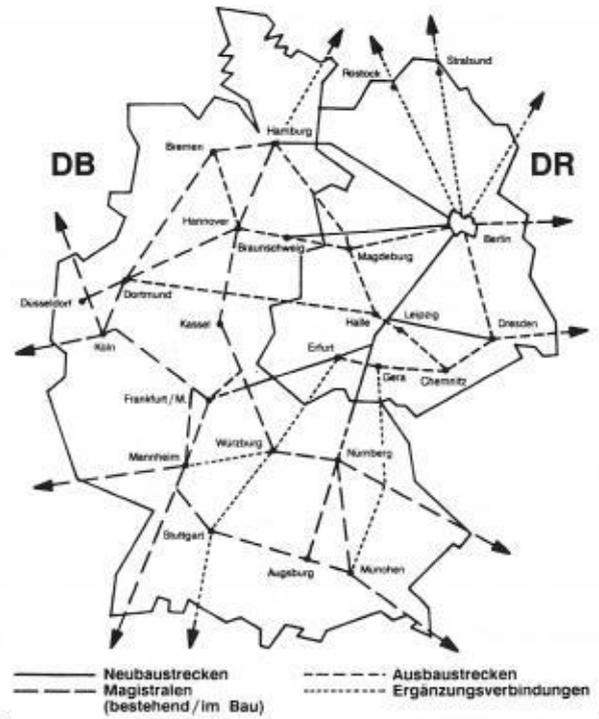
Spezifische Werte

	ME	BRD	DDR
Einwohner pro km ²	Anz.	246	154
Eisenbahnstrecken	km/1000 km ²	110	129
Klassifiz. Straßen	km/1000 km ²	698	551
Autobahn	km/1000 km ²	35	17
Einwohner/PKW	Anz.	2,1	4,45
BSP/Einwohner	DM (M)	35598	16097

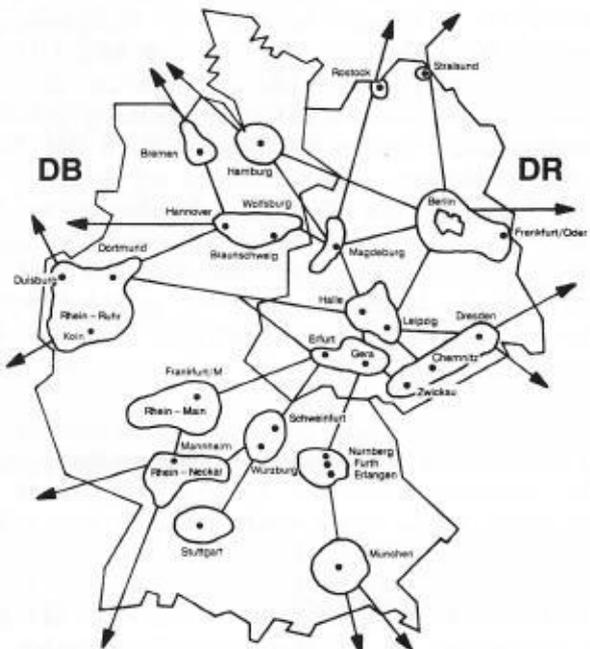
Erste Vorstellungen zu einem einheitlichen Kernnetz im Schienen – Personenfernverkehr (IC/IR)



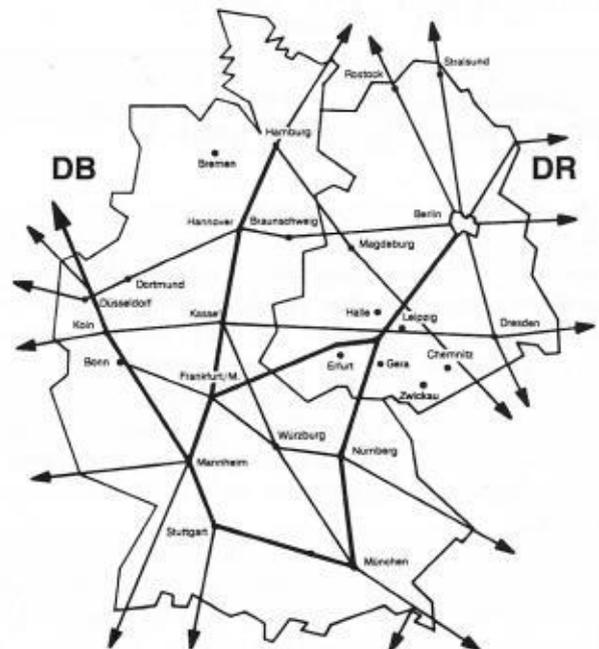
Netzvision Hochleistungsstrecken



Direktverbindungen im Güterverkehr



Gesamtdeutsche Achsen



Ausgewählte Kennzahlen DR/DB

	ME	DR	DB
Infrastruktur			
Netzlänge	km	14 024	27 274
davon elektrifiziert	%	24,8	42,8
Brücken	Anz.	2 717	24 311
Tunnel	Anz.	74	584
Stellwerke	Anz.	3 406	4 370
Fahrzeuge			
Ellok	Anz.	1 109	2 547
Diesellok	Anz.	4 482	3 478
Triebwagen	Anz.	693	2 134
Reisezugwagen	Anz.	9 941	12 185
Güterwagen	Anz.	168 392	220 927
Privatgüterwagen	Anz.		50 917
Personal			
Beschäftigte	Anz.	252 861	246 635
Pers./Netzlänge	Pers./km	18	9
Reiseverkehr			
beförderte Personen	Mio	600	1 026
Personenkilometer	Mio	22 775	40 959
mittl. Reisewelle	km	38	40
Reisezüge	Z/d	7 616	21 276
Gütertransport			
Transportmenge	Mio t	336	274
Transportleistung	Mio t km	60 429	59 028
mittl. Versandwelle	km	177	215
Auslastung der Strecken	Mio Brtkm/km	12,5	9,2

Schneller im Osten

Es wird an den Ausbau einer Schnellbahntrasse (Hamburg) – Berlin – Prag – Wien – Budapest gedacht.

Der österreichische Verkehrsminister Streicher vertritt die Auffassung, daß der Ausbau des bestehenden Eisenbahnnetzes im mittleren Europa kaum genügen wird, um den rasch wachsenden Straßen- und Luftverkehr zwischen Ost und West zu entlasten. Er regt deshalb an, eine neue Schnellbahntrasse von Berlin über Prag und Wien nach Budapest zu bauen. Die Fahrzeit von Berlin über Prag nach Wien dauert derzeit zwölf bis fünfzehn Stunden. Sie ließe sich mit einer derartigen Schnellbahn auf drei Stunden reduzieren.

Auch sonst ist eine Verbesserung der Schieneninfrastruktur in diesen Bereichen dringend erforderlich, weil der Güterverkehr zwischen Österreich und der Tschecho/Slowakischen Föderativen Republik und Ungarn zur Zeit zu 80% auf der Schiene abgewickelt wird. Sollte eine derartige Aufteilung des Verkehrsvolumens beibehalten werden, ist es aus Wettbewerbsgründen unabdingbar, die Schieneninfrastruktur zu verbessern. Es werden dazu erhebliche Investitio-

nen erforderlich, vor allem damit die notwendigen Fahrzeitverkürzungen realisiert werden können. So werden die Kosten allein für den Ausbau auf der Strecke von der österreichischen Grenze bis Budapest auf 1,6 Milliarden DM beziffert. In der Tschechoslowakei sind noch höhere Aufwendungen erforderlich. Man hofft, daß für diese Ausbauten internationale Infrastrukturkredite (Weltbank) zu bekommen. Nach Mitteilung des österreichischen Verkehrsministers Dr. Rudolf Streicher wird ein Sofortprogramm bereits mit der tschechoslowakischen Staatsbahn (CSD) ausgearbeitet. Einschlägige Verhandlungen werden auch mit den Ungarischen Staatsbahnen (MAV) geführt.

Verkehrskonzept der SPD

Die SPD tritt aus ökologischen Gründen für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ein.

Das Konzept mit dem Titel »Ökologische Runderneuerung«, erarbeitet von der Arbeitsgruppe »Fortschritt '90«, sieht vor allem eine »schmerzhaft« Steuererhöhung auf 50 Pfennig pro Liter Benzin bzw. 40 Pfennig pro Liter für Dieselmotorkraftstoff vor.

