

Bromberger Straße 5  
4000 Düsseldorf 13

# GRV

# Nachrichten

## GESELLSCHAFT FÜR RATIONALE VERKEHRSPOLITIK e.V

### VERKEHRSPOLITIK

## Betreuung und Finanzierung der Bundesverkehrswege

### Vorschläge des deutschen Industrie- und Handelstages (DIHT) vom März dieses Jahres

**W**ährend sonst der DIHT sich meistens für weiteren Straßenbau ausspricht, um dem angeschwollenen Straßenverkehrsaufkommen gerecht zu werden, hat er im März dieses Jahres eine Empfehlung vorgestellt, die weitgehend mit der Auffassung der GRV übereinstimmt, nämlich, die Bundesverkehrswege wie Straßen, Schienen und Binnenschiffahrtswege, in einem Sondervermögen zusammenzufassen und einer neu zu schaffenden Behörde zu unterstellen. (Auch der Luftverkehr könnte in diese Überlegungen eingebunden werden.)

In dieser Form ließe sich einerseits der Ausbau der Infrastruktur im Osten Deutschlands schneller verwirklichen, andererseits ließen sich die Verkehrsabgaben in der EG harmonisieren. Dabei sieht der DIHT eine Finanzierung vor, die außerhalb des allgemeinen Staatshaushalts liegt. Jeder Verkehrsträger sollte nur die direkt auf ihn fallenden Kosten tragen. Damit könnten in einer Wegekostendeckungsrechnung Über- und Unterdeckungen aufgezeigt werden. Die dafür zu beschaffende Bundesbehörde würde die Investitionen und die Vorhaltungskosten für die einzelnen Verkehrswege durch Benutzungsgebühren und Kreditaufnahmen finanzieren. Die Mineralölsteuer könnte dabei (unter Wegfall der Kraftfahrzeugsteuer) EG-einheitlich geregelt werden. Mit dieser Behörde könnte der Bund seinen Einfluß auf dieses Verkehrsnetz (einschließlich Tarifgestaltung) ausüben. Nach den Berechnungen des DIHT würden jährlichen Ausgaben in Höhe von 15,8 Mia. DM, jährliche Einnahmen von 24,9 Mia. DM aus Mineralölsteuer, Kanalabgaben, Zöllen und Umsatzsteuer für Treibstoffe (ohne Wegeabgaben der Deutschen Bundesbahn) gegenüberstehen.

VERKEHRSPOLITIK	
Bundesverkehrswege	1
Die Zeche zahlt die Bahn	2
Trennung von Fahrweg und Betrieb?	2
Berlin im Schnittpunkt großer Verkehrsachsen	3
Dauerbrenner Brenner	4
Güterverkehrszentren	4
Taten und nicht neue Strategievorschläge!	5
Finanzierung des ÖPNV	6
Straßenbau zur Bahnentlastung?	7
Verbesserungen dauern viel zu lange	7
BUNDESBahn – ANDERE BAHNEN	
Die Leistungen der Deutsche Bundesbahn?	8
Von der Straße auf die Schiene	8
Finanzdefizit	9
Mehr Schiene!	10
Vogelfluglinie expandiert weiter	10
Umstrukturierung der SNCF und der SBB	10
Die ÖBB und der Brenner	10
KOMBINIERTER VERKEHR	
Probelauf für Partie- und Stückfracht	11
Verzicht auf Hinterlegung von Konzessionen	12
Huckepack – Verkehr	12
»Transfracht«	12
TECHNIK – NEUE STRECKEN	
Neue Lärmschutzverordnung schafft Klarheit	12
Schnellbahnverbindung Hannover – Berlin	13
Kanaltunnel	13
Geschwindigkeitsrekorde	14
Schnellbahntrasse Nürnberg – München	14
Pendolino zwischen Nürnberg und Bayreuth	15
STRASSEN – WASSERSTRASSEN	
Kraftfahrzeugschwemme	16
Main – Donau – Kanal	16
Immer mehr Unfälle	16
UMWELTSCHUTZ	
Vorbildliche Schweiz	17
Weniger Schmutz	18
Umwelt – Computerprogramm	18
Ozonfabrik – Auspuff	18

Die GRV meint, daß dazu eine einheitliche Wegekostenrechnung eingeführt werden müßte, die dann aber auch die Umweltbelastungen und die sonstigen sozialen Kosten der einzelnen Verkehrsträger zu erfassen hätte. Grundlage jeden vernünftigen Wirtschaftens ist die konsequente Anwendung des Verursacherprinzips. Das muß erst recht für den umweltbelastenden Bereich des Verkehrs gelten. Die derzeitige Praxis, bei der die Kosten des Straßenverkehrs zum größten Teil auf die Allgemeinheit abgewälzt werden, läuft jeder rationalen, umweltgerechten, marktwirtschaftlichen Ordnung des Verkehrs diametral entgegen.

## Die Zeche zahlt die Bahn

### Im Güterverkehr leidet die Eisenbahn zur Zeit unter völlig verzerrten Wettbewerbsbedingungen

Nachdem durch das Urteil des europäischen Gerichtshofs der Bundesregierung untersagt wurde, die Schwerverkehrsabgabe einzuführen, blieb die für die deutschen Fernverkehrsunternehmer dabei vorgesehene Entlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer erhalten. Statt einer Mehrbelastung für den Straßengüterverkehr führte dies zu einer steuerlichen Entlastung. Auf der anderen Seite liegt dagegen eine Entlastung der Bahn von den Fahrwegkosten dagegen noch in weiter Ferne.

Die GRV stellt mit Genugtuung fest, daß in diesem Zusammenhang die Bundesregierung nunmehr in einer siebenseitigen Denkschrift sich für eine Harmonisierung der Abgabenbelastung im Straßenverkehr ausgesprochen hat (September 1990).

Diese empfohlene Harmonisierung dient nicht allein einer steuerlichen Harmonisierung im Wettbewerb der Teilnehmer am Straßengüterverkehr innerhalb der EG, sondern sie soll auch der Umweltbelastung des Straßengüterverkehrs Rechnung tragen. Regulativ soll die Mineralölsteuer für Dieselmotoren sein. Es sollen dabei Lösungen gefunden werden, die die besonderen Belastungen derjenigen Länder berücksichtigen, die vom Durchgangsverkehr besonders betroffen sind. Es soll eine Kompromißformel gefunden werden, die es erlaubt, auch die gegenwärtigen unterschiedlichen Maut- und Straßenbenutzungsgebühren abzulösen. Diese Empfehlung wurde von Verkehrsminister Zimmermann und Umweltminister Töpfer erarbeitet; sie findet auch die Unterstützung des Bundeskanzlers. Angesichts dieser Misere hat auch die SPD Lösungsvorschläge parat:

- Festlegen der Mineralölsteuer für Diesel auf einheitliches EG-Niveau,
- dazu Einführung einer »Grundgebühr« für jeden gefahrenen Kilometer, unabhängig von der Auslastung des Fahrzeugs.
- Wegfall der Kraftfahrzeugsteuer. Damit könnte das von der EG gewollte Territorialitätsprinzip erreicht werden.

Der niedersächsische Wirtschafts- und Verkehrsminister, Dr. Peter Fischer, hat sich in diesem Zusammenhang für eine ersatzlose Streichung der Steuerermäßigungen für schwere Lastkraftwagen ausgesprochen. Diese Steuerermäßigungen führten zu empfindlichen Einnahmeverlusten im Schienengüterverkehr, der auf solche Privilegien nicht zurückgreifen könne. Den Absichten, Güterverkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern, stehe diese LKW-Steuerermäßigung diametral entgegen. Infolge des sich abzeichnenden Preisverfalls bei den Transporttarifen sei die Bahn, wenn sie im Wettbewerb bestehen solle, zu weiteren Preisreduzierungen gezwungen. Der Minister appellierte an seine Kollegen in Bonn, "... die Bahn nicht im Regen stehen zu lassen." Die Deutsche Bundesbahn, deren Anteil am Güterverkehr mengenmäßig im ersten Halbjahr 1990 gegenüber dem ersten Halbjahr des Vorjahres von 138,3 auf 136,7 Mio. t gesunken ist, macht sich auch erhebliche Sorge über die künftige schlechte Entwicklung der Erträge im Güterverkehr, die sich wegen dieser oben erwähnten Veränderungen bei der Kraftfahrzeugsteuer für LKW in der zweiten Jahreshälfte noch verstärken werde.

Das Hauptziel der Verkehrspolitik sieht Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl darin, sich in der EG nachhaltig dafür einzusetzen, durch gerechte Anlastung der Wegekosten des Straßengüterverkehrs einerseits dessen Wettbewerbsvorteile gegenüber der Bahn abzubauen, andererseits die Wettbewerbsbedingungen im internationalen Verkehr anzugleichen. Diese Aussage stammt aus seinem Rechenschaftsbericht über acht Jahre Regierungsverantwortung auf dem CDU-Parteitag in Hamburg.

Die GRV meint, daß diesen erfreulichen Ausführungen nun endlich auch entsprechende Taten folgen sollten.

## Trennung von Fahrweg und Betrieb?

### Die EG-Kommission hat ein Bündel von Vorschlägen zur künftigen Europäischen Eisenbahnpolitik präsentiert

Wesentliche Punkte der im Januar vorgelegten Vorschläge sind die Trennung von Netz und Betrieb bei den Eisenbahnen sowie die Zulassung von Dritten auf nationalen Eisenbahnnetzen. Auch der Vorstand der Deutschen Bundesbahn hat immer wieder vorgetragen - und die gleiche Meinung haben eine Reihe von Verkehrspolitikern vertreten -, daß man wie bei der Straße, das Netz der Schiene vom Betrieb trennen sollte. In diesem Zusammenhang hat eine Presseveröffentlichung des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) vom 23. März 1990 für große Überraschung gesorgt. Hier heißt es im wesentlichen: Was die Trennung zwischen Verwaltung

der Infrastruktur und Bewirtschaftung der Verkehrsdienstleistungen betrifft, so ist ein wichtiger Punkt zu nennen: Das Bahnsystem ist im Unterschied zu anderen Verkehrsträgern ein integriertes System. Die gesamten Produktionsmittel werden in Anwendung dieser Charakteristik verwaltet. Die Aufhebung dieser Einheit von Infrastruktur und Betrieb der Bahn über die Buchführung hinaus bedingt eine sehr gründliche Prüfung aller Auswirkungen auf die rechtliche Stellung, die finanziellen Verantwortlichkeiten, die Planung, die Betriebsverantwortungen, die Beziehungen zwischen Infrastruktur und Betriebsleitung. Es ist ganz offenkundig, daß die Perspektive einer solchen Trennung unter Berücksichtigung der reinen Kriterien innerhalb eines jeden Mitgliedstaates der europäischen Gemeinschaft zu bewerten ist. Einige Netze treten für eine Trennung der beiden Sektoren aus Gründen ein, die u. a. mit ihrer inneren Struktur zusammenhängen. Wird keine Trennung angestrebt, so erlaubt eine gute - rechnerische - Kenntnis der Infrastrukturkosten eine Optimierung der Betriebsführung zur Stärkung der Autonomie im oben gezeigten Sinne.

Der Vorschlag des freien Zugangs zur Infrastruktur für zugelassene Betreiber greift eine Möglichkeit auf, die schon in einigen europäischen Netzen erprobt wurde. Diese Maßnahme hat sowohl institutionelle als auch wirtschaftliche Aspekte. Der Zugang muß jedoch auf Unternehmen begrenzt sein, die in wirklich wertsteigernder Form zum bestehenden Bahnsystem beitragen. Die Mehrzahl der Netze der Gemeinschaft der europäischen Bahnen ist gegenwärtig nicht von den günstigen Auswirkungen eines solchen Vorschlags auf den Betrieb des europäischen Netzes überzeugt.

