

Bromberger Straße 5  
4000 Düsseldorf 13

# GRV

# Nachrichten

## GESELLSCHAFT FÜR RATIONALE VERKEHRSPOLITIK e.V

### VERKEHRSPOLITIK

#### Verkehrshaushalt 1991

**D**er Haushaltsentwurf hat ein Volumen von 400 Mrd. DM (+ 1% gegenüber 1990). Der Einzelplan 12 des Bundesministers für Verkehr soll mit 35,3 Mrd. dotiert werden (+ 17,4% gegenüber 1990). Die Investitionen machen 17 Mrd. DM aus (+ 22,5% gegenüber 1990), davon sollen 48,4% in Richtung Ostdeutschland fließen. Die angekündigten Steuererhöhungen sind im Haushaltsentwurf noch nicht enthalten.

Die Deutsche Bundesbahn erhält 1991 nur 11,4 Mrd., davon 1,9 Mrd. für Investitionen (1990 waren es 1,8 Mrd. DM). Damit verliert die Deutsche Bundesbahn gegenüber 1990 rund 1,0 Mrd. DM. Die Deutsche Reichsbahn soll 8 Mio. erhalten (davon 3,8 Mrd. für Investitionen). Die Straße erhält 8,4 Mrd. (davon 6,6 Mrd. für Investitionen) und die Bundeswasserstraßen bekommen 2,2 Mrd. DM (davon 879 Mio. für Investitionen).

*Die GRV meint, daß dieser Verkehrshaushalt keine Wende in der Verkehrspolitik herbeiführen kann.*

#### Geld für den Golfkrieg

**Mit der Erhöhung der Mineralölsteuer werden die Lasten der Wiedervereinigung und des Golfkriegs finanziert**

**D**ie Bonner Koalition wollte zunächst die Steuer auf Benzin- und Dieselmotorkraftstoff zum 1.7.1991 um 25 Pfennig pro Liter erhöhen. Damit wäre der Liter Diesel statt mit 44,2 mit 69,2 Pfennig je Liter steuerlich belastet worden. Diese Anhebung für alle Treibstoffarten hätte dem Bund Mehreinnahmen von etwa 15,5 Mrd. DM gebracht. Nunmehr hat sie sich dazu entschieden, bleifreies Benzin um 22, bleihaltiges um 25 und Dieselmotorkraftstoff nur um 10 Pfennige zu erhöhen (Als Ausgleich für die erhöhte Mineralölsteuer steigt die Kilometerpauschale in diesem Jahr

von 50 auf 58 Pfennig und 1992 auf 65 Pfennig pro Kilometer). Die Erhöhung aller Treibstoffarten um einen Pfennig macht jährlich rund 630 Mio. DM aus. Leider dient die Erhöhung der Mineralölsteuer nicht etwa zur Abdeckung der externen Kosten des Straßenverkehrs oder überhaupt der Lösung ökologischer Probleme. Sie muß für die großen finanziellen Belastungen herhalten, die durch den Golfkrieg und die Wiedervereinigung entstanden sind.

#### VERKEHRSPOLITIK

Verkehrshaushalt 1991	1
Mineralölsteuer finanziert Lasten aus Golfkrieg	1
Sozialkosten des Verkehrs	2
Abbau von Subventionen	4

#### BUNDESBahn - ANDERE BAHNEN

Elektrifizierung Hamburg - Flensburg?	5
Großer Fahrplanwechsel 1991	6
Alte Grenzen - neue Schienen	6
Privatisierung des Güterkraftverkehrs?	10
Gewerkschaften fordern Expansion	10
Wenig neues vom Brenner	10
Neue Betriebsstrukturen in Schweden	11
Italienische Reformen	11
Trennung Fahrweg/Betrieb bei BR?	12
SBB in Nöten	12

#### TECHNIK - NEUE STRECKEN

Neubau- und Ausbaustrecken	13
Investitionen der Deutschen Bundesbahn	14
Intercargo - Express	14
TAV - Strecken in Italien	15
Brückenschlag nach Sizilien	15

#### ANDERE VERKEHRSMITTEL

Edzard Reuter: Der Preis der Mobilität	16
DIHT für Luftverkehr	17
Geschwindigkeitsbegrenzer für Lkw	17

#### VERMISCHTES

VTG - Ferry - Waggons wechseln Besitzer	18
Urheberrecht auf DB - Emblem?	18
Neue Aufgaben für Gohlke	18

# Sozialkosten des Verkehrs

Zu diesem Thema bringen wir Auszüge aus einem Vortrag des Akademiedirektors Dr. W. Molt, Universität Augsburg, vor der Bezirksvereinigung Südbayern der DVWG im Januar 1991.