Bundesdeutschen Unternehmen des Güterkraftverkehrsgewerbes soll aus EG-Wettbewerbsbedingungen die höhere Mineralölsteuer vorübergehend erstattet werden. Weiter ist es Ziel, daß die Verkehrsträger für die von ihnen verursachten Kosten aufkommen sollen. Heute bestehe im gesamten Verkehrsbereich eine Kostenunterdeckung von etwa 200 Mia. DM.

Fünf Milliarden würden jährlich allein aus der Umsatzsteuer auf die Mineralölsteuererhöhung gewonnen werden. Diese sollten fast ausschließlich der Deutschen Bundesbahn zugute kommen, mit dem Ziel, die Finanzverantwortung für das Schienennetz auf den Bund zu verlagern, die DB zu modernisieren und die Altschulden zu tilgen. Mit 500 Millionen DM pro Jahr soll der kombinierte Verkehr gefördert werden (Umschlagterminals und Fahrzeuge). Parallel dazu könnte die Bahn in die Lage versetzt werden, niedrigere Tarife anzubieten.

Die FDP meint dazu, daß mit einer Erhöhung der Mineralölsteuer die Probleme nicht gelöst würden. Die Liberalen setzen sich für eine Abgassteuer ein, die steten Anreiz bieten würde, auf umweltfreundliche Fahrzeuge umzusteigen. Die angekündigte Mineralölsteuererhöhung führe zu Preiserhöhungen von 50%. Die GRV ist grundsätzlich der Auffassung, daß jeder Verkehrsträger die von ihm verursachten Kosten tragen sollte. Dies sollte EG-weit gelten, gleichlaufend mit einer Steuerharmonisierung, die jedoch leider nicht vorankommt. Die von der Bundesregierung vorgesehene Schwerverkehrsabgabe wurde vom Europäischen Gerichtshof untersagt.

Bei »Cargo X« steigen die Güter um!

»Cargo X« nennt sich ein Zugsystem, bei dem Container automatisch auf Straßenfahrzeuge und Züge umgeladen werden.

Die Schweizer Bundesbahnen (SBB) wollen für die Güterbahn des Jahres 2000 unter dem Namen »Cargo X« ein Linienzugsystem einführen, bei dem in den Terminals und auf den Unterwegsbahnhöfen Container rasch auf Straßenfahrzeuge automatisch »aussteigen« und dort, wo sich die Streckenführung der Linienzüge überschneidet, von einem Zug auf den anderen umsteigen können.

In dem SBB-Cargo-Informationsservice Nr. 1/90 wird hierüber näher berichtet. Eine Zukunftsvision ist der nachstehenden Zeichnung zu entnehmen.

Bei »Cargo X« soll das Angebot der Güterbahn so sein, daß einzelne Sendungen prioritär behandelt, d.h. auf einem bestimmten Platz in einem bestimmten Zug befördert werden können. Da das System voll computerisiert sein soll, können Kunden sich solche Plätze direkt über ihren Computer reservieren lassen. Die SBB wollen grundsätzlich Ganzzüge sowohl im Transit als auch im Binnenverkehr gezielt fördern, weil in diesen Zügen die Systemstärke der Bahn liegt, nämlich große Mengen auf weite Entfernungen zu befördern.

In dem Artikel wird aber auch gesagt, daß der Einzelwagenladungsverkehr nach wie vor eine wichtige Stütze des Angebots bleibt. Dort, wo ein regelmäßiges Aufkommen besteht, bieten Anschlußgleise die ideale Integration der Bahn in die Logistikkette der Kunden. In der Fläche und bei gelegentlichen Sendungen wird das Abrollcontainersystem (vergleiche GRV-Nachrichten Folge 5) voll zum Einsatz kommen.

Auf die Frage, ob es bereits entsprechende Einrichtungen zum Umsteigen der Container gibt, wird geantwortet, daß die SBB derzeit voll damit beschäftigt sind, abzuklären, ob ein System des automatischen Parallelumschlages für relativ große Lasten mit der Industrie zur Serienreife gebracht werden kann. Im Pilotbetrieb werden aber vorhandene Techniken, wie Krane und Abrollcontainer Verwendung finden.

Der Gedanke des Umsteigens von Containern von Zug zu Zug ist schon alt. Die Erfinder behaupteten schon vor über zehn Jahren, mit dieser Umschlagmethode würde jeder Rangierbahnhof überflüssig. Bis heute ist der Schriftleitung der GRV-Nachrichten noch kein Modell im Maßstab 1:1, geschweige denn ein Pilotprojekt bekannt.

Bei nur parallelem Verschieben müßten sich die entsprechenden Wagen exakt gegenüberstehen, sonst wären auch Längsbewegungen auf den Rampen erforderlich; auch müßten sie so breit sein, daß zwei

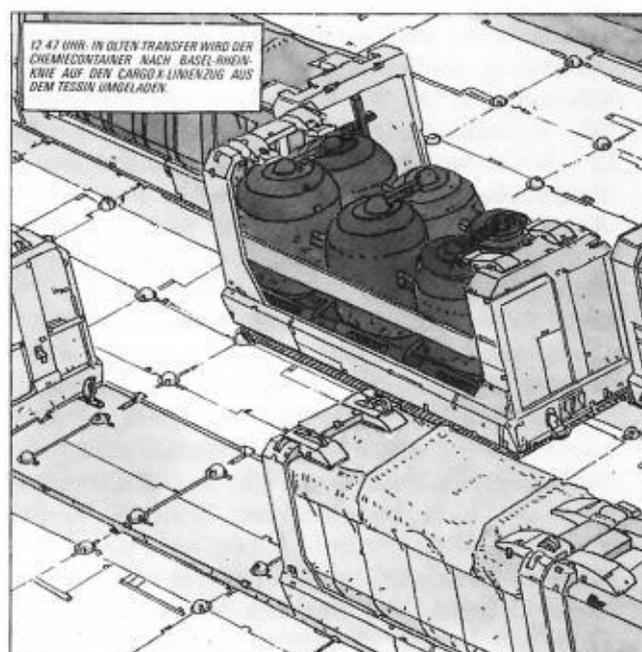
Container aneinander vorbeikommen. Wie aus dem Bild zu erschen, handelt es sich um Behälter im Behälter. Der »Außenbehälter« muß so massiv konstruiert sein, daß der Boden bei der punktförmigen Lastübertragung nicht einbricht.

Wenn gesagt wird, daß vorläufig mit Kran gearbeitet werden soll, besteht die Notwendigkeit, das Umsteigen auf wenige Container zu beschränken, andernfalls arbeitet ein automatisierter Rangierbahnhof mit Ablaufberg schneller und billiger.

Beim ersten Europäischen Forum für den Kombinierten Verkehr anfangs des Jahres in Brüssel wurden von den Französischen Eisenbahnen mehrere Modelle von Umschlaganlagen gezeigt, die ebenfalls ein automatisches Umsteigen von Containern erlauben sollen. Ein in der Zeitschrift »Wir 2/50« abgebildetes Modell zeigt einen Ausschnitt aus einem Umschlagbahnhof, der dicht an dicht von Kranbahnen überspannt ist. Auf den ersten Eindruck mag man glauben, daß der Umschlag schneller gehen mag als in einem Rangierbahnhof, ob der Umschlag angesichts der massiven technischen Ausstattung auch billiger ist, scheint wenig einleuchtend.

Da der Kombinierte Verkehr zuschubbedürftig ist und die vorgeschlagenen Lösungen, was ihre Wirtschaftlichkeit angeht, zunächst nicht überzeugen können, hält die Redaktion die Aussage in dem Artikel der Zeitschrift »Wir« für unangemessen, wonach mit solchen Konzepten der kostenintensive Einzelwagenverkehr abgelöst werden soll. Und bleiben alle nicht containerisierbaren Güter dann gleich von vorneherein auf der Straße? (Die SBB wollen, wie oben erwähnt, trotz »Cargo X« auch am Wagenladungsverkehr festhalten.) Wir erinnern uns an die multiple Hängebahn von Baseler, aus der nie etwas geworden ist.

Ihre Meinung zu diesem Problem ist gefragt.