*Die GRV meint hierzu: So wünschenswert an sich eine Gleichstellung der Eisenbahnen gegenüber den Straßen und der Binnenschifffahrt wäre, nämlich ebenfalls die Vorhaltung des Fahrwegs durch den Bund zu haben, wird mit der physischen Trennung von Fahrweg und Betrieb eine große Zahl von Fragen aufgeworfen, die sehr schwierig zu beantworten sind. Erinnern wir uns daran, daß früher bei der Eisenbahn der Vorstand des Betriebsamtes die wichtige Schlüsselfunktion wahrnahm, nämlich die Koordinierung der Bauvorhaben mit dem Betrieb. Es wurde damals als sehr wichtig angesehen, daß die Funktion in einer Hand läge. Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn in der Ära Gohlke hat diese Verbindung weitgehend aufgehoben, die Betriebsämter aufgelöst und dafür Regionalabteilungen innerhalb der Bundesbahndirektionen eingerichtet, die die bisherigen Koordinierungsfunktionen zwischen Bau und Betrieb wahrnehmen. Kaum ein Bereich kann bei der Deutschen Bundesbahn als unabhängiges Profitcenter arbeiten, weil überall gegenseitige Abhängigkeiten bestehen, z.B. Vorrang des Reisezugverkehrs gegenüber dem Güterzugverkehr.*

*Es könnte hier eine Menge solcher Abhängigkeiten aufgeführt werden. Jedenfalls fallen die Bestrebungen der Trennung von Fahrweg und Betrieb nur dann auf fruchtbaren Boden, wenn gleichzeitig ein ausgezeichnetes*

*Rechnungswesen der Eisenbahn für diese Problematik zu Verfügung steht.*

## Berlin im Schnittpunkt großer Verkehrsachsen

### Die Vereinigung der beiden deutschen Teile setzt neue Akzente.

**T**ino Schwierzina und Walter Momper, bisher Oberbürgermeister von Berlin-Ost und Regierender Bürgermeister von Berlin-West, wollten der Verkehrspolitik in Berlin Priorität einräumen. Sie wollten den Wirtschaftsverkehr in ein modernes, ökologisches Verkehrskonzept einpassen. Dazu sollte der innerstädtische Privatverkehr eingedämmt und viele Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV getroffen werden, die auch dem Wirtschaftsverkehr der Stadt zugute kommen. Der Güterumschlag Schiene/Straße sollte dezentral auf mehrere Anlagen verlagert werden. Die umfangreiche noch vorhandene Schieneninfrastruktur (bisher völlig vernachlässigt) sollte zur Entlastung der Straße herangezogen werden. Für den kombinierten Ladungsverkehr sollte die jetzige Anlage auf dem Hamburg-Lehrter Güterbahnhof erweitert werden. Durch die Vereinigung scheint die bisher vergebliche Suche nach einem Standort für einen zentralen Rangierbahnhof für Berlin-West sich erledigt zu haben. Jetzt können die Rangieraufgaben für Gesamtberlin auf drei größere Rangierbahnhöfe (Wustermark, Seddin und Wuhlheide) verteilt werden, wengleich auch dies wieder Fragen überflüssiger Fahrten zwischen den verschiedenen Rangierbahnhöfen aufwirft. Während der Schienen-Personenverkehr bisher im wesentlichen für den Westen im Bahnhof Zoo, im Osten im Ostbahnhof, abgewickelt wurde (abgesehen von ganz wenigen internationalen Zugverbindungen), soll in den IC- und InterRegio-Verkehr auch der Osten der Stadt einbezogen werden. Neben der schnellen Verbindung nach Hannover, die 1997 Wirklichkeit werden soll, wünscht man sich in Berlin z.B. auch einen Schnellbahnabzweig nach Hamburg und Bremen. Dringlich erscheint auch die durchgehende Elektrifizierung der Transitstrecke Richtung Nürnberg und München.

Insgesamt sollte mit dem Verkehrskonzept die ökologisch und ökonomisch sinnvolle Integration von Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Luftverkehr erzielt werden. Dazu gehören auch bei der Bahn regionale Schnellbahnverbindungen in die Stadt. Die überregionalen Güterströme sollen auf die Schiene umgelenkt werden. 1988 hatte die Schiene am Güterverkehr zwischen Berlin und der Bundesrepublik nur einen Anteil von 13,7%. Das soll vor allem durch eine Attraktivitätsverbesserung der Schiene geändert werden. Dazu dient auch die künftige Dreigleisigkeit der Schnellstrecke Hannover-Berlin, die Mischverkehr zulassen wird. Die Ortsgüterbahn-



höfe und die Gleisanschlüsse (von 135 Gleisanschlüssen werden nur 89 genutzt) sollten reaktiviert werden, mit dem Ziel, die Transportleistung der Eisenbahn um 5 bis 10% zu erhöhen. Bei der Binnenschifffahrt wird ebenfalls eine Reihe von Maßnahmen vorgesehen, u.a. mit dem Ziel, für die bisherigen Leerfahrten von Berlin-West in die Bundesrepublik (95% der Berlin-West versorgende Schiffe fahren bisher leer in die Bundesrepublik zurück). Im Huckepack-Verkehr muß der unpaarige Verkehr allmählich zu einem Lastverkehr in beiden Richtungen werden. Dem Luftverkehr werden erhebliche Zuwachsraten prognostiziert (Verdoppelung bis zum Jahr 2000).

*Die GRV hofft, daß ab 1997 mit Inbetriebnahme der Schnellbahn Hannover-Berlin viele Berlinreisende die Bahn statt das Flugzeug für ihre Reise planen. Dazu kommt, daß die bisherige Subventionierung des Luftverkehrs nach Berlin entfallen ist und die Flugpreise entsprechend teurer wurden.*

## Dauerbrenner Brenner

### Illusionäre Wünsche des Straßentransportgewerbes

Die wochenlange Blockade der österreichisch-italienischen Grenze ist jetzt wieder zu Ende. Hier war nach Auffassung des Bundesministers für Verkehr, Dr. Zimmermann, wie auch der übrigen EG-Mitgliedstaaten Italien nicht im Recht. Also hätte der Europäische Gerichtshof genauso schnell mit einer einstweiligen Verfügung reagieren müssen wie bei der vorgesehenen Schwerlastabgabe der Bundesrepublik Deutschland.

Interessant ist eine Umfrage des DIHT bei den Nutzern von Schiene und Straße im Alpen transit. Daraus ist zu erkennen, wie uneinsichtig teilweise die Lastkraftwagenunternehmen sind. Bei dieser Umfrage bei den Unternehmern wird zum Ausdruck gebracht, daß der an sich stark propagierte kombinierte Verkehr in Punkto Laufzeit und Kosten nicht wettbewerbsfähig sei. Deshalb fordern Spediteure und Frachtführer:

- Nachtfahrverbote und Gewichtslimits sollen aufgehoben werden.
- Die Grenzen sollen länger geöffnet sein.
- Die Hauptzollämter in Italien sollen rund um die Uhr offen sein.
- Das Abfertigungspersonal muß verstärkt und die Abfertigung selbst verbessert werden.
- Die Kontingierung des grenzüberschreitenden Verkehrs soll ganz aufgehoben werden.
- Gleichzeitig sollen verschiedene Straßenabschnitte ausgebaut werden, um den Zugang zu den Grenzen zu verbessern.

Die Situation in der BRD sei hier bedeutend günstiger als in Österreich, der Schweiz oder Italien.

Besonders in der Schweiz sei das Angebot unzureichend. Das Nachtfahrverbot in Österreich und in der Schweiz und die Gewichtsbegrenzungen in der Schweiz stehen im Vordergrund der Kritik. Aber trotz aller dieser kritischen Bemerkungen und *illusorischen* Wünsche denkt ein Drittel der Befragten nicht daran, seine bisherigen Verkehre umzustellen. Die anderen wollen einen Großteil ihrer Transporte auf den kombinierten Verkehr verlagern und lärmarme Nutzfahrzeuge kaufen. Ein Teil der Betriebe plant, künftig andere Transitrouten zu nutzen wie z.B. durch Frankreich.

*Die GRV meint, daß die Spediteure und Frachtführer, die die obigen Forderungen erheben, noch immer nicht verstehen, daß der Alpenraum, in dem Tausende von Menschen Erholung suchen, ein besonders schützenswertes Gut in Europa ist, das nicht mit Lärm und Abgasen überzogen werden darf.*

## Güterverkehrszentren

### Wer ergreift die Initiative?

Auf einer Veranstaltung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft im Oktober in München waren sich die Vertreter von Spedition und Lagerei, des Transportgewerbes, der Verladerschaft und der Deutschen Bundesbahn einig, daß die Zukunft bei Güterverkehrszentren liegt, wenn die Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern effizient werden soll. Der LKW ist prädestiniert für die Verteilung, die Eisenbahn ist prädestiniert für den gebündelten Fernverkehr. Herr Bünck, Präsident des Verbandes für Spedition und Lagerei, hat als Zukunftsvision ein Netz von Verbindungen von Güterverkehrszentren über ganz Europa gesehen. Alle waren sich darin einig, daß es dringend notwendig sei, solche Güterverkehrszentren einzurichten. Leider lassen sie sich in der Regel nicht an die vorhandenen Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs anbauen, weil die erforderlichen Flächen dazu nicht vorhanden sind. Man rechnet für ein Güterverkehrszentrum mit einer Größe von 50-70 Hektar. Auch in München-Riem, wo derzeit der neue Containerbahnhof entsteht, sind die Flächen rar und bisher ist nichts unternommen, um auch für den Großraum München ein oder mehrere Güterverkehrszentren einer Realisierung zuzuführen. In Bayern sind nur Aktivitäten in Regensburg bekannt, einiges erfährt man von Hannover und Bremen, aber es blieb die Frage offen: Wer ist der Initiator für solche Güterverkehrszentren? Sie sollen ja auf privater Basis entstehen. Bei der Bundesbahn wurde das Unternehmen DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene/Straße) genannt, aber es fragt sich, ob eine private Gesellschaft wie DUSS in der Lage ist, die

ganzen rechtlichen Verfahren, die ja sehr lange Zeit dauern, durchzuziehen, um solche Güterverkehrszentren durchzusetzen.

In Hannover steht zur Realisierung des Güterverkehrszentrums die Gründung einer »GVZ-Entwicklungsgesellschaft Hannover GmbH« an, an der der Zweckverband Großraum Hannover, die Stadt Hannover, der Landkreis Hannover, die Deutsche Bundesbahn, das niedersächsische Verkehrsgewerbe sowie Speditionen und die Gemeinde Lehrte beteiligt sein sollen. Auch in Bremen wurde eine GVZ-Entwicklungsgesellschaft gegründet, an der eine Reihe von Behörden und künftigen Nutzern beteiligt ist. Das Bremer Modell ist von Bonn als Pilotprojekt anerkannt worden.