Die vollständige Wiedergabe des Vortrags ist aus Platzgründen leider nicht möglich. Die Redaktion meint jedoch, daß die nachstehenden Ausführungen reichlich Anlaß zum Nachdenken geben.

## 1. Definitionen

- a) Sozialkosten sind jene Kosten, die mit der Produktion verbunden sind und für die der Betrieb kein direktes Entgelt zahlt. Als sozialer Nutzen gelten jene Werte, die der Betrieb schafft oder bewirkt, ohne ein Entgelt zu bekommen. (Utility und Desutility werden oft zu austauschbaren Begriffen, je nach der Perspektive des Beurteilenden.)
- b) Verkehr ist ein komplexes Phänomen, das sich dem Bemühen, mit der Begriffswelt der Ökonomie rational Ordnung zu schaffen, beharrlich verweigert. Verkehr ist u.a. ein Instrument zur Erstellung und Erlangung von Gütern. Mobilität mag erstrebenswert sein, aber man hat auch zu unterscheiden zwischen notwendigem und überflüssigem Verkehr. Verkehr wird meist als ein zu minimierender Kostenfaktor betrachtet; Verkehr kann auch ein Konsumgut sein – Geschäftszweig der Reisebranche. Die Verkehrsplanung ist mit erheblichen Problemen beladen: "Verkehr schafft Verkehr" – "wer Straßen baut, wird Verkehr ernten". Die Beseitigung jeden Engpasses schafft neuen Verkehr.

Die sozialen Kosten des Verkehrs: Im Vordergrund stehen der Straßen- und Luftverkehr, aber auch der Schiffs- und Eisenbahnverkehr bleiben keineswegs verschont.

- In der ökonomischen Diskussion tritt die Frage auf, ob der Verkehr Kosten verursacht, die von der Allgemeinheit zu tragen sind, ohne daß der einzelne die Chance hat, davon zu profitieren. So trägt der Lkw nur einen geringen Teil der Kosten für Straßenbau und Unterhalt, die er verursacht. Noch schlechtere Werte erzielt die Binnenschifffahrt dann, wenn sie mit den Neu- oder Ausbaurkosten von Wasserstraßen belastet wird. Flugzeuge und Flugzeugindustrie sind Kostgänger des Staates. Eisenbahnen und Nahverkehrsunternehmen erwirtschaften meist große Defizite.
- Bei der Wohlfahrtsdiskussion spielen die Folgewirkungen des Verkehrs, die von einzelnen oder Gruppen ohne Entschädigung zu tragen sind, eine beachtliche Rolle. Das sind z.B. Lärm, Verlust von Freiflächen, Trennungswirkungen und Landverbrauch. Dabei ist das Pro-

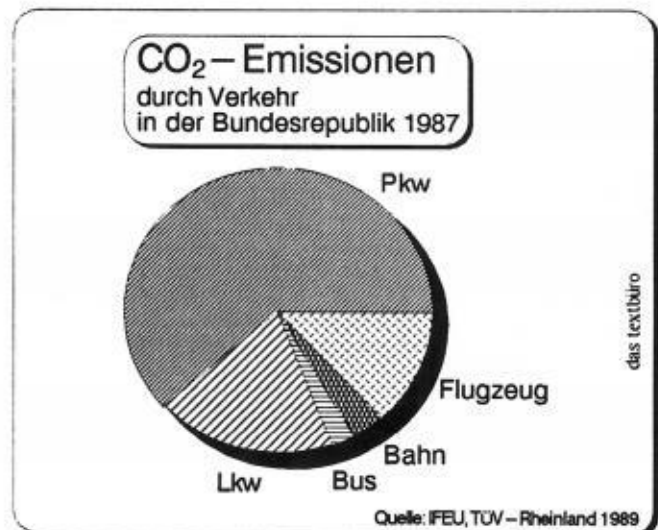
blem, wer für den Schaden aufzukommen hat, kaum lösbar.