Die GRV gibt Antworten

auf Fragen der »Regierungskommission Bundesbahn«

Wie bekannt, hat die Bundesregierung eine unabhängige Kommission eingesetzt, die eine tragfähige Grundlage für eine positive Entwicklung der DB unter verkehrs-, raumordnungs- und umweltpolitischen sowie ökonomischen und fiskalischen Gesichtspunkten erarbeiten soll. Auf ihre Fragen hat die GRV am 3.3.1990 die folgenden Antworten gegeben:

I. Prämissen

1. Mangels klarer verkehrspolitischer Aussagen für die Zukunft der Deutschen Bundesbahn (DB) sind die Befragten an sich überfordert. Welche Prämisse soll bei den Antworten unterstellt werden?
 - a) Werden die bestehenden Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern unverändert beibehalten werden oder
 - b) werden die Wettbewerbsbedingungen harmonisiert (einschließlich der Übernahme des Fahrweges der DB auf den Bund) und werden die Folgekosten jedem Verkehrsträger voll angelastet?

Es gibt nach unserer Auffassung drei Möglichkeiten zur Lösung der Bahnproblematik:

- **Marktwirtschaftliche Lösung** in Form einer konsequenten Anwendung des Verursacherprinzips, d.h. jedem Verkehrsmittel werden in voller Höhe die von ihm verursachten direkten und indirekten gesamtwirtschaftlichen Kosten (einschließlich Unfall- und Umweltkosten) angelastet. Heute wird der Straßenverkehr nach unserer Auffassung jährlich mit etwa 50 Milliarden DM subventioniert. Das bedeutet: Erhebliche Erhöhung der Abgaben des Straßenverkehrs – insbesondere des schweren Lastkraftwagens –, volle Wegekostendeckung für die Binnenschifffahrt, Fortfall der Steuervergünstigungen (Mineralöl- und Mehrwertsteuer) für die Binnenschifffahrt und den Luftverkehr sowie für den PKW-Verkehr (Kilometerpauschale). Die daraus resultierende Verteuerung der Verkehrsleistungen der die DB konkurrierenden Verkehrsträger würde der Bahn eine kostendeckende Betriebsführung ermöglichen, ausgenommen der Schienenpersonennahverkehr in den Ballungsräumen, der nicht kostendeckend betrieben werden kann.
- **Gemischtwirtschaftliche Lösung** mit umweltrelevanter Belastung der einzelnen Verkehrsträger (im Grundsatz handelt es sich dabei um eine fiskalische Gleichbehandlung!): Maßvolle Anhebung der

Abgaben für die Binnenschifffahrt, starke Anhebung der Belastung für den Straßenverkehr, insbesondere für den schweren Lastkraftwagen sowie für die Luftfahrt. Volle Übernahme des Fahrweges Schiene (DB) auf den Bund bei gleichzeitiger Einführung einer entsprechenden Wegeabgabe für die DB; steuerliche Gleichbehandlung; Ausbau der Schieneninfrastruktur (Nachholbedarf) für den Fern-, Ballungsraum- und Nahverkehr in der Fläche sowie Ausbau der Infrastruktur für den kombinierten Verkehr durch den Bund.

- **Dirigistische Lösung.** Starke Beschränkung des LKW-Verkehrs in den Innenstädten (Umladen am Zielort in Ladehöfen auf kleine Einheiten), Beschränkung der Zufahrt- und Parkmöglichkeiten für PKW in den Innenstädten, strikte Geschwindigkeitsbegrenzungen für PKW und LKW aus Umwelt- und Sicherheitsgründen (auch Verlagerung des weiträumigen schweren Straßengüterverkehrs auf die Schiene durch Verkehrsverbote (Leberplan) bei gleichzeitiger Verbesserung der Schieneninfrastruktur und der Infrastruktur für den kombinierten Verkehr, wobei Einrichtungen für die Betriebstechnik, die Kommunikation und die Logistik einbezogen sind.

Wir lehnen Lösungen, die nur irgendwelche haushaltspolitische Verbesserungen für die DB vorsehen, ab, weil kein Spielraum mehr hierfür vorhanden ist. Wir halten tiefgreifende ordnungspolitische Maßnahmen für unvermeidlich.

2. Die DB ist ein Verbundbetrieb

Die Bahn besteht aus Anlagen der freien Strecke, der Bahnhöfe, den Signal- und Fernmeldeanlagen, den Gleisen usw. Das zur Betriebsführung eingesetzte Personal ist i.d.R. gleichzeitig für den Personen- und Güterverkehr tätig. Es gibt also einen großen Block von Gemeinkosten, deren Aufteilung auf die einzelnen Bereiche wissenschaftlich kaum lösbar ist (Abhängigkeiten vom Umsatz, von der zeitlichen Inanspruchnahme, von der Zahl der Fahrten, von den Tonnen- bzw. Personenkilometern; legt man dem Bereich, der mehr einbringt, mehr Pflichten auf?); d.h. jede Art von Zuschreibung ist willkürlich oder politisch orientiert. Eine Verbesserung des Rechnungswesens würde sicherlich einiges bewirken. Das derzeit uns bekannte Rechnungswesen der DB ist u.E. nicht in der Lage, die Gemeinkosten richtig zu verteilen (zu diesem Ergebnis kommt auch ein Gutachten der Treuarbeit zur Trennungsrechnung der DB aus dem Jahre 1988).

3. Grenzkostenbetrachtung

Für bestimmte Aktivitäten der DB sollte von einer Grenzkostenbetrachtung ausgegangen werden, d.h. decken Mehrleistungen die zusätzlichen Kosten? Umgekehrt glauben wir, daß bei allen Betrachtungen über die »kleine, aber feine Eisenbahn« überssehen wird, daß beim Wegfall untergeordneter

Strecken deren Verkehr auch für die Magistralen verloren geht. Bei der Stilllegung von Nebenstrecken sind die Bahnreisenden vielfach nicht auf den Bus, sondern auf den PKW umgestiegen und damit der Bahn als Kunden gänzlich verloren gegangen. Ein weitgehender Abbau von Anlagen wird kaum eine bemerkenswerte Kostenreduktion bringen. Diese Art von Bahn kann nicht unser Ziel sein. Schon aus Gründen der Umweltbewahrung, der Sicherheit im Verkehr und unter Berücksichtigung der Endlichkeit der fossilen Brennstoffe ist in Zukunft von Netzverkleinerungen abzusehen.

4. Einfluß der Entwicklungen in der DDR

Wir meinen, daß die Annäherung der beiden Deutschen Staaten eine große Chance für die Deutsche Bundesbahn darstellt. Sie sollte nicht vertan werden. Die Restriktionen für den Straßengüterverkehr in der DDR sollten nicht einfach über Bord geworfen werden. Beim Ausbau der Verkehrsverbindungen sollte von vornherein dem der Schiene Vorrang eingeräumt werden.

II. Antworten auf die Fragen

Frage 1: Welches sind die Leistungsbereiche, in denen die DB bei kostendeckender Preisgestaltung auf Dauer wettbewerbsfähig ist?

Zunächst seien die üblichen Leistungsbereiche dargestellt:

Personenverkehr	Güterverkehr
ICE - Verkehr	Wagenladungsverkehr
IC - /EC - Verkehr	in bunten Zügen
Interregio - Verkehr	dto. mit Wagengruppen
FD - Fernexpress - Verkehr	Ganzzüge
D - Schnellzug	IC - Güterverkehr
Regionalschnellbahn	Güterzüge im Nachtsprung
E - Eilzug	Container - und
Citybahn	Huckepackverkehr
Regionalbahn	(Direktzüge oder mit
Nahverkehrszug	verschiedenen Zielen)
Sonderverkehre	Stückgut, Kleingut
Auto im Reisezug	Sammelladungsverkehr
Bahnbus	Expressgut
	IC - Kurierdienst
	Post - Paketdienst
	Gepäckbeförderung
	Fahrradbeförderung
	Güterkraftverkehr der DB

Aus dieser Aufzählung, die sicher noch unvollständig ist, zeigt sich die Vielfalt der Aktivitäten der DB. Dabei wird hier auf die Aktivitäten, die die Bahn mit ihren Töchtern oder in Beteiligungen wahrnimmt, nicht eingegangen.

Es ist außerordentlich schwierig zu beurteilen, welche Leistungen aus den obenstehenden Bereichen bei ko-

stendeckender Preisgestaltung auf Dauer wettbewerbsfähig sind.

Obwohl wir meinen, daß aufgrund unserer Ausführungen im Kapitel »Prämissen« kein Bereich aufgegeben werden sollte, gibt es u.E. Bereiche, bei denen die Bahn zwar wettbewerbsfähig ist, ob sie jedoch in einem solchen Bereich allein auch kostendeckend arbeiten kann (vergleiche die Ausführungen unter »Verbundbetrieb«) bleibe dahingestellt.