*Die GRV meint, daß solche Güterverkehrszentren in der Zusammenarbeit der Verkehrsträger dringend erforderlich sind. Die Politiker sind aufgerufen, hierfür Verfahren vorzuschlagen, um diese Einrichtungen, die der Öffentlichkeit dienen, schneller durchzusetzen.*

## Taten und nicht neue Strategievorschläge sind gefragt

### Mit fünf Strategien will der Bundesverkehrsminister den Anforderungen der 90er Jahre gerecht werden

**W**ieder ist ein neues Papier des Bundesministers für Verkehr auf dem Tisch. Es handelt sich um ein integriertes Gesamtverkehrskonzept. Fünf Strategien zur Lösung der schwierigen Verkehrsprobleme werden vorgeschlagen. Wir geben den Lesern auszugswise das Papier bekannt:

Die Verkehrspolitik muß in Zukunft Rücksicht nehmen auf die Vollendung des EG-Binnenmarktes, auf erhöhte Mobilität durch die Vereinigung der beiden Teile Deutschlands, durch die Verkehrszuwächse, die sich einseitig bei Straße und Luftverkehr ergeben. Die Investitionen in die Infrastruktur blieben bisher gegenüber diesen Anforderungen zurück; obwohl der Bundeshaushalt von 1980 bis 1989 um 35%, das Bruttosozialprodukt um mehr als 50%, gestiegen sind, sei der Verkehrshaushalt nicht einmal nominal gewachsen. Dabei stehen gewaltige Verkehrssteigerungen ins Haus. 50% der Investitionen dienen der Vorhaltung. Die Forderungen des Umweltschutzes und der Lebensqualität sind unausweichlich. Fünf Strategien bei den Investitionen hält der Bundesminister für Verkehr für erforderlich, um den quantitativen und qualitativen Anforderungen der 90er Jahre gerecht zu werden:

- Sicherung von Wachstum und Wohlstand durch Verkehrswegeinvestitionen,

- Integrierung der verschiedenen Verkehre in Transportketten durch Kooperation der Verkehrsträger,
- Verkehrssysteme und Infrastruktur müssen sicher und umweltfreundlich sein,
- Einsatz moderner Technik zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems,
- Anwendung der Regeln des Marktes in allen Bereichen.

Als Schwerpunkte der Investitionen werden genannt:

- Aufbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes in Deutschland und Europa (einschließlich der Verbesserung des Alpentransits),
- notwendige Straßenbauinvestitionen im Westteil der Bundesrepublik,
- Grunderneuerung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Ostteil der Bundesrepublik,
- Kapazitätssteigerung im Luftverkehr,
- Schaffung leistungsfähiger Schnittstellen bei der Kooperation der Verkehrsträger (Ansatz 716 Mio. DM),
- Einrichtung moderner Leit- und Info-Systeme (Ansatz jährlich 90 Mio. DM).

Allmählich - so geht aus dem Bericht hervor - wird den Beteiligten klar, daß bei der Realisierung des Schnellbahnnetzes, der Containerumschlaganlagen und anderer notwendiger Infrastrukturmaßnahmen, das Handicap im Planungsrecht und nicht bei der Finanzierung liegt.

Im Straßenbau besteht eine jährliche Deckungslücke von rund einer Milliarde DM, unter Anrechnung des Nachschusses von je 300 Mio. DM, die 1989 bis 1990 in den Straßenbauhaushalt einfließen.

Für den Nachholbedarf und den Netzbau im Ostteil der Bundesrepublik wird ein Finanzbedarf von 50 Mia. DM für die Straße und 50 Mia. DM für die Schiene in den nächsten zehn Jahren geschätzt. In die Flugsicherung seien jährlich 100 Mio. zu investieren. Die Investitionen im Ostteil der Bundesrepublik seien mit Hilfe traditioneller Haushaltsfinanzierung nicht darstellbar. Bei der Kooperation der Verkehrsträger sei das schwächste Glied in der Transportkette die Schiene. Dazu wird im Bericht für erforderlich gehalten:

- Gemeinsame Eisenbahnpolitik in der EG,
- Stärkung der unternehmerischen Entscheidungen bei den Eisenbahnen,
- Strukturreform der DB auf der Basis der Vorschläge der Regierungskommission.

Zur Kooperation im Güterverkehr seien notwendig Ausbau der Umschlaganlagen sowie universelle Transportgefäße mit Abmessungen, die langfristig Bestand haben und weltweit einheitlich sind. Im Personenverkehr sollten die Airport-Express-Verbindungen weiter ausgebaut werden, Verbundangebote bei Tarifen und Service gewährt werden. Ferner werden gefordert: Die Verzahnung von Schieneninfrastruktur

und ÖPNV, im ÖPNV leichte und überschaubare Infosysteme, die in allen Ballungsräumen die gleichen sein sollten und schließlich Unterrichtung des PKW-Fahrers über Park & Ride-Möglichkeiten. Zur Sicherheit und Umweltverträglichkeit wird die Anwendung des neuesten Standes der Technik und die Durchsetzung hoher Umweltstandards verlangt (auch für den LKW). Da auf den Straßenverkehr knapp 90% der im Verkehr verbrauchten Energie entfallen, stehen dort die Verminderung der Emissionen im Vordergrund. Unter anderem wird von der Automobilindustrie die Entwicklung eines umweltfreundlichen Stadtautos verlangt. Nach Auffassung des Bundesministers für Verkehr muß der Markt im Vordergrund stehen. Das heute dem Benutzer abverlangte Entgelt entspricht meist weder den Kosten, noch der Knappheit. Privat finanzierte Lösungen sichern die Regeln des Marktes. Die Bemessungsgrundlagen staatlicher Abgabensysteme im Verkehr müssen mehr und mehr auf den Grad der Umweltbelastung ausgerichtet sein. Auch hier sind europäische Lösungen erforderlich.

Abschließend meint der Bundesminister für Verkehr, das Zusammenwirken aller fünf Strategien führe zu einem integrierten Gesamtverkehrskonzept, mit dem die Herausforderungen der 90er Jahre zu bewältigen sind.

*Wir von der GRV meinen, daß wir das alles schon gehört haben. Staus auf den Straßen und in der Luft wachsen von Tag zu Tag. Verkehrsverlagerungen auf*

*die umweltfreundliche Schiene sind unabdingbar. Dazu muß aber die Bahn Investitionsschwerpunkt werden. Bevor jedoch die Bahn konkrete Hilfe erhält, wird mit Sicherheit noch eine Reihe weiterer Papiere erstellt werden. 1991 erwarten wir das der »Regierungskommission Bundesbahn«.*

## Finanzierung des ÖPNV

### Förderung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Nach dem Steueränderungsgesetz 1966, dem Verkehrsfinanzgesetz 1971 und dem Haushaltsstrukturgesetz 1975 sind 5,4 Pf pro Liter der Mineralölsteuer für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zweckgebunden. Die eine Hälfte dieser Mittel ist für ÖPNV-Investitionen bestimmt, die andere für Maßnahmen des kommunalen Straßenbaus. Gefördert werden im ÖPNV-Bereich vor allem der Bau oder Ausbau von S-Bahnen, U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen, von zentralen Omnibusbahnhöfen, verkehrswichtigen Umsteigeanlagen, von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten sowie von Park & Ride-Anlagen. In der Regel betragen die Zuwendungen des Bundes für diese Vorhaben 60% der zuwendungsfähigen Kosten. Seit 1988 fördert der Bund mit einem Mittelvolumen von jährlich insgesamt 120 Mio.

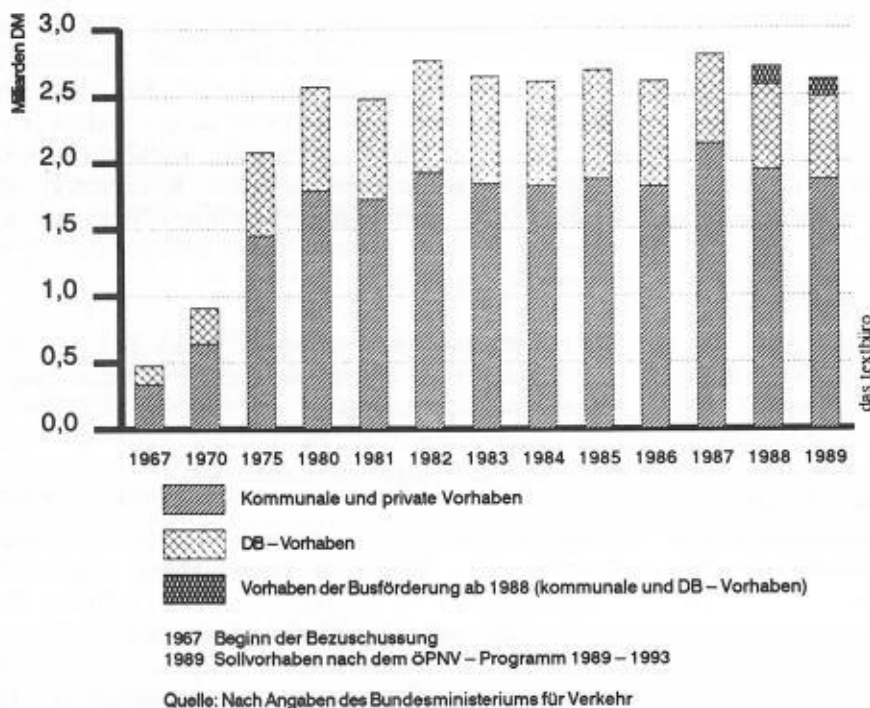
DM auch die Beschaffung von Linienomnibussen im ÖPNV, wobei allerdings die Förderung aus den Finanzhilfen für Fahrzeuge nur bis zu 30% der zuwendungsfähigen Kosten zulässig ist. Ab 1980 verharren die Bundesfinanzhilfen für den ÖPNV mit geringfügigen Schwankungen auf einem Niveau von rund 1,4 Mia DM jährlich, das entspricht einem Gesamtvolumen (d.h. einschließlich der Komplementärmittel von Ländern und Gemeinden) von ca. 2,7 Mia DM. Dieser Betrag ist in den Jahren von 1967 bis 1989 aus nebenstehender Tabelle zu entnehmen.

Mit Wirkung vom 1.1.1991 gilt auf Grund des Einigungsvertrages das GVFG auch in den neuen Bundesländern. Einige wesentliche Neuerungen seien hier erwähnt:

- Bundesfinanzhilfen dürfen dort auch vorübergehend für die **Grunderneuerung** von kommunalen Straßen und

### Gesamtinvestitionen in den ÖPNV nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

(Investitionen des Bundes, der Länder, der Gemeinden und aller übrigen Vorhabenträger)





ÖPNV - Anlagen verwendet werden.

- Bei Schienenwegen entfällt die Beschränkung auf Verdichtungsräume sowie auf die Führung auf eigenem Bahnkörper.
- Es kann bis zu 75% und bei Bussen bis zu 37,5% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden.
- Der Plafond wird von heute 2,6 Mrd DM auf 3,28 Mrd DM erhöht.
- Die Aufteilung zwischen »West« (ohne Berlin) und »Ost« beträgt 75,8% zu 24,2%.

*Die GRV meint, daß bei Schienenwegen allgemein die Beschränkung auf die Ballungsräume wegfallen sollte.*

## Straßenbau zur Bahnentlastung?

### Verkehrspolitiker ziehen Bilanz

Im September beteiligten sich an einer dreistündigen Verkehrsaussprache 15 Parlamentarier aller im Bundestag vertretenen Parteien. Die Sprecher zogen dabei Bilanz der jetzt zu Ende gehenden Legislaturperiode. Nach Bundesverkehrsminister Dr. Friedrich Zimmermann hat die Bundesregierung der Bahn gewaltigen Auftrieb gegeben. Die Finanzmittel für die Bahn seien an das Mittelvolumen des Straßenbaus herangeführt worden.