- Umweltschäden: Waldschäden, Luftbelastung bis hin zu möglichen Klimakatastrophen. Der Verkehr, insbesondere der Straßenverkehr, nimmt dem Rest der Bevölkerung Güter weg. Solange solche Güter unerschöpflich sind, ist die Beanspruchung wenig problematisch. Aber z.B. der Waldbesitzer wird ohne Entschädigung enteignet.
- Unfallfolgen, soweit diese nicht durch Versicherungen abgedeckt sind, zählen zu den Sozialkosten. Aber auch hier gibt es Ausgleiche. Wer einen sehr hohen Schaden verursacht, erhält ihn ausgeglichen durch die Zahlung der Mitversicherten. Wer versichert ist und keinen Schaden verursacht, muß für die anderen bezahlen.

## 2. Probleme bei der Bewertung

Erst das unglaubliche Wachstum des Straßenverkehrs hat die Folgewirkungen unüberschaubar gemacht.

- a) Problem der Zuordnung  
Verhältnismäßig leicht ist die Identifizierung der Lärmquelle. Schwieriger ist schon ihr Anteil an der Störwirkung. Bei Waldschäden oder Klimaänderungen weiß man, was die Ursache und wie groß der Anteil des Verkehrs ist. Dennoch gibt es Beweislücken. In der Regel kann es sich hier nur um grobe Schätzungen handeln. Noch problematischer ist das Umlegen auf den individuellen Schädiger, dessen Anteil ja minimal ist.
- b) Problem der Bewertung  
Richtig monetär kann nur dann ein Schaden bewertet werden, wenn mit Hilfe von Geld eine Schadensbeseitigung möglich ist, z.B. bei Sachschäden im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen (Reparatur- oder Wiederbeschaffungspreis). Bei Personenschäden bis hin zum Verkehrstoten wird die monetäre Bewertung fast völlig in Frage gestellt. In den meisten Fällen muß mit »Schattenpreisen« gearbeitet werden.



### 3. Erbringung der Sozialkosten

a) Die Sozialkosten werden sowohl einem einzelnen oder auch der Allgemeinheit aufgebürdet. Der Straßenanlieger einer lauten Straße trägt die dadurch entstehenden Lasten, der Waldbesitzer ist der Schädigung seines Eigentums ausgesetzt. Klimaveränderungen werden wir alle zu tragen haben. Eine Zuordnung der Kosten nach dem Verursacherprinzip ist die einzige Form, die mit den Regeln einer freien Marktwirtschaft verträglich ist. Die Zuordnung kann auch vom Staat angeordnet werden. Im Verkehr ist der Anteil an der Energienutzung ein einigermaßen gerechter Maßstab. Doch gehen die Schätzungen weit auseinander. So gibt es eine Bandbreite bei der Festlegung des Aufschlages auf den Liter Treibstoff, der zwischen zwei und zehn DM liegt.

### b) Verwendung der Einnahmen

Schnell wird klar, daß der aufzubringende Betrag nicht dafür gedacht ist, die Geschädigten zu entschädigen, was bei den meisten Schäden auch nicht möglich ist. Die Finanzierung von Lärmschutzanlagen mit solchen Geldern gibt noch einen Sinn, obwohl auch dies durch die Verursacher unmittelbar finanziert werden müßte.

### 4. Wettbewerbswirkungen der Sozialkosten

Erst wenn es gelingt, die Sozialkosten zu internalisieren, würde sich die Wettbewerbslage schlagartig verändern. Die Schiene trägt einen großen Teil ihrer Kosten selbst bzw. weist ihr Defizit als Belastung des Staatshaushaltes direkt aus. Das Kraftfahrzeug dagegen ist ein »Free Rider«, der ohne unmittelbare Bezahlung die Infrastruktur, Energie, Luft usw. in Anspruch nimmt. Bisher wurde auch die Beseitigung der Autowracks und der Altreifen der Allgemeinheit aufgebürdet. Die sozialen Kosten werden zum Teil durch die Kraftfahrzeugsteuer aufgebracht. Kein zweckmäßiges Verfahren, da die Abgabe an den Besitz und nicht an die eigentliche Schadensverursachung, nämlich den Gebrauch, gebunden ist. Das gilt auch für die Haftpflichtversicherung. Da jedoch die Sozialkosten auf die Allgemeinheit bzw. auf das Kollektiv der Kraftfahrzeugbesitzer abgewälzt werden, hat der Kraftfahrzeugverkehr einen erheblichen Wettbewerbsvorsprung gegenüber der Schiene. Beim Flugverkehr ist es ähnlich. Dieser ist noch zu allem Überfluß von der Mineralölsteuer befreit. Dazu werden der Flughafenbau, die Flugsicherung und die Flugzeugentwicklung vom Staat subventioniert. Eigentlich müßten die Weitgüter- und -personenverkehre mit dem Schiff über See billig abgewickelt werden, aber das Gegenteil ist der Fall. Eine Internalisierung der Sozialkosten beim Kraftfahrzeug und beim Flugzeug würde energierationellere Fahrzeuge bis hin an die Grenze des Möglichen vorantreiben oder Substitutionseffekte auslösen. Dies würde sich im übrigen auch arbeitsplatzbeschaffend auswirken.