Qualitativ überlegen gegenüber ihren Konkurrenten, wenn man zunächst von den Kosten und Tarifen absieht, erscheint unter Status quo - Bedingungen die Bahn im Personenverkehr, jedenfalls beim

1. Fernschnellverkehr (ICE, IC, EC, IR),
2. S - Bahnverkehr in den Ballungsräumen, jedoch nicht kostendeckend,
3. verschiedene stark frequentierte Verbindungen im Zubringerverkehr zu Mittel- und Großstädten, vor allem dann, wenn die starke Auslastung nicht nur zu den üblichen Verkehrsspitzen vorhanden ist.

Zum Fernschnellverkehr ist jedoch zu bemerken, daß u.W. eine Befragung durch das Institut Sozialdata - Brög, München, ergeben hat, daß in der Wunschliste der Befragten die umsteigefreie Verbindung vor der Schnelligkeit rangiert.

und beim Güterverkehr ebenfalls in qualitativer Hinsicht beim

4. Ganzzugverkehr (Wagenladungen oder Container),
5. Güterschnellverkehr in Nachtsprungverbindungen für hochwertige Güter, wenn die Bahn von Haus zu Haus gleichschnell oder schneller als der LKW ist,

6. im Gleisanschlußverkehr mit großem Aufkommen. Was den Ganzzugsverkehr anbelangt, ist zu bemerken, daß dieser nur ein geringes Wachstumspotential aufweist. Eine Konzentration ausschließlich auf Ganzzüge, wie sie schon von verschiedener Seite vorgeschlagen worden ist, würde bedeuten, daß die immer noch verhältnismäßig starke Position der DB auf dem Güterverkehrsmarkt auf einen marginalen Marktanteil schrumpfen würde. Wir halten solche Vorschläge angesichts der Engpässe im Straßenverkehr für indiskutabel.

Was die Kostendeckung (unter Status quo - Bedingungen) anbelangt, dürften auch die vorgenannten Bereiche nicht voll befriedigen. Ob beim IC - Verkehr und beim Ganzzugsverkehr heute die volle Kostendeckung erreicht wird, kann von uns nicht ausgesagt werden. Auch hier spielt die Frage der richtigen Zuschreibung der Kosten eine ganz wesentliche Rolle. Wir wiederholen nochmals, daß bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtungsweise eine Reihe von Bereichen sich auch preislich gegenüber den Wettbewerbern wesentlich günstiger darstellen wird. Leider ist auch der Kombinierte Verkehr unter Status quo - Bedingungen nicht kostendeckend. Er bekommt zur Zeit vom Bund gezielte Subventionen. Bei Auslandsbahnen wird deshalb der Kombinierte Verkehr in den gemeinwirtschaftlichen Bereich eingeordnet. Immerhin

fehlt noch eine Reihe von modernen Umschlagbahnhöfen, die weniger mangels Geld, sondern wegen Planfeststellungsschwierigkeiten bis heute noch nicht realisiert werden konnten.

In der Schweiz wird der Verkehr mit Abrollcontainern, die überhaupt keine Umschlagseinrichtungen brauchen, als eine der Stützen des künftigen Bahn-güterverkehrs bezeichnet. Zu prüfen wäre auch, ob das bei den British Railways praktizierte Road-Railer-System bei uns den Kombinierten Verkehr billiger machen könnte.

Der begleitete Huckepackverkehr ist unrational. Er wird sich jedoch in absehbarer Zeit nicht vermeiden lassen und wird seine Bedeutung bei kürzeren Transitstrecken, z.B. über den Brenner, nicht verlieren.

Leider ist es der DB bis heute nicht gelungen, im Bereich des Transports hochwertiger Güter Fuß zu fassen.

Auf Dauer werden zuschußbedürftig bleiben:

der S-Bahnverkehr in den Ballungsräumen und vergleichbare Personenverkehrsleistungen, teilweise wohl auch der Nahverkehr und der Wagenladungsverkehr in der Fläche, den die DB, abgesehen von Großabnehmern, lieber im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße abgewickelt sehen würde. Umgekehrt zeigen jedoch die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen, daß auch solche Verkehre wirtschaftlich betrieben werden können.

Die gemeinwirtschaftliche Betrachtungsweise rechtfertigt die Beibehaltung auch dieser Verkehre. Die umweltfreundlichste Güterverkehrsart ist für uns nach wie vor der Wagenladungsverkehr von Gleisanschluß zu Gleisanschluß. Bei dem heute sehr favorisierten Containerverkehr möglichst in Ganzzügen ist Zustellung in der umweltfreundlichen Stadt ebenso problematisch wie der Verkehr mit schweren Lastkraftwagen.

Frage 2: Welche Konsequenzen sind hierbei für die Unternehmensstruktur, die Produktionsweisen und Absatzpolitiken, die Investitionen bei Streckenausbau und Fahrzeugen zu ziehen?

1. Unternehmensstruktur:

Wir sind der Auffassung, daß die DB als das umweltfreundliche und leistungsfähige Verkehrsmittel die großen auf sie zukommenden Aufgaben nur in der Form einer Staatsbahn bewältigen kann. Bei einer Trennung von Betrieb und Fahrweg könnte die Bahn Auftragsverwaltung des Bundes sein. Schon wegen der eigenen Planfeststellung der Bahn müßte sie in diesem Bereich nach wie vor als Behörde fungieren. Wir meinen auch, daß die Zerschlagung der Staatsbahnen in den USA und Japan nicht nachahmenswert ist. So lange die Bahn auf erhebliche Leistungen des Bundes angewiesen ist, muß dieser auch gewisse Weisungsrechte gegenüber der Bahn haben. Der Verwaltungsrat der Bahn sollte, was Zusammen-

setzung und Aufgaben anbelangt, der Form eines Aufsichtsrates angepaßt werden.

Die strenge Aufteilung in die Bereiche, die heute die einzelnen Mitglieder des Vorstandes betreuen, führt nach unserer Auffassung zu nicht unerheblichen Reibungsverlusten. Bei dieser Art von Ressortdenken wird leider zu oft vergessen, daß die DB ein Verbundbetrieb ist. Die Zahl der echten Resultatsverantwortungsbereiche ist sehr gering. Richtige Profitcenter lassen sich nur bei entsprechend ausgebautem Rechnungswesen einrichten. Wir meinen, daß man mit der Zentralisierung zu weit gegangen ist. Wer näher an den Problemen sitzt, sollte auch am Entscheidungsprozeß teilhaben. Dies würde die Motivation der Mitarbeiter wesentlich mehr heben als die bloße Entgegennahme von Entscheidungen der Unternehmensspitze. Die GRV meint, daß vor 1982 bei der DB verhältnismäßig hohe Rationalisierungserfolge gerade durch die Verzahnung der Dienste erzielt worden seien.

Selbständige Verantwortungsbereiche (Kompetenzen) erlauben vor Ort flexibleres Agieren in Anpassung an die jeweilige Situation.

Wir meinen, daß z.B. der Vorsteher eines großen Bahnhofs am Entscheidungsprozeß für alle Bereiche teilhaben sollte.

Ähnlich sollte für jede Nebenstrecke ein Verantwortlicher unabhängig von den Zuständigkeiten der einzelnen Fachdienste vorhanden sein. Wir empfehlen daher der Kommission zu prüfen, ob ein achtköpfiger Vorstand, wobei die Ressorts kaum eine Verklammerung erfahren, die richtige Leitungsorganisation des Unternehmens darstellt.