Dionys Jobst (ehemaliger Eisenbahner) blieb folgende Aussage vorbehalten: "Wir brauchen den Straßenbau, um die Bahn zu entlasten." Das gelte in erster Linie für die Fläche. Auch sei das Umweltauto besser als ein Tempolimit. Jobst räumte ein, daß es der Bundesregierung bisher nicht gelungen sei, die Bundesbahn zu sanieren, wohl aber sie zu konsolidieren. Der Abgeordnete Rainer Haungs warnte davor, die Bahn als generellen Problemlöser hinzustellen: "Die Bahn ist kein Tausendsassa. Wer stets nach der Bahn ruft, ist kein Freund der Bahn, sondern verhindert die Konzentration auf die Aufgaben, welche die Bahn besser als andere Verkehrsträger erfüllen kann." Ekkehard Gries, verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion, erklärte, er prüfe die Einführung eines Abgassteuersystems. Dagegen übte für die SPD deren verkehrspolitischer Sprecher, Klaus Daubertshäuser, heftige Kritik an der Aussetzung der Straßenbenützungsgebühr für alle Lastkraftwagen

durch die Bundesregierung. Er forderte einen finanziellen Ausgleich für die Bahn von jährlich mindestens 150 Mio. DM. Die Grünen prangerten die vom Straßenbau geprägte Verkehrspolitik an. Die verkehrspolitische Sprecherin der Partei, Helga Rock, warnte deshalb davor, diese Straßenbaupolitik in die frühere DDR zu exportieren. Sie bemängelte schließlich, daß es die vielfach beschworene freie Wahl der Verkehrsmittel überhaupt nicht gäbe. Vielmehr bestehe ein Zwang zur Straßenbenutzung.

## Die Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur dauert viel zu lange

Neben den Neubaustrecken sind für den Güterverkehr Umschlaganlagen und Güterverkehrszentren ganz vordringlich, aber wie sieht die Wirklichkeit bei der Realisierung aus? Nach Auffassung der GRV spielt die Finanzierung gegenüber der Dauer der rechtlichen Verfahren die geringere Rolle. Etwa zwei Jahrzehnte nahm der Trassenneubau Hannover-Würzburg und Mannheim-Stuttgart in Anspruch. Sicher hätte die Herstellungszeit halbiert werden können, wenn die Verwaltungsverfahren nicht soviel Zeit in Anspruch genommen hätten. Es gab hier 10 700 Einsprüche und 360 Prozesse. Immer wieder mußte die Bahn das Erfordernis der Neubaustrecken auch vor Gericht nachweisen. Vielfach fiel die Entscheidung erst durch das Bundesverwaltungsgericht.

Der Herausgeber der GRV Nachrichten erinnert sich, daß die ersten Planungen für den Containerbahnhof München-Riem bereits 1978 anliefen. Erst in zwei Jahren, also nach etwa 14 Jahren, wird der Bahnhof in Betrieb gehen, obwohl die Landeshauptstadt München seinerzeit dem Bau grundsätzlich positiv gegenüberstand. Die GRV fordert deshalb die Bundesregierung und die »Regierungskommission Bundesbahn« dringend auf, sich dafür einzusetzen, daß die Verfahren wesentlich verkürzt werden, wenn die Projekte im öffentlichen Interesse liegen. (Man muß dazu die kurze Zeit vergleichen, in der in Frankreich die Neubaustrecken realisiert werden.) Das gilt vor allem für die Güterverkehrszentren, für die Umschlaganlagen und für die beiden Neubaustrecken Hannover-Berlin und Köln-Rhein/Main.

## Die Deutsche Bundesbahn muß ihre Leistungen verbessern

**Die Bahn ist zu langsam, sie ist zu wenig flexibel, sie hat zuviel und doch zuwenig Personal**

**W**ir wollen hier nicht von den zahlreichen Verspätungen im Reiseverkehr sprechen, die immer noch nicht voll abgebaut sind. Es geht beispielsweise um: Die Kurierdienste gehen von der Schiene auf die Straße. Schlechte Noten für das neue GEP-System der Deutsche Bundesbahn (G = Gepäck, E = Expressgut, P = Paketdienst) erteilt die Arbeitsgemeinschaft deutscher Kurierdienste. Vor der Umstellung des Kleingutverkehrs mußten die Sendungen spätestens um 21<sup>00</sup> Uhr bei der Bahn sein, damit sie der empfangende Kurier um 7<sup>00</sup> Uhr morgens in Empfang nehmen konnte. Heute sei bei dem neuen System eine Auflieferung bei der Bahn bereits zwischen 17<sup>00</sup> und 18<sup>00</sup> Uhr erforderlich. Im übrigen würden nurmehr 32 Städte direkt angefahren. Die Kurierdienste haben nunmehr ein eigenes Transportsystem per Kombi auf der Straße eingerichtet, mit dem die ursprünglichen Bahnzeiten wieder eingehalten werden. Die Schadensquote im neuen Verfahren wird fast mit Null angegeben. Auch die Post verlagert Sendungen verstärkt auf die Straße. So werden sämtliche Briefe und ein Teil der Pakete zwischen dem Raum Frankfurt, Mannheim, Ludwigshafen und Saarbücken schon seit Mai nicht mehr mit der Bahn, sondern mit dem LKW befördert. Begründet wird diese Umstellung damit, daß der LKW-Betrieb erheblich billiger sei.

Ähnliches gilt für die Post in Hamburg. Dort werden neuerdings Kleingutsendungen per LKW nach Hannover befördert. Die Richtungen Berlin, Bremen und Nürnberg sollen folgen. Über die Straße würden die Beförderungszeiten wesentlich verkürzt.

Im Stückgutverkehr der DB sind die Entschädigungszahlungen für Stückguttransporte nach den organisatorischen Umstellungen dieser Beförderungsart um 50% gestiegen. Von Januar bis Mai dieses Jahres betragen sie 9,5 Mio. DM während es im Vergleichszeitraum des Vorjahres nur 6,5 Mio. waren.

Generell bereitet im Güterverkehr die Pünktlichkeit bei der Bundesbahn Sorge. So mußten nach einer Meldung in der DVZ allein im Bereich der Bundesbahndirektion Hannover vor kurzem an einem Wochenende 40 beladene Güterzüge abgestellt werden. Die Gründe dafür waren überfüllte Bahnhöfe, Lok- und Lokführermangel sowie die Weigerung anderer Bundesbahndirektionen, die Transporte ent-

gegenzunehmen. Es gibt erhebliche Beschwerden über die unbefriedigende Abwicklung des Güterverkehrs.

## Von der Straße auf die Schiene

**Vor dem Verkehrsinfarkt flüchtet VW auf die Bahn**

**U**m zu verhindern, daß die Teile, die VW für die Produktion hinzukaft, künftig Opfer von Infrastrukturengpässen werden, hat der VW-Chefeinkäufer in seinem Haus die Weichen neu gestellt. Kamen bisher 51% des Materials per Bahn, so sollen es eines Tages 85% sein.

Seit Sommerfahrplanwechsel 1990 kombiniert VW die Systemvorteile der Bahn. Die Bahn fährt Montag bis Freitag spezielle Materialversorgungszüge für den Automobilhersteller. Zwischen Ludwigsburg und Wolfsburg, Saarbrücken/Mannheim und Braunschweig sowie zwischen Schwelm und Ingolstadt werden Nacht für Nacht in der Anlaufphase zunächst 60 Wechselbehälter über die lange Strecke auf der Schiene befördert. Das entspricht etwa 30 LKW. Die Transporte sind so geplant, daß das Material in den Werken um 5<sup>30</sup> Uhr morgens bereit steht.

Die Umsetzung des neuen Transportkonzepts hat die »VAG Transport GmbH & Co.«, der Hausspediteur von VW und AUDI, gemeinsam mit der Deutschen Bundesbahn übernommen. Mittelfristig streben VW und Deutsche Bundesbahn an, 70 bis 75% der derzeitigen LKW Transporte auf der Schiene abzufahren, das wären 140 bis 150 LKW jede Nacht weniger auf der Straße.

Aus reiner Liebe zur Eisenbahn und nur aus Verantwortung für die Umwelt dürfte VW dennoch nicht gehandelt haben. Zum einen verspricht man sich längerfristig kostendämpfende Effekte, zum anderen sorgt sich Daniel Goeudevert, zuständig für den Geschäftsbereich Einkauf und Logistik, schlicht um die Zukunft des Autos: Während sich die Verkehrsdichte auf den Autobahnen seit 1960 verdreifacht habe, sei das Straßennetz in der Bundesrepublik nur um den Faktor 1,3 gewachsen.

*Die GRV meint, daß fahrplanmäßige Transporte der Eisenbahn heute höher zu bewerten sind, als das bisher so hoch gepriesene »just in time«, das durch die Staus auf den Straßen nicht mehr einzuhalten ist.*



# Finanzdefizit

## Die schlechte finanzielle Situation der Deutschen Bundesbahn gibt Anlaß zu Vorwürfen gegenüber dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn

In einem Vermerk der Abteilung Eisenbahnen an Bundesverkehrsminister Zimmermann zeigt diese eine beängstigende Entwicklung der Deutschen Bundesbahn an: Die Verschuldung der Deutschen Bundesbahn werde 1991 40,5 Mia. DM und im Jahre 1995 fast den Betrag von 70 Mia. DM erreichen (im Jahre 2000 140 Mia. DM). Hauptursachen seien sinkende Erträge im Güterverkehr. (Bemerkung der GRV: Angesichts der Kraftfahrzeugsteuerentlastung des Straßengüterverkehrs ist das bei steigenden Kosten nicht anders zu erwarten) Dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn wird vorgeworfen, er verfolge eine Strategie kostspieliger Qualitätsverbesserungen angesichts steigender Neuverschuldungen (zur Zeit jährlich 4 Mia. DM, 1995 voraussichtlich 11 Mia. DM).

*Die GRV befürchtet, daß die Bahn gezwungen wird, ihren bisherigen Schrumpfkurs fortzusetzen, wenn die Verkehrspolitik nicht endlich das Steuer zugunsten der Bahn herumwirft.*

Betrachtet man den Jahresabschluß 1989 der DB nach den von der Bundesbahn aufgestellten Regeln der Trennungsrechnung, dann ergibt sich ein wesentlich erfreulicherer Ergebnis. Die Trennungsrechnung

1989 zeigt folgende Ergebnisse: Im eigenwirtschaftlichen Bereich konnte (ohne Wegeabgabe) ein Betriebsergebnis von 2,8 Mia. DM (1988: 2,7 Mia. DM) erwirtschaftet werden. Dieses Betriebsergebnis wird von einem negativen Finanzergebnis von 0,5 Mia. DM überlagert, so daß das Gesamtergebnis bei 2,3 Mia. DM liegt – gegenüber 1988 eine Verbesserung um 0,5 Mia. DM.

Der gemeinwirtschaftliche Bereich weist ein ausgeglichenes Betriebsergebnis aus, das Gesamtergebnis des gemeinwirtschaftlichen Bereichs liegt – infolge des negativen Finanzergebnisses von 0,3 Mia. DM – bei -0,3 Mia. DM. Damit konnte das Ergebnis von 1988 trotz leicht gesunkener Bundesleistungen gehalten werden.

Der Fehlbetrag des staatlichen Bereichs Fahrweg liegt 1989 bei 5,9 Mia. DM; er setzt sich zusammen aus einem negativen Betriebsergebnis von 4,6 Mia. DM und dem Finanzdefizit von 1,3 Mia. DM. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Erträge des Fahrwegs nicht vollständig sind, da eine Wegeabgabe vom eigenwirtschaftlichen Bereich bisher nicht ausgewiesen wird. Das Ergebnis des staatlichen Bereichs zeigt, daß die Bundesbahn den Fixkostenblock Fahrweg, der etwa 30% der Gesamtkosten ausmacht, nicht erwirtschaften kann. Die DB leistet wie auch die konkurrierenden Verkehrsunternehmen, einen Beitrag zu den Gesamtwegekosten. Es scheint, daß die Bundesregierung inzwischen auch erkennen läßt, daß bezüglich des Fahrweges eine Regelung getroffen werden soll, die eine Beteiligung der öffentlichen Hände an der Finanzierung vorsieht. Die endgültige Entscheidung hierüber wird sicher erst nach Vorlage des Berichts der Regierungskommission Bundesbahn im Jahre 1991 getroffen.