### 5. Auswirkungen auf die Wertschöpfung

Kritiker betonen, daß die Internalisierung der Sozialkosten das Wirtschaftswachstum und damit den Wohlstand verschlechtern würden. Aber bei Umweltschäden in der Größenordnung einer dreistelligen Milliardenzahl (es werden bis zu 123 Mrd. DM pro Jahr angegeben) wird deutlich, daß dabei das Kapital Natur aufgezehrt wird. In diesem Zusammenhang ist auch der Golfkrieg zu sehen, weil die Ausbeutung des Erdöls Reichtum erzeugt hat, das die Basis für die Beschaffung von umfangreichem und teurem Kriegsgerät ist. Gleiche Aspekte zeigt das Müllproblem. Noch wird uns das Problem der Verschmutzung der Weltmeere nicht echt präsentiert. Wenn die Rechnung eines Tages präsentiert wird (siehe Verschmutzung der Adria), dann werden andere als die Verursacher die Kosten zu tragen haben. So werden die Sozialkosten neu umverteilt.

### 6. Ordnungspolitische Aspekte

Ordnungspolitisch bedenklich ist es, wenn Abgaben (z.B. jetzt die Anhebung der Mineralölsteuer um 22 bzw. 25 Pfennig - Diesel um 10 Pfennig) zur Dekkung des allgemeinen Haushalts herangezogen werden. Nun stehen beim Verkehr den Sozialkosten soziale Nutzen gegenüber. Nicht-kostendeckende Tarife bei der Bahn machen diese zu einer Sozial-einrichtung. Die soziale Benachteiligung verschiedener Bevölkerungsgruppen ist jedoch keine Aufgabe der Verkehrspolitik, sondern der Einkommens- und Sozialpolitik. Auch höhere Steuernachlässe bei der Benutzung des eigenen Pkw im Berufsverkehr sind kontraproduktiv. Ziel müßte es sein, dem kostengünstigsten, d.h. dem Verkehrsmittel, das die geringsten Sozialkosten verursacht, zum Erfolg zu verhelfen und zugleich überflüssigen Verkehr zu vermeiden. Dabei ist es nicht möglich, ein Verkehrssystem vorzuhalten, das jeder Belastung zu jedem Zeitpunkt gewachsen ist.

Prof. Oettle, Vorstand des Seminars für Verkehrswirtschaft und öffentliche Wirtschaft der Universität München, der auf der erwähnten Veranstaltung zum gleichen Thema referierte, meinte u.a., daß es voll abgeltungsfähige, teilweise abgeltungsfähige und nicht abgeltungsfähige soziale Kosten (z.B. bei Verlust des Lebens oder bei klimatologischen Veränderungen) gibt. Politische Entscheidungen sind darüber erforderlich, inwieweit solche Kosten toleriert werden sollen. Dies bedeutet, daß eine rein marktwirtschaftliche Steuerung des Verkehrs ausgeschlossen ist.

*Die GRV meint, daß die Politik dem Problem der sozialen Kosten des Verkehrs nicht die gebührende Aufmerksamkeit widmet.*

# Abbau von Subventionen

Folgerungen aus der Wegekostenrechnung des DIW für 1987 und der Studie der Planco-Consulting GmbH von 1989. Ein Beitrag, den uns Dipl.-Ing. Albert Feulner, München, zur Verfügung gestellt hat. Wir bringen ihn in gekürzter Form:

Der Deutsche Industrie- und Handelstag (DIHT) hat in einer Denkschrift das Motto ausgegeben, der Verkehr solle den Verkehr selbst finanzieren. Es stellt sich nun die Frage, wo zusätzliche Verkehrswegeabgaben ansetzen müßten, um verdeckte Subventionen abzubauen.

Nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten müßten die einzelnen Verkehrsträger - Straße, Schiene und Binnenwasserstraße - in erster Priorität die von ihnen verursachten *Wegekosten* - unterschieden nach Personen- und Güterverkehr - und in zweiter Priorität auch die von ihnen verursachten »*externen Kosten*« tragen.

Die Wegekostenberechnung des DIW von 1987 weist für die alten Bundesländer folgende Zahlen aus (in Milliarden DM/Jahr):

	spezifische Steuer- einnahmen	Wegekosten	Differenz
Personenverkehr Straße (Pkw)	24,378	17,827	+ 6,551
Güterverkehr (inländische und ausländische Lkw)	7,120	12,648	- 5,528
Binnenschifffahrt	0,104	1,014	- 0,910

Aus diesen Zahlen ist zu entnehmen, daß der Pkw mit 6,5 Mrd. DM jährlich Überschuß bei den Wegekosten schon einen Beitrag zu seinen externen Kosten leistet, daß aber der Lkw 1987 ein Defizit von 5,5 Mrd. DM bei seinen Wegekosten aufweist. 1990 wurde die Kfz-Steuer für den Lkw gesenkt, was eine zusätzliche Steuerentlastung um rund 1,1 Mrd. DM pro Jahr bedeutet, so daß die Wegekostenunterdeckung des Lkw heute mit rund 6,6 Mrd. DM/Jahr zu beziffern ist. Um diese Defizite zu decken, wäre beispielsweise die Mineralölsteuer für Dieselkraftstoff um rund 0,63 DM pro Liter anzuheben.

Als externe Kosten des Verkehrs wurden in dem Gutachten der Planco-Consulting GmbH von 1989 folgende Bereiche quantifiziert:

- a) Kosten der Luftverschmutzung (Gesundheitsschäden, Materialschäden, Schäden an Tier und Pflanzen, Waldschäden)
- b) Boden- und Wasserbelastung
- c) Lärmschäden
- d) Unfallschäden (soweit nicht internalisiert).

Die bei dieser Untersuchung ermittelten externen Kosten des Landverkehrs für die alten Bundesländer von insges. 37 Mrd. DM/Jahr sind - darauf weist das Gutachten hin - Minimalkosten und liegen

erheblich unter anderen Schätzungen, die sich auf 50 bis 80 Mrd. DM/Jahr belaufen.

Nicht bewertet wurde Kohlendioxydausstoß (CO<sub>2</sub>), dessen langfristige Klimabeeinträchtigungen bekannt sind, weil für dessen Bewertung geeignete Rechenmodelle fehlen. Er hängt direkt von der Menge der verbrannten fossilen Brennstoffe ab und damit vom Energieverbrauch. Nach Schätzungen des Umweltbundesamtes vermeidet der Schienentransport pro Tonnenkilometer durchschnittlich 73% (beim Personenverkehr 62%) der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die im Falle einer Straßenbeförderung angefallen wären.

Für die landgebundenen Verkehrsträger ergeben sich folgende externe Kosten in Milliarden DM/Jahr als unterste Grenze:

	externe Kosten	
	Personenverkehr	Güterverkehr
Straße (Pkw bzw. Lkw)	29,7	5,6
Schiene	0,7	0,6
Binnenschifffahrt	-	0,1

Die externen Kosten durch Lärm sind bei Bahn und Straße mit je 0,84 Mrd. DM jährlich gleich. Die Unterschiede liegen hauptsächlich bei der Luftverschmutzung (ohne CO<sub>2</sub>), bei den nicht internalisierten Unfallkosten und verkehrsbedingten Boden- und Wasserbelastungen. Bei der Luftverschmutzung, die bei der Bahn mit 0,2 Mrd. DM, bei der Straße mit 12,1 Mrd. DM jährlich zu Buche schlägt, ergeben andere Berechnungsmethoden für die Straße 22,3 Mrd. DM (gegenüber Bahn 0,3 Mrd. DM jährlich), ebenfalls ohne Einbeziehung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses.

Um eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der Straße und Schiene bei den Wegekosten und den externen Kosten zu erreichen, wäre der Pkw jährlich mit zusätzlich 22,5 Mrd. DM zu belasten, der Lkw mit jährlich 11,6 Mrd. DM. Die heutige Steuerbelastung und die sich aus der Vollabdeckung der Wegekosten und einer Teilabdeckung der externen Kosten ergebenden Steigerungsraten errechnen sich daraus wie folgt:

	1991 DM/100 kg	Wegekosten DM/Liter	Umwelt DM/Liter	Summe DM/Liter
Diesel	53,25	ca. 0,45	+ 0,63	1,55
Benzin unverbl.	60,-	ca. 0,47	-	1,11
Benzin verbl.	67,-	ca. 0,52	-	1,16

Was ist das Fazit aus diesen Zahlen?