2. Produktionsweisen

Zunächst wollen wir auf den Bereich der Produktion eingehen. Hier sehen wir als unbedingtes Erfordernis eine weitestgehende Einführung des Fernsteuerungssystems, wie es etwa die Dänischen Staatsbahnen besitzen. Mit diesem System, das auch ein großes Rationalisierungspotential in sich birgt, könnte die DB in wirtschaftlicher Weise mit kleinen Einheiten auch Tagesrandverbindungen oder Spätabendangebote realisieren, da keine Kosten für örtliches Personal mehr anfallen. Endlich sollte auch bei der DB der Anachronismus der Beschäftigung von Schrankenwärtern ein Ende finden. Die Niederländischen Staatsbahnen zeigen, daß es auch möglich ist, mehrgleisige Bahnübergänge technisch zu sichern. Es gibt eine Vielzahl potenter Kunden, die die Bahn deshalb nicht benutzen, weil diese nur ein Angebot für die Hin-fahrt, aber nicht für die abendliche Rückfahrt macht. Wir empfehlen sehr, daß sich die Kommission über die Abfahrzeiten der letzten Züge der einzelnen Strecken informiert. Oft verkehrt der letzte Zug schon vor 18⁰⁰ Uhr. Welch großes Einsparungspotential die Fernsteuerung erlaubt, kann am Beispiel der Strecke Augsburg-Ingol-

stadt demonstriert werden. Hier könnte man ohne jedes örtliche Personal für die Betriebsführung auskommen, wenn diese in die Hände der Fahrdienstleiter von Ingolstadt und Augsburg gelegt würde.

Wegen der Endlichkeit der fossilen Brennstoffe werden in nicht mehr allzu ferner Zukunft (30 bis 40 Jahre) auf die Schiene Transportaufgaben einer anderen Dimension zukommen. Da die Zugförderung mit elektrischem Strom auch dann noch möglich sein wird, während über den künftigen Treibstoff für die Straßenfahrzeuge bisher nur Spekulationen fern einer Realisierungsmöglichkeit bestehen, ist die Bahn der Verkehrsträger, der uneingeschränkt auch in Zukunft zur Verfügung stehen kann. Das bedeutet jedoch, daß einer sehr weitgehenden Elektrifizierung der Bahn größte Bedeutung zukommt, die nicht mehr mit der betriebswirtschaftlichen Elle gemessen werden darf, sondern eine Vorsorgemaßnahme des Staates sein muß.

Da, wie oben erwähnt, für die Tagesrandverbindungen kleinere Einheiten einzusetzen sind, empfehlen wir zusätzlich zu den Dieseltriebwagen auch elektrische Triebwagen einzusetzen, die tagsüber, ähnlich wie bei den ET 420 der S-Bahnen zu längeren Einheiten zusammengestellt und von einem Triebfahrzeugführer gefahren werden.

Die Neuorganisation des Reisegepäck- und Expressguttransportes soll möglichst optimiert werden, weil gerade die Problematik des Gepäcktransportes ein Hindernis bei der Benutzung der Bahn darstellt. Es müßte auch sichergestellt werden, daß bei allen Zugarten, abgesehen von IC- und EC-Zügen, die Fahrradmitnahme gewährleistet ist. Wir empfehlen, bei allen grenzüberschreitenden Verkehren in Nachbarländer mit gleichem Stromsystem grundsätzlich auf Lokomotivwechsel zu verzichten.

Wir haben den Eindruck, daß der Slogan »Doppelt so schnell wie das Auto« nur für die Magistralen gilt. Für andere Strecken, die ebenfalls unter der Konkurrenz des Busses und des PKW stehen, sind uns keine Beschleunigungsprogramme bekannt. Als Beispiele führen wir die langen Fahrzeiten von München in das Bayerische Bäderdreieck oder nach Mittenwald auf.

Wir vermissen nach wie vor Aktivitäten für eine rationelle, kundengerechte Betriebsführung auf den erhaltungswürdigen Nebenstrecken, wie sie von den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen praktiziert wird.

Wir begrüßen das Modernisierungsprogramm für die Rangierbahnhöfe, weil Zugbildung und Zugauflösung sich auch in weiterer Zukunft durch andere Techniken nicht ablösen lassen. Das »Umsteigen« von Containern von Zug zu Zug kann heute nur per Kran erfolgen. Es kann sich dabei immer nur um eine geringe Zahl von Umsteigevorgängen handeln, andernfalls ist das Sortieren

im vollautomatisierten Rangierbahnhof mit Ablaufberg schneller und kostengünstiger.

In unmittelbarem Zusammenhang mit der Produktion und dem Absatz steht die Kommunikation. Wir meinen, daß die Bahn, was Kundeninformation betrifft, keinesfalls hinter dem Stand der Technik bei den Wettbewerbern herhinken darf.

Breiten Raum der Diskussion um die Bahn nimmt das Problem der Privatisierung von Diensten ein. Wir sind im Grundsatz nicht gegen solche Maßnahmen. Aber Leistungen der Bahn und Leistungen der Privaten müssen mit gleichen Maßstäben gemessen werden. Ein nicht befriedigendes Beispiel ist u.E. der Umbau von Interregiowagen durch die Firma Flachglas. Bei diesem Umbau muß für bestimmte Leistungen doch ein Ausbesserungswerk mitwirken, was unrentable Leerfahrten auslöst. Solche Aufgaben sollten vollständig von Privaten erledigt werden.

Zu einer effizienten Produktionsweise gehört auch eine nach modernsten Gesichtspunkten ausgebaute Logistik. Sie soll u.a. auch dazu dienen, die Güterwagenverteilung zu optimieren und die Zahl der Leerfahrten zu minimieren und beste Kommunikation zwischen Bahn und Kunden herstellen (Transportsteuerung).

3. Absatz - (Tarifpolitik)

Vornweg: Wir können uns bei Status quo-Bedingungen nicht für eine Senkung der Tarife aussprechen, weil der dazu erwartete Mehrverkehr mit großer Wahrscheinlichkeit nicht die Mehrkosten deckt. Die Bahn würde damit nur noch mehr am Tropf des Bundes hängen. Eine Ausnahme sollten die Gruppentarife bilden. Sie sollten degressiv gestaltet werden in Anpassung an den PKW, bei dem die Betriebskosten vom Besetzungsgrad des Autos nur in sehr geringem Umfang abhängig sind. Die sehr erwünschte Tarifsenkung in allen Bereichen der Bahn kann nur einhergehen mit einer Verteuerung des Straßen- und Binnenschiffverkehrs.

Dies wäre bei einer Anlastung der vollen Kosten bei den Wettbewerbern durchaus möglich. Wir glauben, daß die Mineralölpreise in absehbarer Zeit, wenn das Ende der fossilen Brennstoffe deutlicher erkennbar wird, sukzessive steigen werden. Leider ist dieser Zeitpunkt noch nicht abzusehen. Die Automobilindustrie und Politiker wollen diese Entwicklung aus verständlichen Gründen nicht wahrhaben. Kommt jedoch dieser Prozeß der Transportverteuerung auf der Straße einmal in Gang, wird die energiesparende und mineralölunabhängige Eisenbahn Wettbewerbsvorteile erlangen. Sie kann dann mit kostendeckenden Tarifen arbeiten.

Die Übernahme des Fahrweges durch den Bund und das Ausräumen bestehender Wettbewerbsverzerrungen könnte sich durchaus auch auf die Höhe der Tarife günstig auswirken.

Für eine effiziente Absatzpolitik ist die Präsenz der DB vor Ort unabdingbar. Die Konzentration der Generalvertretungen ist u.E. der Schritt in die falsche Richtung gewesen. Entscheidungen müssen ebenfalls weitgehend vor Ort getroffen werden können, ohne lange Rückfragen bei der Zentrale. Die Konkurrenz legt unterdessen längst ihr Angebot vor.

Wir halten die Einschaltung von privaten Speditionen für richtig, so fern sie nicht auch in die eigene Tasche arbeiten, d.h. selbst Fernverkehr betreiben.

Bei besonders erfolgreichen Akquisitionen muß auch ein unmittelbarer Mitarbeiter der DB Belohnungen erhalten können.

Jeder potente Kunde muß auch unmittelbar mit der DB, also ohne Einschaltung eines privaten Unternehmens in Tarifverhandlungen eintreten können.

4. Konsequenzen für den Streckenausbau und die Beschaffung von Fahrzeugen

Wir meinen, daß der Streckenausbau sich nicht nur auf den Hochgeschwindigkeitsausbau der Magistralen beschränken darf. Die Nebenstrecken sind jahrzehntelang stiefmütterlich behandelt worden. Hier besteht ein sehr hoher Nachholbedarf. Während in die Ballungsräume Milliardenbeträge geflossen sind (seit 1967 etwa 20 Milliarden allein vom Bund), ist, abgesehen von unvermeidlichen Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten in der Fläche wenig geschehen.