### Ergebnisse der DB 1982 bis 1989 und Wirtschaftsplan 1990

	Ergebnis 1982	Ergebnis 1987	Ergebnis 1988 in Mio. DM	Vsl. Erg. 1989	WiPlan 1990
<b>Summe Betriebserträge</b>	<b>23 115</b>	<b>23 385</b>	<b>23 580</b>	<b>24 365</b>	<b>22 945</b>
darunter u.a.					
Personenverkehr (Schiene / Schiff)	4 755	4 970	4 980	5 125	5 200
Bahnbusverkehr	755	1 020	960	530	0
Güterverkehr (Schiene / Schiff)	8 435	7 985	7 775	7 850	7 600
Bundesleistungen	4 120	3 990	4 290	4 240	4 155
<b>Summe Betriebsaufwand</b>	<b>25 610</b>	<b>25 395</b>	<b>25 505</b>	<b>26 085</b>	<b>25 935</b>
darunter u.a.					
Personalaufwand	16 595	16 165	16 010	15 940	16 390
darunter					
- Aktivbezüge	11 830	11 095	10 870	10 795	11 030
- Versorgungsaufwendungen	5 190	5 510	5 570	5 790	5 926
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>- 2 495</b>	<b>- 2 010</b>	<b>- 1 925</b>	<b>- 1 720</b>	<b>- 2 990</b>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 1 620</b>	<b>- 1 915</b>	<b>- 1 990</b>	<b>- 2 125</b>	<b>- 2 320</b>
darunter					
Finanzerträge	245	135	130	135	120
Finanzaufwendungen	2 925	2 990	3 060	3 160	3 310
Zinserstattung durch den Bund	- 1 060	- 940	- 940	- 900	- 870
<b>Jahresergebnis</b>	<b>- 4 150</b>	<b>- 3 940</b>	<b>- 3 935</b>	<b>- 3 870</b>	<b>- 5 330</b>

## Mehr Schiene!

### Zuwachsraten von Schiene und Straße im Güterverkehr im Jahre 1989

**D**er Lastkraftwagen erzielte mit +6,7% Zuwachs im Jahr 1989 gegenüber 88 in der Verkehrsleistung die größte Zuwachsrate gegenüber dem jeweiligen Vorjahr seit 1979. Besonders stark daran war der grenzüberschreitende Güterverkehr beteiligt.

Binnenverkehr 1989:

Gewerblicher Verkehr: 150,7 Mio. t; 42,9 Mia. tkm,  
Werkverkehr: 134,4 Mio. t; 23,7 Mia. tkm.

Grenzüberschreitender Verkehr 1989:

Deutsche Unternehmer 27,4 Mio. t; 9,6 Mia. tkm.

Dazu die Vergleichsdaten der DB: Frachtpflichtiger Schienenladungsverkehr +1,8% gegenüber 1989, das sind 275,6 Mio. t. Größere Zuwachsraten gibt es nur im kombinierten Verkehr, bei den Huckepacksendungen konnten 687500 Einheiten befördert werden entsprechend einem Zuwachs von 6,8% und im Containerverkehr waren es 973700 Einheiten, was einem Zuwachs von 13,9% entspricht.

### Vogelfluglinie expandiert weiter

**F**ast 20% mehr Lastkraftwagen und fast 30% mehr Wohnmobile wurden auf der Vogelfluglinie im ersten Halbjahr 1989 trajektiert. Die Zahl der Reisenden stieg um 3,3% auf 107480 und auch die Zahl der transportierten Güterwagen nahm um 2,3% zu. Wegen dieser kräftigen Zuwächse und wegen der Einführung von Eurocity-Zügen ab Januar 1991 im Einstundentakt ist vorgesehen, daß alle 30 Minuten ein Fährschiff die Häfen von Puttgarden und Rodby-Faerge verläßt. Durch diese Maßnahmen wird die Kapazität noch einmal um 14% erhöht.

### Umstrukturierung der SNCF und der SBB

**D**ie Direktion der Französischen Staatseisenbahn (SNCF) ist durch die Einführung eines Sektorenmanagements im Sinne einer Dezentralisierung tiefgreifend umstrukturiert worden. Es gibt nunmehr fünf Bereiche (Direktionen): Personenverkehr allgemein, Güterverkehr (Wagenladungen), Stückgut, Personenverkehr im Raum Paris und Regionalverkehr. Jeder Bereich handelt alleinverantwortlich und schließt mit den Erbringern der Leistungen, das sind im wesentlichen Produktion und Regionen, Verträge ab. So soll jeder Bereich als Profitcenter geführt werden. Die

Maßnahmen sollen die Wirtschaftlichkeit der SNCF verbessern.

Die einzelnen Geschäftsbereiche der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) werden ebenfalls künftig als Profitcenter arbeiten und für ihre Ergebnisse selbstverantwortlich sein. Bisher sind die Zuständigkeiten für Kosten und Erlöse getrennt. Die Zahlen fließen erst bei der Generaldirektion in Bern zusammen. Durch die Umgestaltung sollten Entscheidungen dichter am Markt getroffen werden können, heißt es in einer von der SBB im August herausgegebenen Pressemitteilung. Die SBB wollen vor allem interne Abläufe optimieren und nur in Einzelfällen die Organisation verändern. Sie planen, daß die Bahn-Kernfunktionen wie Fahrdienst, Zugförderung und Baudienst den ergebnisverantwortlichen Sparten als gemeinsame Ressourcen dienen. Die Sparten sollen Konzepte erarbeiten, um eine wirtschaftliche Produktion der von den gemeinsamen Ressourcen erbrachten Leistungen sicherzustellen. Die Pläne sollen in den nächsten zehn Jahren schrittweise umgesetzt werden.

*Die GRV meint dazu, daß Erfolgsrechnungen für einzelne Profitcenter angesichts der Komplexität des Eisenbahnwesens nur mit einem hervorragenden Rechnungswesen möglich sein können. Es wäre interessant, darüber Einzelheiten kennenzulernen.*

### Die ÖBB und der Brenner

**I**n ihrem Geschäftsbericht über das Jahr 1989 teilen die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) mit, daß sie 1989 58,6 Mio. t befördert haben, das bedeutet ein Plus von 3,2 Mio. t (5,7%). Wesentlich trug der Brenner Transitverkehr zu diesem Plus bei. Hier gab es eine Zunahme von 18%. Beim kombinierten Verkehr liegt das Plus bei 21,3%. Der Gesamtertrag macht 36 Mia. ÖS (etwa 5,1 Mia. DM) aus, was einem Plus von 3,9% gegenüber dem Vorjahr entspricht, davon beim Güterverkehr +2,9%. Auch in den ersten sechs Monaten dieses Jahres hat sich dieser positive Trend fortgesetzt. Über den Brenner wurden im ersten Halbjahr auf der rollenden Landstraße 20345 Lkw-Einheiten befördert (+256%). Trotzdem gebe es noch erhebliche freie Kapazitäten:

- 100 Sendungen auf der rollenden Landstraße (Ingolstadt - Brennersee und München - Verona),
- 511 Sendungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr,
- 500 Wagenladungen.

Damit wäre es möglich, täglich zusätzliche 1000 Lkw-Ladungen über den Brenner durch die Bahn zu übernehmen. Im kommenden Jahr erhalten die ÖBB 140 Niederflurwagen (derzeitiger Bestand 483). Mit diesen neuen Wagen können Tonnagen bis zu 44t im Transitverkehr befördert werden. Verkehrsminister Streicher äußerte sich dahingehend, daß das

Lkw-Nachfahrverbot über die Brennerroute ein voller Erfolg gewesen sei. Bemerkenswert aus seinen Leitlinien zur Verkehrspolitik ist folgende Äußerung: "Auch die unbeschränkt freie Wahl des Verkehrsmittels ist kein Tabu mehr, sie muß dort ihre Grenzen finden, wo die Belastungen aus dem Verkehr die Freiheit und die Entfaltungsmöglichkeiten anderer Menschen wesentlich beeinträchtigen." Nach Auffassung von Minister Streicher müßten vor allem die Gefahrguttransporte im Fernverkehr verstärkt auf die sichere Schiene geleitet werden. Weiter müsse es im Verkehr zu mehr Kostenwahrheit kommen. Kosten, die infolge von Unfällen oder durch Umweltschäden usw. entstehen und die der Öffentlichkeit zur Last fallen, müssten künftig wieder dem Verkehr zugerechnet werden.

Die GRV gratuliert Minister Streicher dafür, daß er während der Grenzblockaden durch Italien im Oktober standhaft geblieben ist. Daß Italien die Zeichen der Zeit überhaupt noch nicht verstanden hat, ist u. a. auch daraus zu ersehen, daß von den aus dem Norden im großen neuen Containerbahnhof Europa-Quadrante in Verona ankommenden Containern nur 1% den Weg nach Süden weiter auf der Schiene nimmt. Alle anderen werden mit dem Lkw weiterbefördert. Wenn vom Alpentransit schon die Rede ist, dann muß auch Adolf Ogi, dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements in Bern, gratuliert werden, daß er trotz heftiger Angriffe der EG standhaft geblieben ist und keinen Straßenkorridor für Lkws mit mehr als 28t Gesamtgewicht zulassen wird.

## KOMBINIERTER VERKEHR

### Kombinierter Kleingutverkehr – Probelauf für Partie- und Stückfracht

Immer mehr ist bei Produktion und Vertrieb von hochwertigen Gütern folgendes gefragt:

- kleinere Sendungseinheiten,
- zuverlässige Einhaltung von Lieferterminen mit kurzen Transportzeiten,
- transportbegleitende Informationssysteme,
- Datenverbund zur Vereinfachung von Abwicklung und Abrechnung,
- umfassender Service über die eigentliche Beförderung hinaus.

Dies sind die Anforderungen der Wirtschaft an ein modernes Transportunternehmen. Die Bahn will sich diesen Anforderungen stellen. Sie partizipiert derzeit am hochwertigen Stückgutverkehr nur in geringem Umfang im Vergleich zur Straße. Eine neue Beförderungsvariante soll die Anteile der DB im Teilladungsbereich sicherstellen.

Mit dem Einstieg in den kombinierten Kleingutverkehr (KKV) – dies ist der Arbeitstitel Kombiniertes Kleingutverkehr – testet die Bahn seit April 1990 eine umladefreie Haus-Haus-Leistung für den Partie-Fracht- und

teilweise auch für den Stück-Frachtverkehr. Für den Transport zwischen den Umschlagbahnhöfen werden Direktzüge des kombinierten Ladungsverkehrs, im Straßenvor- und -nachlauf Straßenzustellfahrzeuge benützt. Als Transportbehälter sind zunächst für den Betriebsversuch zwanzig Wechselbehälter im Einsatz. Mit diesem neuen System bietet die Bahn auch im Teilladungsbereich eine durchgehende, umladefreie Transportkette zwischen einem und mehreren Absendern und Empfängern. Beiladungen zur Komplettierung bei den Versandgüterabfertigungen oder Teilladungen bei den Empfangsgüterabfertigungen sind vorgesehen. Der Versuch erstreckt sich zunächst auf die Relationen von und nach Bremen-Frankfurt, Bremen-Köln und Bremen-Nürnberg. Es wäre natürlich wünschenswert, wenn diese Stückgutfrachtboxen auch im künftigen Hochgeschwindigkeitsgüterverkehr mit 160km/h eingesetzt werden könnten und damit die Bahn wieder einen Vorsprung an Transportqualität erreichen könnte.