Neben ihren Belastungen aus der politisch bedingten Schuldenlast, aus den nicht voll erstatteten Defiziten des auferlegten ÖPNV und den überproportionalen Soziallasten der Versorgungsempfänger ist die DB in ihren Wettbewerbsbedingungen gegenüber der Straße und insbesondere gegenüber dem Straßengüterverkehr erheblich dadurch benachteiligt, daß der größere Teil der im Straßenbereich entstehenden Kosten vom all-

gemeinen Steuerzahler und nicht vom Verursacher gedeckt wird.

Wenn der Verkehr sich selbst finanzieren soll, muß die Mineralölsteuer schrittweise – mindestens bis auf die genannten Beträge – angehoben werden, vorrangig beim Dieselmotorkraftstoff, da der Lkw nicht einmal seine Wegekosten trägt.

Es ist sinnvoll, die Kosten über die Mineralölsteuer zu erheben, da die Umweltbelastungen ausschließlich durch den bewegten Verkehr verursacht werden und die Kfz-Steuer vom Autofahrer als Fixkostenanteil betrachtet wird, während in erster Linie der Kraftstoffpreis seine Verhaltensweise bestimmt. Darüber hinaus werden dadurch die ausländischen Kfz stärker zur Kostendeckung herangezogen, was für die Bundesrepublik als Transitland von ausschlaggebender Bedeutung ist.

Die Folge dieser Anhebung der Kraftstoffpreise sind höhere Transportpreise, an denen auch die Bundesbahn partizipieren könnte. Dadurch würde deren Zuschußbedarf sinken. Die Mehreinnahmen von rund 34 Mrd. DM jährlich stünden für einen ökologisch sinnvollen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur oder für sonstige Maßnahmen zur Bewahrung einer gesunden Umwelt zur Verfügung. Durch eine behutsame Anpassung der Tarife der Bahn wäre eine schrittweise, dem Infrastrukturausbau bei der Bahn angepaßte Verlagerung der Transporte von der Straße auf die

Schiene anzustreben. Nachdem in den letzten 30 Jahren das Straßennetz der alten Bundesländer mit rund 450 Mrd. DM – das sind durchschnittlich jährlich 15 Mrd. DM – um 34% erweitert wurde, wären nun in erster Linie die Schieneninfrastruktur zu modernisieren und die dort bestehenden und sich durch zunehmenden Verkehr verschärfenden Engpässe zu beseitigen.

Voraussetzung für diesen ökologischen und volkswirtschaftlich sinnvollen Prozess ist, daß diese Gedanken, die in der Öffentlichkeit der Bundesrepublik in den letzten Jahren schon Eingang gefunden haben, auch in Europa zum Durchbruch verholfen werden, da Verkehrspolitik heute nur noch im Rahmen der EG machbar ist.

Der Vorschlag der EG-Kommission, die Richtwerte für die Mineralölsteuer um 50% zu erhöhen, wäre ein erster Schritt, die einzelnen Verkehrsträger stärker an den von ihnen verursachten Kosten zu beteiligen. Es bleibt zu hoffen, daß die europäischen Regierungen diesem Vorschlag zustimmen.

Ebenso richtig ist der Beschluß der Bundesregierung, die Mineralölsteuer zu erhöhen. Die vorgesehene Erhöhung des Vergaserkraftstoffes um 20 bis 25 Pfennig/Liter ist sinnvoll. Demgegenüber bedeute die Erhöhung der Dieselsteuer um lediglich 10 Pfennig/Liter eine Fortsetzung der systemwidrigen und einseitigen Subventionierung des Straßengüterverkehrs.