Man wird uns sicher entgegenhalten, daß die Mittel und das Personal für beides (Neubaustrecken und Nebenstreckenmodernisierung) nicht ausreichen. Wir meinen, daß eben das Tempo des Neubaustreckenausbau und des S-Bahnausbau zugunsten der Nebenstrecken etwas zu bremsen ist. Schließlich haben die Schwierigkeiten bei der Planfeststellung zu weit größeren Verzögerungen geführt. Leider gibt es für die Maßnahmen in der Fläche keine Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Wir erwarten, daß die Regierungskommission sich für eine Novellierung dieses Gesetzes zugunsten der Fläche einsetzt. Derzeit kann in der Fläche nur die Beschaffung von Bussen, nicht aber von Schienenfahrzeugen aus Mitteln des GVFG gefördert werden.

Wir halten eine generelle Modernisierung des Fahrzeugparks für erforderlich. Bei den Fahrzeugen im Personenverkehr sprechen wir uns generell für den vermehrten Einsatz von Triebwagen aus. Sie müssen sich unschwer auch zu langen Zügen - möglichst mit Durchgangsmöglichkeit - vereinen lassen.

Sie verkürzen die Wendezeiten in Kopfbahnhöfen erheblich und lassen Gleisvereinfachungen zu: Ihr Beschleunigungsvermögen ist im Vergleich zum lokbespannten Zug viel größer. Jedenfalls wün-

schen wir eine elektrische Version zum Dieseltriebwagen 628.

Es geht nicht an, daß die Wirtschaftlichkeit von Nebenstrecken durch den Einsatz völlig unadäquater Fahrzeuge (schwere Diesellok + 2 Reisezugwagen) noch weiter verschlechtert wird.

Im Güterverkehr sollen vor allem Fahrzeuge beschafft werden, die für höhere Geschwindigkeiten zugelassen sind, damit die Geschwindigkeit des Güterverkehrs grundsätzlich bei der Bahn angehoben werden kann. Um den Wünschen der Kunden gerecht zu werden, müssen die verlangten Spezialwagen in ausreichendem Maße vorgehalten werden.

Die wesentlich längere Lebensdauer der Schienenfahrzeuge im Vergleich zu den Straßenfahrzeugen sollte durch Anpassungsprogramme mit dem Ziel laufender Modernisierung kompensiert werden.

Frage 3: Welche Leistungen außerhalb des wettbewerbsfähigen Bereichs sollen vom Staat langfristig bezahlt werden unter Berücksichtigung sowohl der gemeinwirtschaftlichen Vorzüge als auch der gegebenen Haushaltsmöglichkeiten?

Bei der Beantwortung dieser Frage sollte die Prämisse Gültigkeit haben, daß die Bahn nur durch eine kostendeckende Belastung der Verkehre der Wettbewerber in die Lage versetzt wird, auch ihrerseits möglichst kostendeckend zu arbeiten.

Unabhängig davon vertreten wir die Auffassung, daß die Defizite des gesamten Schienenpersonennahverkehrs sowohl in den Ballungsräumen wie in der Fläche aus Gründen des Umweltschutzes und der Daseinsvorsorge vom Staat getragen werden müssen.

Dabei sollte mit der Bahn darüber verhandelt werden, wieviel sie für den Zubringerwert dieser Strecken zu zahlen bereit ist.

Wegen der Überlastung des Straßennetzes und aus Gründen des Umweltschutzes sollte auch das Defizit des Kombinierten Verkehrs vom Staat übernommen werden.

Voraussetzung sollte jedoch eine nachvollziehbare Rechnung der Kostenzuschreibung sein.

Frage 4: Ist eine Änderung der Lastenverteilung im Schienenpersonennahverkehr durch verstärkte Einbeziehung regionaler Körperschaften erforderlich und, gegebenenfalls, in welchem Umfang?

Sollte im Schienenpersonennahverkehr alles, was Deutsche Bundesbahn heißt, in einer Hand sein oder in der Verantwortung einer Vielzahl regionaler Körperschaften liegen? So sehr an sich Beiträge regionaler Körperschaften für die Bahn zu begrüßen sind, führen sie im Bundesgebiet zu unterschiedlichen Angebotsstandards und zu unterschiedlichen Tarifen.

Es gibt sehr eisenbahnfreundliche Bundesländer, die die Bahn finanziell unterstützen, es gibt andere, die die strikte Auffassung vertreten, für die Bahn ist ausschließlich der Bund zuständig. Ihm sei alle Verantwortung zu überlassen.

Heute hat jeder Tarifverbund sein eigenes Tarifsystern, nicht einmal die Fahrausweise sind einheitlich. Wer für das ganze Bundesgebiet Einheitlichkeit verlangt, der muß konsequenterweise gegen jede Regionalisierung sein. Die Bahn selbst praktiziert mit der Aufteilung ihrer Busdienste in privatwirtschaftlich betriebene Busgesellschaften die Uneinheitlichkeit vor allem dann, wenn sie diese Busdienste in Tarif- und Verkehrsgemeinschaften oder in Verbände integriert. In den Verbänden ist in der Regel auch die Schiene integriert. Hier werden Einnahmen und Defizite nach bestimmtem Schlüssel aufgeteilt, so daß die regionalen Körperschaften in die Finanzverantwortung einbezogen sind. Sonst stößt die Einbeziehung von Bahnstrecken jeweils auf erhebliche Schwierigkeiten. Was soll bezuschußt werden? Investitionen in die Strecken, in Fahrzeuge oder in den laufenden Betrieb? Alle drei Arten werden u.E. praktiziert. Aber dort, wo keine Neigung zu solchen Zuschüssen besteht, ist die Bevölkerung, die auf die Bahn angewiesen ist, die Leidtragende. Wir werfen dem Bund vor, daß er diese Angelegenheit nicht befriedigend regelt. Gerne wird in diesem Zusammenhang davon gesprochen: "Wer bestimmt, bezahlt!", aber dann doch nach einheitlichen Spielregeln, für die der Bund zuständig ist!

Eine vernünftige Regelung verlangt aber dann auch den entsprechenden Finanzausgleich zwischen Bund, Ländern und Gebietskörperschaften.

Wir glauben, daß die Entwicklung der Bezuschussung der Bahn im Nahverkehr durch regionale Körperschaften zu weit fortgeschritten ist, als daß das Rad wieder zurückgedreht werden könnte. So lange aber aufgrund der Gesetzeslage nicht einheitlich verfahren wird, sprechen wir uns dafür aus, daß die Zuständigkeit des Bundes für die Bahn unteilbar ist und bleiben sollte. Wenn ausreichend Mittel für die Bahn vorhanden wären, könnte sie auch besser vielfachen Wünschen der Kommunen oder Landkreise Rechnung tragen.

Man muß sich auch darüber im Klaren sein, daß zahlenden Gebietskörperschaften auch ein Mitbestimmen bei der Betriebsführung nicht vorenthalten werden darf.

Sondermüll Auto

Die Bayerischen Motorenwerke errichten in Landshut eine Pilotanlage zur Demontage von Altfahrzeugen.

In Nr. 5 der GRV-Nachrichten hatten wir uns den Forderungen angeschlossen, daß ein vollständiges Recycling der Autowracks gefordert werden und die Automobilhersteller zur Zurücknahme von Autowracks verpflichtet werden sollen.

Unter dem Motto »Schrott ist wertvoll, Abfall ist teuer« will BMW in einem neuen Pilotwerk Erfahrungen für das Recyceln von Rohstoffen über die Montagetechniken und die Montagelogistik sammeln. Dabei sollen auch Rückschlüsse für die Konstruktion und die Werkstoffwahl hinsichtlich Recycling und Umweltverhalten gewonnen werden.

Wir hoffen, daß dieser erste Schritt Schule macht und in absehbarer Zeit keine Autowracks mehr auf Müll- oder Sonderdeponien landen.

Automobilkonzern für besseren Verbund

Verkehrswissenschaftler haben im Auftrag von BMW das Konzept für ein »kooperatives Verkehrsmanagement für die Region München« vorgestellt.

Es ist erfreulich, daß ein Automobilunternehmen, das sonst mit »der Freude am Fahren« wirbt, sich mit den immer weiter verschlechternden Zuständen bei der Fahrt in die Münchner Innenstadt befaßt. Zur Minderung der Verkehrsprobleme sehen die Auftragnehmer eines Gutachtens zwei Entwicklungsstufen vor:

- Integration vorhandener - konventioneller - Verkehrsleitsysteme und Aufbau eines allgemein verfügbaren umfassenden Verbundes für Verkehrs- und Umweltdaten.
- Einführung neuer Technologien der Verkehrsleittechnik und deren Einbeziehung in ein kooperatives Verkehrsmanagement.