## Verzicht auf Hinterlegung von Konzessionen

Die »Kombi Verkehr KG« verzichtet neuerdings auf die Hinterlegung von Konzessionen bei nationalen Transporten. Der Besitz von Genehmigungen ist auch keine Voraussetzung mehr dafür, Kommanditist bei der »Kombi Verkehr KG« werden zu können.

## Huckepack – Verkehr

### Die europäischen Huckepack – Gesellschaften verzeichneten 1989 starke Zuwächse

Die in der UIRR zusammengeschlossenen Huckepackgesellschaften verzeichneten im internationalen Verkehr einen Zuwachs von 13,8%. Dies dürfte zum großen Teil auf die Verstärkungen und die damit verbundenen Verkehrsstaus auf den Fernstraßen zurückzuführen sein. Durch Qualitätsverbesserungen wollen die Gesellschaften weitere Zu-

wächse erzielen, sofern nicht Kapazitätsengpässe auf den Strecken- und Umschlagbahnhöfen zu Schwierigkeiten führen. Bei diesen Zuwächsen muß man jedoch berücksichtigen, daß der Anteil des Huckepackverkehrs am gesamten Güterverkehr immer noch nur wenige Prozente ausmacht.

## »Transfracht«

### Die Deutsche Bundesbahn – Tochter »Transfracht« (TFG) stellte im Mai ihr Jahresergebnis von 1989 vor

Die Tonnage betrug 1989 6,4 Mio. t, das ist ein Zuwachs von 17% gegenüber 1988. Die Erlöse stiegen um 12,5% auf 385 Mio. DM. Damit ist jedoch der Planansatz nicht erfüllt worden. Unter anderem ist das auch darauf zurückzuführen, daß die TFG zu Ersatzleistungen auf der Straße wegen der abnehmenden Zuverlässigkeit der Schienenleistungen gezwungen war. Trotzdem wurde ein Bilanzgewinn von 750000 DM erzielt. Im ersten Quartal 1990 ist ein Mengenplus von 1,7 Mio. t, das sind 12%, erreicht worden.

## TECHNIK – NEUE STRECKEN

### Neue Lärmschutzverordnung schafft Klarheit

Die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung ist am 20. Juni 1990 verkündet worden und am Tag danach in Kraft getreten. Bisher fehlten eindeutige gesetzliche Regelungen für den Lärmschutz. Dies ist nunmehr behoben. Die Verordnung setzt die Immissionsgrenzwerte beim Neubau und bei wesentlicher Änderung von Schienenwegen fest (siehe nachstehende Tabelle) und regelt das Verfahren zur Ermittlung der Immissionen.

Immissionsgrenzwerte	Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Eine »wesentliche Änderung« ist dann gegeben, wenn mindestens ein durchgehendes Gleis angebaut wird oder wenn durch den erheblichen baulichen Eingriff der Lärmpegel um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Im Bereich oberhalb 70/60 dB(A) genügt somit bereits eine geringere Erhöhung als 3 dB(A), um einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen zu begründen.

Im Gegensatz zum früheren Gesetzentwurf oder auch zu den bisherigen Richtlinien des Bundesministers für Verkehr geht die Lärmschutzverordnung vom Beurteilungspegel aus. Dieser ergibt sich aus dem Mittelungspegel und den Zu- bzw. Abschlägen für erhöhte oder geringere Störwirkungen. Er trägt der allgemeinen Erkenntnis Rechnung, daß die von den Schienenwegen ausgehenden Geräusche als weniger lästig empfunden werden als Straßenlärm.

Für die Berechnung des Beurteilungspegels an Schienenwegen ist deshalb ein konstanter Abschlag in Höhe von 5 dB(A) festgelegt worden, ausgenommen bei der Berechnung von Rangierlärm. Auf diese Weise ist es nunmehr möglich, für Straße und Schiene gleiche Immissionsgrenzwerte zu verwenden.

# Schnellbahnverbindung Hannover – Berlin

**A**m 28. Juni unterzeichneten Bundesverkehrsminister Dr. Zimmermann und der Verkehrsminister der ehemaligen DDR eine Grundsatzvereinbarung zum Bau der Schnellbahn Hannover – Berlin. Mit dem Bau soll 1992 begonnen werden, mit dem Ziel der Eröffnung 1997. Diese Schnellbahn liegt im Zuge der Hauptachse des europäischen Schnellbahnnetzes (Lissabon – Madrid) – Paris – Brüssel – Köln – Hannover – Berlin (– Warschau). Gewählt wird die sog. Nordtrasse. Die endgültige Entscheidung über die Trassenführung in Niedersachsen dürfte noch nicht gefallen sein. Es gibt dort zwei Varianten: Hannover – Lehrte – Wolfsburg – Oebisfelde und Hannover – Lehrte – Braunschweig – Schandelaar – Oebisfelde. Auf dem ostdeutschen Gebiet verläuft die neue zweigleisige Strecke entlang der eingleisigen Hauptbahn Oebisfelde – Stendal – Rathenow – Wustermark – Staaken. Von Staaken verläuft die Strecke über Bahnhof Friedrichstraße nach Berlin Hauptbahnhof. Die neue und die alte Strecke liegen soweit wie möglich unmittelbar nebeneinander – lediglich bei Stendal ist eine großräumige Umfahrung vorgesehen –, so daß man von einer dreigleisigen Strecke sprechen kann. Die Höchstgeschwindigkeit auf den neuen Gleisen wird 250 km/h betragen, abgesehen von einer »Langsamfahrstelle« von 200 km/h im Bereich von Rathenow. Die maximale Neigung beträgt 12,5 Promille, der Regelradius 4400 m und der Gleisabstand auf der Neubaustrecke 4,70 m. Die Strecke wird mit Linienzugbeeinflussung ausgerüstet (ohne Blocksignale). Die »Stammstrecke« wird dabei

elektrifiziert. Gebaut werden soll von einer gemeinsamen Tochter der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn »Planungsgesellschaft Schnellbahn Hannover – Berlin«. Die dreigleisige Strecke wird dann sowohl dem Reise – als auch dem Güterverkehr dienen, wobei Geschwindigkeiten im Güterverkehr von 100 bis 160 km/h angestrebt werden.

## Kanaltunnel

**A**nfang November haben Bohrsonden die letzten hundert trennenden Meter beim Versorgungstunnel des »EUROTUNNELS« durchstoßen. Für die Ingenieure ist es interessant, daß die Bohrgeräte sich nur in einem Abstand von 50 cm verfehlt haben, eine besondere Leistung des Vermessungsdienstes! Im Jahre 1991 wird es ein shake hands zwischen Francois Mitterrand und John Major geben. Damit sind die Termenschwierigkeiten, die es zu Beginn der Arbeiten gab, inzwischen vergessen. Die Arbeiten werden weiter zügig vorankommen. Dagegen gibt es nach wie vor noch Schwierigkeiten bei der Finanzierung, aber auch diese scheinen nun weitgehend ausgeräumt zu sein. Die gesamte Tunnelanlage soll innerhalb der nächsten drei Jahre realisiert sein, so daß dann Züge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h zwischen Folkstone und Calais Passagiere und Kraftfahrzeuge befördern können. Zur Zeit werden die Gesamtkosten auf 25,5 Mia. DM geschätzt. Dem Vernehmen nach ist immer noch ungeklärt, ob die Hochgeschwindigkeitszüge bis nach London auf vernünftiger moderner Trasse werden durchfahren können.



Schnellbahnverbindung Hannover – Berlin: Geklärt ist die Streckenführung zwischen Staaken und Oebisfelde. Trassenvarianten gibt es noch im Raum Hannover. (Quelle: »Wir« Juli 1990)

# Geschwindigkeitsrekorde

## Ein neues Zeitalter für die Eisenbahn bricht an

Die Geschwindigkeitsrekorde der Eisenbahn geben dem Schienenfahrweg eine neue Dimension. Der derzeitige offizielle Geschwindigkeitsrekord der SNCF liegt auf der Marke 513,3 km/h. Das bedeutet, daß ein Zug, der mit einer solchen Geschwindigkeit fährt, in der Sekunde 143 m und in der Minute über 8,6 Kilometer zurücklegt. Eine solche Geschwindigkeit setzt Perfektion in vielen Bereichen voraus, zeigt aber auch die technischen Möglichkeiten des Systems Rad/Schiene. Die einzelnen Stufen der Rekorde waren: Die SNCF fuhr im Jahre 1955 331 km/h, ein Geschwindigkeitsbereich, den man damals für sensationell hielt. In den 80er Jahren gab es den nächsten spektakulären Versuch, wieder von der SNCF, und zwar auf der Strecke Paris-Lyon, mit 380,4 km/h. Damit sollte bewiesen werden, daß man fahrplanmäßige Fahrten auf dieser Neubaustrecke mit 260 km/h fahren kann und dabei noch ein großer Sicherheits-spielraum vorhanden ist. Am 1. Mai 1988 wechselte das blaue Band der Schiene von der SNCF zur DB. Auf der Neubaustrecke Würzburg-Fulda fuhr der Intercity Experimental die Spitzengeschwindigkeit von 406,9 km/h. Schon im Jahr darauf mußte dieser Rekord dem TGV-Rekord auf der Atlantique-Route weichen. Am 5. Dezember 1989 erreichte die Zug-

einheit Nr. 325 auf der Aquitaine-Abzweigung der TGV-Atlantique-Route die Geschwindigkeit von 482,4 km/h. Dieser Rekord wurde am 18.5.1990 übertroffen. Die Zuginheit Nr. 325 der TGV-Atlantique erreichte auf der Schnellfahrstrecke zwischen Vendôme und Tours eine Geschwindigkeit von 515,3 km/h. Ein Zug mit 500 km/h ist keine Zukunftsvision mehr, sondern eine technisch realisierbare Sache. Es geht aber nicht nur um Geschwindigkeitsrekorde, sondern heute sind die Normalgeschwindigkeiten auf verschiedenen Streckenabschnitten ansehnlich gestiegen. Auf der TGV-Atlantique verkehren heute Züge fahrplanmäßig mit 300 km/h. Dies gibt Anlaß für den weiteren Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes in Frankreich und in Europa. Mit solchen Geschwindigkeiten ist die Bahn auf mittleren Entfernungen absolut konkurrenzfähig mit dem Flugzeug und mit dem Auto. Von Zentrum zu Zentrum der Städte fährt der Hochgeschwindigkeitszug ohne Staus und Warteschleifen.

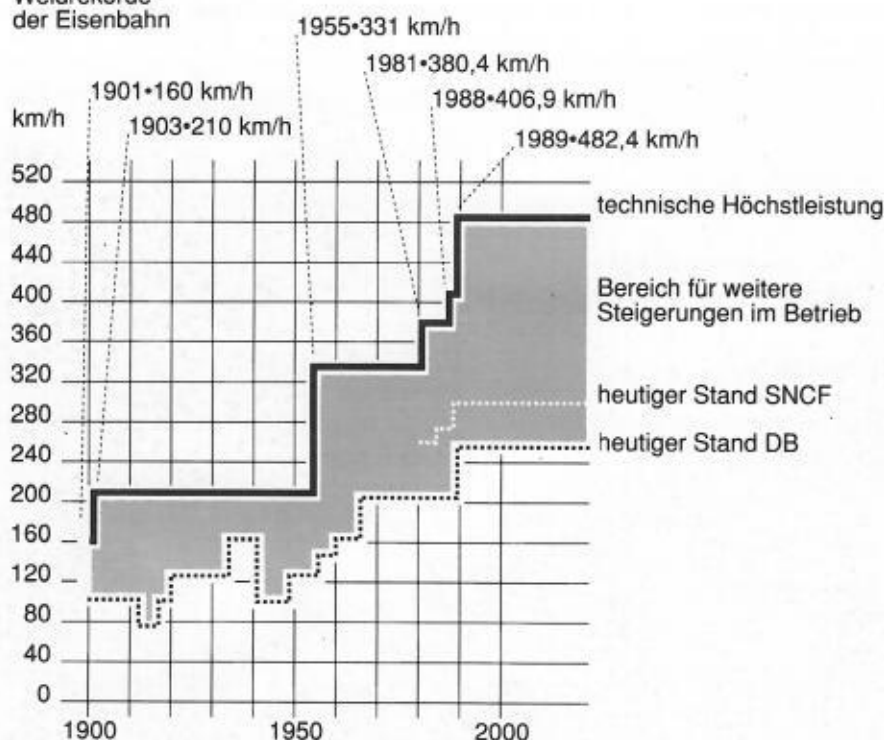
## Entscheidung

### Die Schnellbahntrasse von Nürnberg nach München führt über Ingolstadt

Der Streit über die Trassenführung München-Nürnberg über Augsburg oder über Ingolstadt scheint ein Ende gefunden zu haben. Die Bundesbahn will die Trassenführung über Augsburg nicht mehr weiter verfolgen. Für den Weg über Ingolstadt spricht die höhere Wirtschaftlichkeit: Zwar seien die Baukosten höher, aber die Fahrzeit verkürze sich gegenüber der Variante über Augsburg um zwanzig Minuten. Dies steigere die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Straßenverkehr.