---

## BUNDESBAHN – ANDERE BAHNEN

---

### Krause kontra Knittel

#### Die Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Flensburg ist in Frage gestellt

**D**er Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Dr. Wilhelm Knittel teilte auf eine Anfrage mit, daß eine derartige Maßnahme wie die Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Flensburg hinter dem Ausbau z.B. von Aachen nach Köln und den ostdeutschen Eisenbahnverbindungen zurückstehen müßte. Außerdem setze Bonn auf die Fehmarnbelt-Verbindung sowie auf die Ostseerouten nach Südschweden (Sassnitz – Trelleborg; Anm. d. Red.). Bundesverkehrsminister Prof. Krause will jedoch diese Entscheidung nochmals überprüfen lassen. Von dänischer Seite wird die »Knittel-Entscheidung« sogar als »Katastrophe für den skandinavischen Eisenbahnverkehr« bezeichnet. Es wird dabei angedroht, die Mitarbeit bei der geplanten Untertunnelung des Fehmarnbelts zu versagen. Hamburg – Flensburg liegt im Zuge der künftigen festen Landverbindung über den

Öresund und die Große-Belt-Verbindung. Beim Projekt der Öresundquerung ist eine erste Entscheidung dahingehend gefallen, daß die Querung nicht wie bisher zwischen Helsingborg und Helsingör (4 km), sondern zwischen Kopenhagen und Malmö (17 km) vorgenommen wird. Es wird eine Kombination von Brücke und Tunnel werden (geschätzte Kosten einschließlich der Anbindungen 17,8 Mrd. dKr = 4,7 Mrd. DM). Es ist eine zweigleisige Bahn und vierspurige Straße vorgesehen. Die Verkehrsminister von Schweden und Dänemark haben sich auf einen Baubeginn in 1993 geeinigt.

Eine solche durchgehende elektrifizierte Bahnverbindung würde in den 90er Jahren einen Zuwachs von 60% im skandinavischen Schienen-Güterverkehr bringen. Auch das Land Schleswig-Holstein steht hinter der Elektrifizierung von Hamburg nach Flensburg.

*Die GRV meint, daß eine solche feste Landverbindung auf der Schiene nicht unerhebliche Verlagerungen auch im Bundesgebiet von der Straße auf die Schiene bringen würde. Sicher haben die von Staatssekretär Knittel erwähnten Ausbauten Priorität. Aber man muß daran denken, daß eine Nichtelektrifizierung in Schleswig-Holstein (früher »Dieselinsel« genannt; Anm. d. Red.)*

eben auf die verfehlte Verkehrspolitik der vergangenen Zeit zurückzuführen ist. Wenn auch die Aufgaben, die auf die Bundesrepublik in den ostdeutschen Ländern zukommen, riesengroß sind und erhebliche Mittel verlangen, müßte es doch möglich sein, solche dringenden Vorhaben parallel zu den Prioritätsstrecken zu realisieren. Die Kosten für die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Flensburg sind mit 525 Mio. DM veranschlagt. Schleswig-Holstein will dazu immerhin 125 Mio. DM beisteuern. Leider wird in Dänemark ein von Deutschland abweichendes Stromsystem für die dortige Bahnelektrifizierung verwendet, so daß entweder an der Grenze Lokwechsel stattfinden muß oder Mehrstromsystemlokomotiven eingesetzt werden müssen.

## Fahrplanwechsel 1991

### Mit Einführung des Sommerfahrplans werden die erste Früchte der Milliardeninvestitionen geerntet

**A**b Sommerfahrplan 1991 werden die beiden Neubaustrecken Hannover-Würzburg und Mannheim-Stuttgart für die ICE-Linie 6 Hamburg-Hannover-Kassel-Frankfurt/M.-Mannheim-Stuttgart-München genutzt. Auf den Neubaustreckenabschnitten wird mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h gefahren.

Diese Umstellung verlangt ein völliges Umkrempeln des bisherigen Fahrplangefüges. Es muß sehr darauf geachtet werden, daß die erzielbaren Fahrzeitgewinne bei den Übergängen auf andere Züge in den Knotenbahnhöfen nicht wieder verlorengehen. Die Linie 6 ist nun der Testfall, ob mehr Bürger sich der Bahn anvertrauen, weil sie, was die Reisezeit anbelangt, einen großen Schritt nach vorne getan hat. Abgesehen von der Beziehung Hamburg-München dürfte sich das Fliegen in diesem Korridor zeitlich kaum mehr lohnen.

Die GRV wünscht der Bahn viel Erfolg bei diesem Test und bei ihren weiteren Schritten hin zu einer modernen Eisenbahn.