Einbezogen sind: der öffentliche Verkehr,
der Individualverkehr innerorts,
der Individualverkehr außerorts.

Für die erste Entwicklungsstufe schlagen die Gutachter vor:

- die Bereitstellung allgemeiner Verkehrs- und Umweltinformationen für alle Verkehrsteilnehmer und Systembetreiber,
- Leiten des Verkehrs mit heute verfügbarer Technik mittels besonderer Leitstrategien. In einer zweiten Entwicklungsstufe sollen mit Hilfe von neuen Technologien an den Verkehrsteilnehmer vermehrt individuelle Verhaltensempfehlungen gegeben werden. Das setzt den Aufbau eines zentralen Datenverbundes voraus, in dem die für den Verkehrsablauf und die Umwelt wesentlichen Daten verfügbar sind und der im Stande ist, diese an die Verkehrsteilnehmer weiterzugeben. Das Park-and-Ride-System, das im Münchner Raum U-Bahn und S-Bahn anbieten, soll in das Leitsystem der auf München zuführenden Autobahnen integriert werden (mit einfachen Worten, wenn sich ein Autofahrer auf einer Au-

tobahn München nähert, so soll er wissen, wo sich der nächste Park-and-Ride-Platz befindet, wie dessen Füllungsgrad ist und welches Angebot U- und S-Bahn zur Fahrt in die Stadt vorhalten).

Mit weiteren Untersuchungen ist ein Arbeitskreis befaßt, in dem neben BMW und den Gutachtern auch der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV), Signalbaufirmen, der regionale Planungsverband und verschiedene Behörden des Freistaats Bayern und der Landeshauptstadt München beteiligt sind. Nähere Einzelheiten zu diesen Vorschlägen wollen Sie einer Sonderveröffentlichung in der Süddeutschen Zeitung vom 2. Mai 1990 unter der Überschrift »Schleusen für Verkehr von Stadt und Region« von Marianne Deipenbrok entnehmen.

EG – Kommission macht Vorschläge

Die Richtlinienvorschläge beziehen sich auf eine Trennung von Fahrweg und Betrieb, auf gemeinsame Grundsätze zum Verhältnis Staat/Eisenbahn, auf die Schaffung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes und auf gemeinsame Regeln für den kombinierten Verkehr.

Die Vorschläge der EG-Kommission stammen vom 25. Januar 1990. Bei der Thematik Trennung von Fahrweg und -betrieb ist leider nicht ganz klar zu erkennen, ob nur eine rechnerische Trennung oder eine faktische Trennung vorgesehen wird. Jedenfalls sollen die Mitgliedsstaaten angewiesen werden, Regeln für die Abgeltung der Benützung des Fahrwegs durch Eisenbahnunternehmen und ihre internationalen Gesellschaften zu erlassen und zu veröffentlichen.

Was das Verhältnis zwischen Staat und Eisenbahn anbelangt, sollen die Bahnunternehmen den Status "eines unabhängigen Betreibers erhalten und sich eigenwirtschaftlich verhalten müssen". Weiter sollen sie ihre Geschäftstätigkeit dem Markt anpassen können. Dabei soll das Rechnungswesen so geführt werden, daß Quersubventionen ausgeschlossen sind. Dieser Vorschlag dürfte unseres Erachtens fehlgehen, weil die Bahn ein Verbundunternehmen ist und Ausgleich zwischen den Unternehmensbereichen nicht von vorneherein ausgeschlossen werden sollten. Weiter wird verlangt, daß die Mitgliedsstaaten dafür Sorge tragen, daß die Eisenbahnunternehmen ab dem 1.1.1993 eine »gesunde Bilanz« besitzen müssen. Gemeinwirtschaftliche Auflagen sollen durch Verträge zwischen Staat und Bahn geregelt werden (nach dem in der Bundesrepublik vorgeschlagenen Prinzip der speziellen Entgeltlichkeit).

Der kombinierte Verkehr soll zur attraktiven Alternative zum Straßengüterverkehr ausgebaut werden, wobei alle Arten von Kombiverkehr gleich behandelt werden sollen, d.h. auch die Binnenschifffahrt.

Ziel ist es, daß die Richtlinien am 1.1.1993 (Datum der Vollendung des EG-Binnenmarktes) inkrafttreten sollen.

Feste Landverbindung über den Öresund

Der Bau einer Brücke zwischen Dänemark und Schweden scheint nun allmählich Wirklichkeit zu werden.

Der Parteivorstand der schwedischen Sozialdemokraten hat beschlossen, eine kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke zwischen Malmö und Kopenhagen zu bauen. Mit diesem Beschluß können entsprechende Regierungsverhandlungen zwischen Schweden und Dänemark aufgenommen werden. Von dänischer Seite dürfte kein Widerstand gegen das Projekt zu erwarten sein. Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur auf dem Weg von Schweden nach Süden dürfte auch auf die Verbesserung der politischen Verhältnisse bei unseren östlichen Nachbarn zurückzuführen sein. Die Kosten der Brücke werden auf 2,8 Milliarden DM geschätzt. Die Rückfinanzierung der Aufwendungen soll durch Mautgebühren erwirtschaftet werden.

In eigener Sache

Zwanzig Jahre GRV

Am 20. Juli jährt sich der Tag, an dem vor zwanzig Jahren die Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e.V. gegründet wurde. Zwölf engagierte Bürger aus dem Norden, dem Westen und dem Süden der Bundesrepublik Deutschland, die sich bei verkehrspolitischen Diskussionen oder über Leserbriefe kennengelernt hatten, haben am 20. Juli 1970 im Schloßhotel zu Düsseldorf-Benrath die länger schon keimende Idee, den gemeinsamen verkehrspolitischen Vorstellungen durch Gründung einer Vereinigung ein wirkungsvolleres Sprachrohr zu geben, in die Tat umgesetzt.

Über die Vorgeschichte dieser Gründung, aber auch über die zahlreichen Aktivitäten und Erfolge der GRV mag zu einem späteren Zeitpunkt – vielleicht zum 25. Jahrestag der Gründung – ausführlicher berichtet werden. Heute soll es genügen, einige Passagen aus der Abschiedsrede des Gründungsvor-

sitzenden der GRV, des inzwischen verstorbenen Ministerialrats a.D. Dr. Erwin Deischl (München), zu zitieren, die er zur Hauptversammlung am 21. September 1985 anlässlich seines Rücktritts aus Gesundheits- und Altersgründen sehr treffend formuliert hat:

"... Ich möchte nicht versäumen, Ihnen die Grundsätze unseres Vorgehens kurz zu erläutern: Wir sind eine mit Absicht klein gehaltene, politisch nicht gebundene Vereinigung, eine Gruppe von »Überzeugungstätern«. Wir wollen den Verantwortlichen mit Nachdruck und ungeschminkt vor Augen halten, was wir als Verkehrsfachleute und engagierte Umweltschützer aus sachlichen Gründen an der jeweiligen Verkehrspolitik als falsch oder gar als schädlich erkannt haben. ... Die konsequente »Impfung« großer Umweltverbände mit unseren verkehrspolitischen Ideen hat seit unserer Gründung vor 15 Jahren dazu geführt, daß immer größere Gruppen von Mitbürgern unsere Vorstellungen vom notwendigen Strukturwandel unseres entarteten Verkehrswesens übernommen haben. Den Parteien im Bundestag haben wir insbesondere über die Ausschüsse für Verkehr, Wirtschaft, Haushalt und Finanzen ihre oft unverständliche Haltung zu Verkehrsfragen immer wieder vorgehalten. ... Möglicherweise hat der dadurch erzeugte politische Druck erstmals seit Bestehen der Bundesrepublik dazu geführt, daß nun bei den Investitionen das Verhältnis zwischen Schiene und Straße deutlich zugunsten der DB verbessert wird. Mir scheint, das von uns bisher praktizierte Verfahren hat sich bewährt, und unsere Bemühungen beginnen, Früchte zu tragen. ..."