*Die GRV meint, daß diese Entscheidung insofern zu begrüßen ist, als für die weiträumige Verbindung München-Berlin über Nürnberg dieser Fahrtzeitgewinn von zwanzig Minuten in diesem Abschnitt gegenüber der Trasse über Augsburg ausschlaggebend sein dürfte.*

Welldrekorde der Eisenbahn



Geschwindigkeitsrekorde der Eisenbahn und betriebliche Höchstgeschwindigkeiten (Quelle: »aktuell« 19/49 • 2)



## 1991 soll der Pendolino zwischen Nürnberg und Bayreuth verkehren

**D**as Konzept des Pendolino wurde von FIAT in Italien entwickelt. Der Wagenaufbau neigt sich in den Kurven so weit nach innen, daß sich trotz höherer Geschwindigkeit der Fahrkomfort für die Fahrgäste nicht verschlechtert. Die Deutsche Bundesbahn hat zehn Prototyp-Dieseltriebzüge (VT 610) bestellt, zu denen die MTU die Motoren liefern wird. Pro Zug werden zwei Zwölfzylinder-Dieselmotoren mit insgesamt 970kW installiert, die den Zug auf 160km/h beschleunigen können. Im übrigen verwendet die Deutsche Bundesbahn dabei erstmals wieder das dieselelektrische statt des dieselhydraulischen Prinzips.

Für den mechanischen Teil der Züge sind die Firmen MAN und DÜWAG verantwortlich. Die elektrische Ausrüstung liefern Siemens, AEG und ABB.

Mit diesen Zügen könnte es der Bahn gelingen, auf den zumeist aus dem vorigen Jahrhundert stammenden Regionalstrecken ohne aufwendige Investitionen in den Fahrweg wesentlich höhere Geschwindigkeiten als bisher zu erzielen.

Erst nach Erprobung dieser Züge im praktischen Dauereinsatz will die Deutsche Bundesbahn eine endgültige Entscheidung fällen.

*Die GRV ist der Auffassung, daß gerade auf den Regionalstrecken dringend mit Verbesserungen nachgezogen werden muß, damit sie nicht zusehr gegenüber dem Hauptstreckennetz abfallen.*



## Kraftfahrzeugschwemme

**Am 1. Juli 1990 wurden 36,7 Mio. Kraftfahrzeuge und über 2,2 Mio. KFZ-Anhänger gezählt**

In der Mitte des Jahres 1990 wurde im Bundesgebiet ein Bestand von gut 35,7 Mio. Kraftfahrzeugen mit amtlichem Kennzeichen ermittelt. Bei den Kraftfahrzeugen handelt es sich zu neun Zehntel (89,9%) um Fahrzeuge zur Personenbeförderung, und zwar 30,685 Mio. Personenkraftwagen, 1,414 Mio. Motorräder und -roller mit amtlichem Kennzeichen sowie 70370 Kraftomnibusse und O-Busse. Die verbleibenden 10% verteilen sich auf 1,389 Mio. Lastkraftwagen, 1,756 Mio. Zugmaschinen und 0,434 Mio. übrige Kraftfahrzeuge. Rechnet man noch schätzungsweise eine Million zulassungsfreie Kraftfahrzeuge mit Versicherungskennzeichen (also Mopeds, Mofas usw.) hinzu, so ergibt sich ein Gesamtbestand von etwa 36,7 Mio. Kraftfahrzeugen. Der Kraftfahrzeugstand stieg damit in den letzten fünf Jahren von 33,0 Mio. (1986) auf über 34,8 Mio. 1988 auf den heutigen Stand. Das entspricht einem Motorisierungsgrad von 593 Kraftfahrzeugen oder 495 Personenkraftwagen je 1000 Einwohner (nach Bevölkerungsstand vom 30.6.1989).

## Main – Donau – Kanal

Die Wasserstraße soll nun in der zweiten Jahreshälfte 1992 durchgehend zu befahren sein. Im vergangenen Jahr wurden 220 Mio. DM für den Kanalbau ausgegeben. Insgesamt sind 4,8 Mia. DM bis 1989 in den Main – Donau – Kanal investiert worden. Bis zur Fertigstellung werden noch 800 Mio. DM aufzuwenden sein. Diese 4,8 Mia. DM wurden zur Hälfte von den beiden Gesellschaftern, Bund und Land Bayern, durch zinslose Darlehen vorfinanziert. Fast 900 Mio. DM beschaffte sich die Gesellschaft auf dem Kapitalmarkt. Aus den Erträgen der Wasserkraftwerke, indirekt also von den Stromverbrauchern, wurden bisher 30% der Baukosten aufgebracht. Es steht noch bevor der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen, der sich bis weit

in das nächste Jahrtausend hinziehen wird. Im vergangenen Jahr ging der Verkehr am Main – Donau – Kanal um 5,7% auf 18,5 Mio. t zurück, was nicht zuletzt auch auf das Frühjahrshochwasser und den geringeren Heizölbedarf zurückzuführen ist. Die Öffnung des Ostens hat sich bisher zwar noch nicht in Zahlen niedergeschlagen, doch spiegelt sie sich in einer besseren Atmosphäre wieder. In zahlreichen westlichen und östlichen Ländern ist ein größeres Interesse für die Main – Donau – Wasserstraße erkennbar. So glaubt die Rhein – Main – Donau AG, daß die Wasserstraße durch die Öffnung Osteuropas eine wichtigere verkehrspolitische Dimension denn je bekommen werde.

*Die GRV vertritt die Auffassung, daß die Binnenschifffahrt zu den Wegekosten genauso herangezogen werden sollte wie die übrigen Verkehrsträger. Im übrigen ist die Dauer einer Fahrt durch über 50 Schleusen zwischen Mainz und Passau nicht gerade attraktiv.*

## Immer mehr Unfälle auf dem Gebiet der ehemaligen DDR

Auf dem Gebiet der ehemaligen DDR ist die Zahl der Verkehrsunfälle dramatisch gestiegen. In den ersten sieben Monaten dieses Jahres ereigneten sich etwa 40000 Unfälle, 52% mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Die Zahl der Todesopfer stieg um 69% auf 1379, die der Verletzten um 44% auf 32292. 13% der Unfälle in diesem Bereich werden von Autofahrern aus der bisherigen Bundesrepublik und Westberlin verursacht. Das ist nach unserer Auffassung ein trauriger Rekord. Als Hauptursachen werden genannt: Schnelles Fahren (22%) und Mißachtung von Vorfahrtsregeln (20,7%). Bei jedem zehnten Verkehrsunfall hat Alkohol eine Rolle gespielt. Mit der Vereinigung gelten in den fünf östlichen Bundesländern nunmehr auch die Verkehrsvorschriften der Bundesrepublik.

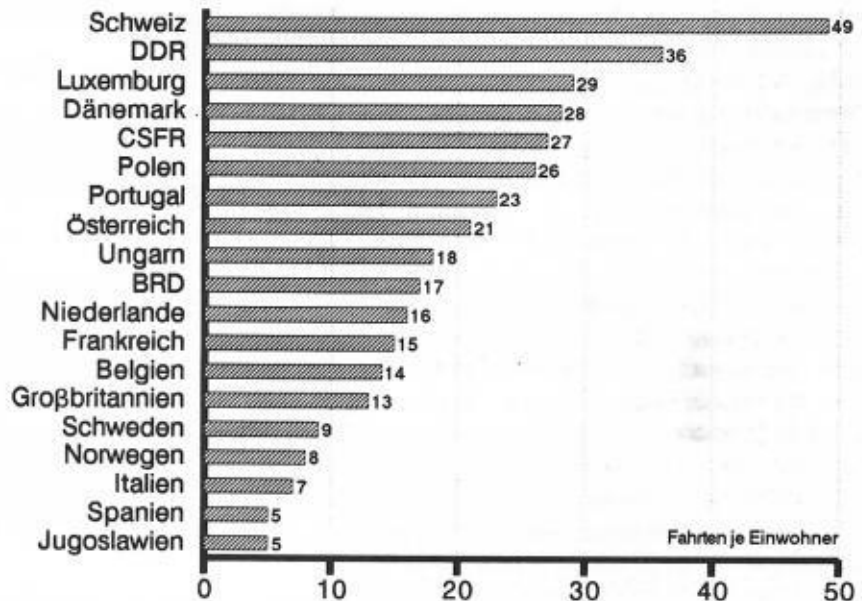
Wir meinen, daß dies kein Segen für diese Länder ist. Es wäre notwendig, allgemein neue Spielregeln im Verkehr zu erlassen, um die Zahl der Unfälle ganz erheblich zu reduzieren.

## Vorbildliche Schweiz

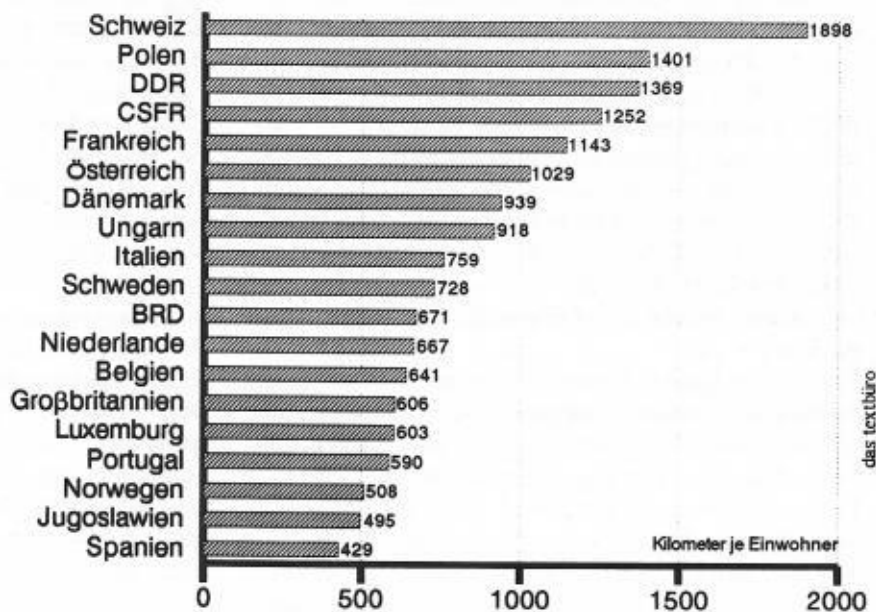
Vom gesamten Endenergieverbrauch des Verkehrs in der Schweiz entfallen nur 4% auf die Bahnen, Straßenbahnen und O-Busse und etwa 0,5% auf die Autobusse. Mit diesem sehr bescheidenen Energieverbrauch von 4,5% erbringen die öffentlichen Verkehrsmittel in der Schweiz die respektable Transportleistung von 43,6% des Güter- und 18% des Personenverkehrs. Auch wenn der Huckepackverkehr voll ausgebaut ist und »Bahn + Bus 2000« sowie die neuen Eisenbahn-Alpentransversalen realisiert sind, wird der Verbrauch nur etwa auf 6% Stromanteil ansteigen. Die wesentlichen Gründe des Energievorteils der öffentlichen Verkehrsmittel auf der Schiene liegen in dem bekannten hohen Wirkungsgrad des Elektromotors, der Gewinnung von mechanischer Arbeit aus der umweltfreundlichen Elektrizität. Dieser Wirkungsgrad liegt beim Elektromotor zwischen 80% bis über 90%. Verbrennungsmotoren können demgegenüber nur etwa 22% der eingesetzten Energie in mechanische Arbeit umsetzen. Auch beim Luftwiderstand hat die Eisenbahn mit geschlossenen Zügen erhebliche Vorteile gegenüber der Straße. Jeder Einwohner der Schweiz ist im Jahr 1988 im Durchschnitt 49 mal mit der Eisenbahn gefahren. Weltweit liegt die Schweiz damit hinter Japan mit sogar 60 Fahrten an zweiter Stelle. Bezogen auf die zurückgelegten Eisenbahn-Personenkilometer pro Einwohner und Jahr liegt die Schweiz mit 1898 km auf Platz eins vor Japan mit 1691 km.