Die Zahl der Mitstreiter für eine humane, vernunftgemäße, umweltgerechte, zukunftsorientierte Verkehrspolitik ist inzwischen lawinenhaft angewachsen. Die nun fast hundert Überzeugungstäter der GRV können für sich in Anspruch nehmen, den Grundstock für diese Entwicklung gelegt zu haben. So paradox es klingen mag: Unser Ziel ist es, uns selbst durch eine erfolgreiche Überzeugungsarbeit überflüssig zu machen. Das wird genau dann der Fall sein, wenn die offizielle Verkehrspolitik von Bund, Ländern und Gemeinden – aber auch die der EG – auf die Linie der Vernunft eingeschwenkt ist. Bis dahin bleibt noch viel zu tun. Packen wir's an!

Magnetmotor als Stadtbusantrieb

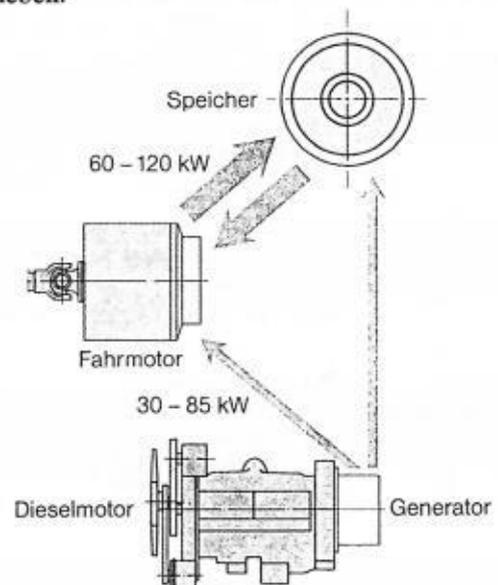
In München werden zur Zeit Linienbusse mit Schwungradspeicher erprobt. Die Ergebnisse sind vielversprechend.

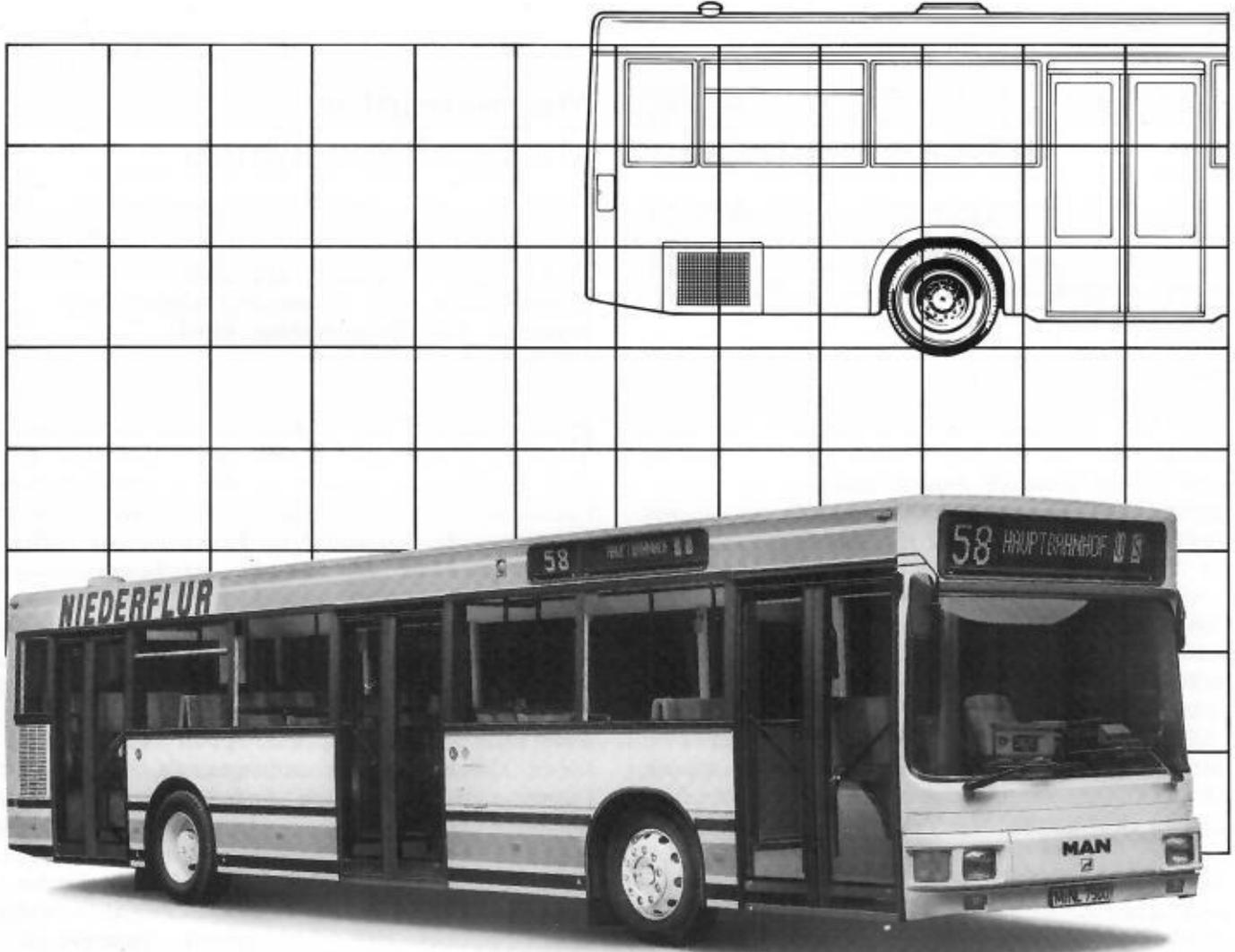
Ein neuartiges Antriebskonzept wird derzeit von den Verkehrsbetrieben der Stadt München in zwei Linienbussen erprobt – der dieselektrische Fahrtrieb mit elektrischem Schwungradspeicher. Dieses vom Bundesminister für Forschung und Technologie geförderte und von der Starnberger Firma Magnet-Motor GmbH entwickelte System arbeitet folgendermaßen:

Ein verhältnismäßig kleiner Dieselmotor treibt einen Permanentmagnet-Generator an, der einerseits den Fahrmotor, ebenfalls eine Permanentmagnetmaschine sowie einen Schwungradspeicher speist (siehe unten). Dieser Speicher arbeitet sozusagen als Puffer. Die Fahrweise bei Stadtbussen fordert einerseits hohe Anfahrleistungen – diese werden dem Dieselmotor und dem Speicher gleichzeitig entnommen –, eine relativ niedrige Leistung bei Konstantfahrt – hierfür genügen etwa 40kW aus dem Dieselmotor – und beim Abbremsen kann die anfallende Bremsenergie nutzbringend in den Speicher zurückgeführt werden.

In je einem Stadtlinienbus von MAN und Neoplan wird dieses Antriebskonzept im Rahmen eines umfangreichen Erprobungs- und Meßprogrammes vom Verkehrsbetrieb und den beteiligten Unternehmen unter praxisgerechten Bedingungen getestet. Neben einer Verringerung des Kraftstoffverbrauchs soll hiermit auch ein Beitrag zur Emissionsreduktion geleistet werden. Denn einerseits wird die anfallende Bremsenergie – sie kann bis zu 20% der Fahrenergie betragen – genutzt und andererseits wird der Dieselmotor in einem verbrauchs- und emissionsgünstigen Bereich betrieben.

Leistungsfluß beim dieselektrischen Speicherantrieb





MAN Nutzfahrzeuge
 Aktiengesellschaft
 Postfach 500620
 8000 München 50



Herausgeber: Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.
 Bromberger Straße 5, 4000 Düsseldorf 13
 Telefon: (0211) 74 1507

**Verantwortlich im Sinne
 des Presserechts:**

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

Vorstand: Dr.-Ing. Alfons Thoma
 Richelstraße 14
 8000 München 19
 Telefon: (089) 169663

Werner Kammer
 Bromberger Straße 5
 4000 Düsseldorf 13
 Telefon (0211) 74 1507

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

Beirat: Dr. Werner Dollinger MdB
 Bundesverkehrsminister a.D.
 Postfach 1248
 8530 Neustadt/Aisch

Dipl.-Ing. Gerhard Lippke
 Leipziger Straße 13
 3167 Burgdorf
 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-
 verbindungen:** Stadtparkasse Düsseldorf
 Konto 45004652 (BLZ 30050110)
 Postgiroamt Essen
 Konto 63284-431 (BLZ 36010043)

DTP-Satz,
 Grafik und Druck:

Ursula Schletzbaum
 8080 Fürstenfeldbruck
 Kriegdruck GmbH
 8032 Gräfelfing