### Bahnfahren in Europa

Pro Jahr zurückgelegte Fahrten je Einwohner (1988)



Pro Jahr zurückgelegte Distanz je Einwohner (1988)



Quelle: UIC Internationale Eisenbahnetatistik

das textbüro



# Weniger Schmutz

## Umweltminister will Umweltbelastungen im Verkehr abbauen

Umweltminister Dr. Klaus Töpfer legt ein Maßnahmenpaket für saubere Kraftstoffe vor. Nicht nur durch Umweltmaßnahmen am Auto, wie den 3-Wege-Katalysator, können bedeutsame Umweltbelastungen erreicht werden, sondern auch durch die konsequente Verbesserung der Treibstoffqualität. Die einzelnen Bausteine dieses Maßnahmenpakets sind:

### 1. Verbot von Bleiantiklopfmitteln im Benzin (Scavenger).

Die Bundesrepublik ist weltweit der erste Staat, der das Scavenger-Verbot eingeleitet hat. Bereits in diesem Jahr wird die Mineralölwirtschaft freiwillig Kraftstoff ohne Scavenger anbieten.

### 2. Verminderung der Benzolemissionen

a) Verminderung des Benzolgehalts im Benzin. Hier soll der Grenzwert des Benzolgehaltes im Ottokraftstoff von derzeit 5 Vol% auf 1 Vol% herabgesetzt werden, wobei in der Praxis heute der Anteil bereits um 2 Vol% liegt. Damit könnten heute ca. 10000 t an Benzolemissionen jährlich eingespart werden.

b) Einführung des Gaspenderfahrens. Minister Töpfer hat sich für die Einführung der Gaspenderung an Tankstellen entschieden. Ziel ist, eine Minderung der Emissionen von Benzingasen beim Betanken der Autos und bei der Befüllung der Vorrattanks an den Tankstellen. Derzeit werden bei der Verteilung des Benzins von der Raffinerie bis zur Tankstelle etwa 100000 t Benzindämpfe emittiert. Bei der Betankung von Autos sind es nochmals 45000 t. Wegen der hohen Emissionen an Tankstellen ist rasches Handeln erforderlich. Durch die Gaspenderung werden die Emissionen an der Tankstelle um etwa ca. 85% vermindert.

### 3. Weitere Steigerung des bleifreien Benzins.

Heute sind 95% der neuzugelassenen Benzin-PKW in der Bundesrepublik Deutschland mit dem geregelten 3-Wege-Katalysator ausgestattet. Über 5 Mio. PKW mit solchem Katalysator sind heute bereits im Verkehr.

### 4. Verminderung des Schwefelgehalts im Dieselmotorkraftstoff.

Beim Dieselmotorkraftstoff strebt Minister Töpfer eine nochmalige Herabsetzung des Schwefelgehalts von 0,2 Gew% auf 0,05 Gew% an. Damit könne die Partikelemission bei den Dieselfahrzeugen um ca. 15% vermindert werden.

### 5. Neue Kraftstoffe.

Minister Töpfer wies auf die Erforschung und Entwicklung neuer Kraftstoffe wie Wasserstoff, Ethanol, Methanol und Pflanzenöle hin. Hier warnte er jedoch vor Euphorie.

Die positive Entwicklung hin zum saubereren Kraftstoff wird sich auch auf dem Gebiet der Ex-DDR vollziehen, da die Bestimmungen über Benzinqualität und Bleigehalt auch dort gelten. Auch die steuerliche Förderung von bleifreiem Benzin ist hier mit inbegriffen.

*Die GRV meint hierzu, daß Minister Töpfer mit diesem Maßnahmenpaket zwar Umweltbelastungen im Straßenverkehr verringert, nach wie vor aber greift weder er noch die Bundesregierung nicht die wirkungsvollste Maßnahme zur Verminderung der Umweltbelastungen im Verkehr auf: Volle Anlastung der Sozial- und Umweltkosten und verstärkter Ausbau des Schienenverkehrs.*

## Umwelt - Computerprogramm »Mobil mit und ohne Auto«.

Mit einem Computerprogramm, das das »Umwelt- und Prognose Institut e.V. (UPI)« in Heidelberg erarbeitet hat, kann jeder, der Zugang zu einem Personal-PC hat, sein eigenes Verkehrsverhalten unter die Lupe nehmen und seinen Auto- oder Bahnalltag bewußter gestalten. Eine Vielzahl von Daten, angefangen von den Kosten bis hin zu den Emissionen, kann damit erhoben werden. Das Programm kostet DM 80,- und kann beim UPI-Institut, Handschuhsheimer Landstraße 118a, 6900 Heidelberg, bezogen werden.

## Ozonfabrik - Auspuff

Nach einer Mitteilung der Süddeutschen Zeitung im Juni 1990 hat die Abgasglocke über bundesdeutschen Autobahnen nach einer Studie der Deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt (DFVLR) eine Ausdehnung bis zu 12km Breite und über 300m Höhe. In diesem Bereich sei die Schadstoffkonzentration hoch, die Anreicherung der Atmosphäre etwa mit Stickoxiden reiche sogar, je nach Wetter, über 300m hinaus. Durch die Autoabgase würden großflächig und in großem Umfang Fotooxydantien gebildet, die sich in der Atmosphäre anreicherten und zu einem allmählichen Anstieg der Ozonkonzentration in den erdnahen Schichten der Atmosphäre führt. Die DFVLR habe in der Abgasfahne der Stadt München diese Ozonproduktion durch fotochemische Reaktionen deutlich nachweisen können. Bodennahes Ozon reagiert mit anderen Stoffen zu aggressiven Verbindungen, die Pflanzen, aber auch die menschliche Gesundheit schädigen können. An Autobahnen habe man eine Stickstoffdioxidkonzentration bis zum neunfachen des Grenzwertes gemessen.

### GRV und »Transport '90«

#### GRV gemeinsam mit Pro Bahn auf der »Transport '90« im Juni in München

Die Leitung der GRV hatte sich entschlossen, auch auf der »Transport '90«, der alle vier Jahre stattfindenden Fachmesse für Güter-, Personenverkehr und Logistik, zusammen mit den Freunden von Pro Bahn für eine umweltgerechte Verkehrspolitik zu werben. Wir konnten am Stand Herrn Pällmann, Mitglied des Vorstands der Deutschen Bundesbahn, begrüßen und unsere bahnbezogenen Aktivitäten erläutern. Wir glaubten, daß wir auf einer Messe, die immerhin 25000 Fachbesucher aus 73 Staaten begrüßen konnte, unbedingt präsent sein sollten. Die Messe bot den Besuchern nicht nur interessante technische Neuerungen, z.B. verschiedene Road-Railer-Systeme, sondern auch sehr wichtige verkehrspolitische Veranstaltungen. So warb z.B. mit viel Engagement der Schweizer Verkehrsminister Ogi für einen umweltfreundlichen Alpentransit. Wenn die EG es wünsche und ablasse von einer Forderung nach einem Straßenkorridor für LKW mit mehr als 28t Gewicht, setze sich die Schweiz für den Bau des Gotthard-Basistunnels ein. Sie wolle diesen Tunnel dann sogar allein finanzieren.

Von den vielen Exponaten der Messe sei eines besonders erwähnt: MBB zeigte auf einem gemeinsamen Ausstellungsstand mit der AEG das erste Modell eines Drehgestells in Faser-Verbundbauweise. Dieses Drehgestell, das von der Versuchsanstalt Minden der Deutschen Bundesbahn getestet wird, ist geeignet für Geschwindigkeiten bis zu 250km/h. Auf dem Rollenprüfstand in München-Freimann wurden damit auch Geschwindigkeiten bis 350 km/h »gefahren«. Zwei dieser Drehgestelle rollen seit Anfang 1980 unter einem Großraumwagen der 2. Klasse im regulären IC-Verkehr zwischen München und Hamburg. In 700000 zurückgelegten Kilometern bestätigten sich die guten strukturellen Eigenschaften dieses Drehgestells. Der Wartungsaufwand soll verhältnismäßig gering werden. Die erstmalige Nutzung von Faserverbundwerkstoffen im Trag- und Führbereich setzt einen Meilenstein in der Entwicklungsgeschichte der Laufwerke. Die Vorteile liegen vor allem darin, daß das Gewicht wesentlich verringert wird sowie Lärmbelastung und Verschleiß herabgesetzt werden.



Ausstellungsstand der GRV auf der Transport '90. Links Dr. Alfons Thoma (GRV), rechts Burkhard Hüttl (Pro Bahn).



Modell eines Drehgestells in Faser-Verbundbauweise auf der Transport '90. Von links nach rechts: Dr. Alfons Toma (GRV), Dr. Ludwig Bölkow und Dr. Christian Günther (MBB Donauwörth).

## Leserbrief

*An die Redaktion  
der GRV-Nachrichten*

*Mit großem Interesse habe ich die GRV-Nachrichten gelesen und bedanke mich sehr herzlich für ihre Information. Die einzelnen Beiträge sind sehr interessant aufgemacht und sprechen durch ihre Thematik an. Ich hoffe mit Ihnen, daß sich die Zahl der »Überzeugungstäter« noch weiter vergrößert; denn ich möchte Ihnen hinsichtlich des Stellenwertes des Schienenverkehrs zustimmen. Besonders beachtlich erschienen mir diese Gedanken unter den in den Beiträgen genannten Umweltaspekten. Die Zahl der gleichfalls davon Überzeugten nimmt glücklicherweise zu – zugleich aber auch der Rausch, einen schnellen PKW durch die Lande zu steuern. Ich fürchte, daß sich gerade auch in unseren Gebieten (ostdeutsche Länder) diese allgemeine Meinung zu Ungunsten des Schienenverkehrs auswirkt, auch wenn Sie davor warnen, die alten Fehler zu begehen. Trotzdem wollen wir Optimisten bleiben. Ich halte es in diesen Fällen gerne mit den Franzosen, die feststellten: Die Zukunft der Eisenbahn hat gerade erst begonnen.*

*gez. Rehbein, Dresden*

Herausgeber: Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.  
Mitglied des Deutschen Naturschutzrings (DNR)  
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