## Alte Grenzen – Neue Schienen

### Schienenübergänge über die ehemalige »Zonengrenze«

**V**or der Teilung Deutschlands gab es 47 Übergänge (siehe Verzeichnis) über die Linie, die später als »Zonengrenze« bezeichnet wurde. Während der Existenz zweier »souveräner deutscher Staaten« waren neun Übergänge zwischen der Bundesrepublik und der DDR zugelassen. Es handelt sich um folgende Übergänge:

Lübeck – Herrnburg	lfd. Nr. 1)
Büchen – Schwanheide	lfd. Nr. 3)
Wolfsburg – Oebisfelde	lfd. Nr. 10)
Helmstedt – Marienborn	lfd. Nr. 13)
Walkenried – Ellrich	lfd. Nr. 24)
Bebra – Gerstungen	lfd. Nr. 33)
Philippsthal – Vacha (Kalibahn)	lfd. Nr. 34/35)
Ludwigsstadt – Probstzella	lfd. Nr. 44)
Hof – Gutenfürst	lfd. Nr. 47)

Über die anderen Übergänge schrieb Ralf Roman Rossberg in seinem Buch »Grenze über deutschen Schienen«: "Unterdessen tilgt die nivellierende Kraft der Natur die übrigen Strecken gewissermaßen von selbst aus dem Landschaftsbild. Vielfach wuchert längst üppige Vegetation über den alten Anlagen und bedeckt die Schienen, wo sie noch liegen, die Schwellen, den Schotter. Nur hier und da sind charakteristische Überreste der Eisenbahn erkennbar geblieben: Gleise, Brücken, Stellwerke, Signale, Schilder, Masten, Kilometersteine. Meist schneidet die Grenze irgendwo in der freien Landschaft weitab von Ortschaften und öffentlichen Wegen die überwucherte Trasse. Wer mit ihrem Verlauf und dem Gelände nicht vertraut ist, findet sie kaum noch.

So erfüllt sich, dem Auge der Öffentlichkeit weitgehend entzogen, das Schicksal dieser Eisenbahnstrecken. Die Zeit ist nicht fern, da sie – wie schon zumeist auf neueren Landkarten – völlig verschwunden sein werden."

Mit der Vereinigung ist alles anders geworden! Oder doch nicht? Selbstverständlich kann man wohl nicht die Wiederinbetriebnahme der 38 geschlossenen Übergänge verlangen, handelt es sich doch teilweise um Strecken, die wegen ihrer geringen Bedeutung oder wegen ihrer Unwirtschaftlichkeit auch stillgelegt worden wären, wenn es die Grenze nicht gegeben hätte. In der Aufstellung sind nur die Stilllegungsdaten der westdeutschen Teile der Strecken angegeben. Ein vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) bei KOMPLAN (Arbeitsgemeinschaft Kommunale Planer) in Auftrag gegebenes Gutachten spricht sich dafür aus, daß insgesamt 26 Übergänge aufrechterhalten bzw. wieder in Betrieb genommen werden sollten, wenn gewährleistet werden soll, daß der Verkehrsträger Bahn seine wachsende Bedeutung im gesamtdeutschen bzw. europäischen Markt wahrnehmen kann. Von den 26 Strecken haben 4 (5) eindeutig internationale Verkehrsfunktionen, 10 Strecken überregionale und 12 Strecken regionale Bedeutung und Netzergänzungsfunktion. KOMPLAN ermittelte die Kosten für alle vorgeschlagenen Ausbauten zu 16,43 Mrd. DM.

- 1) Übergang: Lübeck – Herrnburg  
Strecke: Hamburg – Bad Kleinen – Rostock  
Übergang war immer offen, Ausbau der Strecke erscheint gesichert, geschätzter Investitionsbedarf nach KOMPLAN 155 Mio. DM
- 2) Übergang: Klein Zecher – Zarrentin  
Strecke: (Kiel) – Lübeck – Hagenow Land – Wittenberge – Berlin

VCD empfiehlt Ausbau, geschätzter Investitionsbedarf nach KOMPLAN 55 Mio. DM, kein Ausbau in Aussicht. Die Strecke wurde auf der westlichen Seite 1971 stillgelegt.

- 3) Übergang: Büchen – Schwanheide  
 Strecke: **Hamburg – Wittenberge – Berlin**  
 DB/DR – Kommission empfiehlt, die Strecke bis 1997 zu elektrifizieren und zweigleisig auszubauen. Ausbau der Strecke erscheint gesichert, Kostenschätzung nach KOMPLAN 3,75 Mrd. DM.

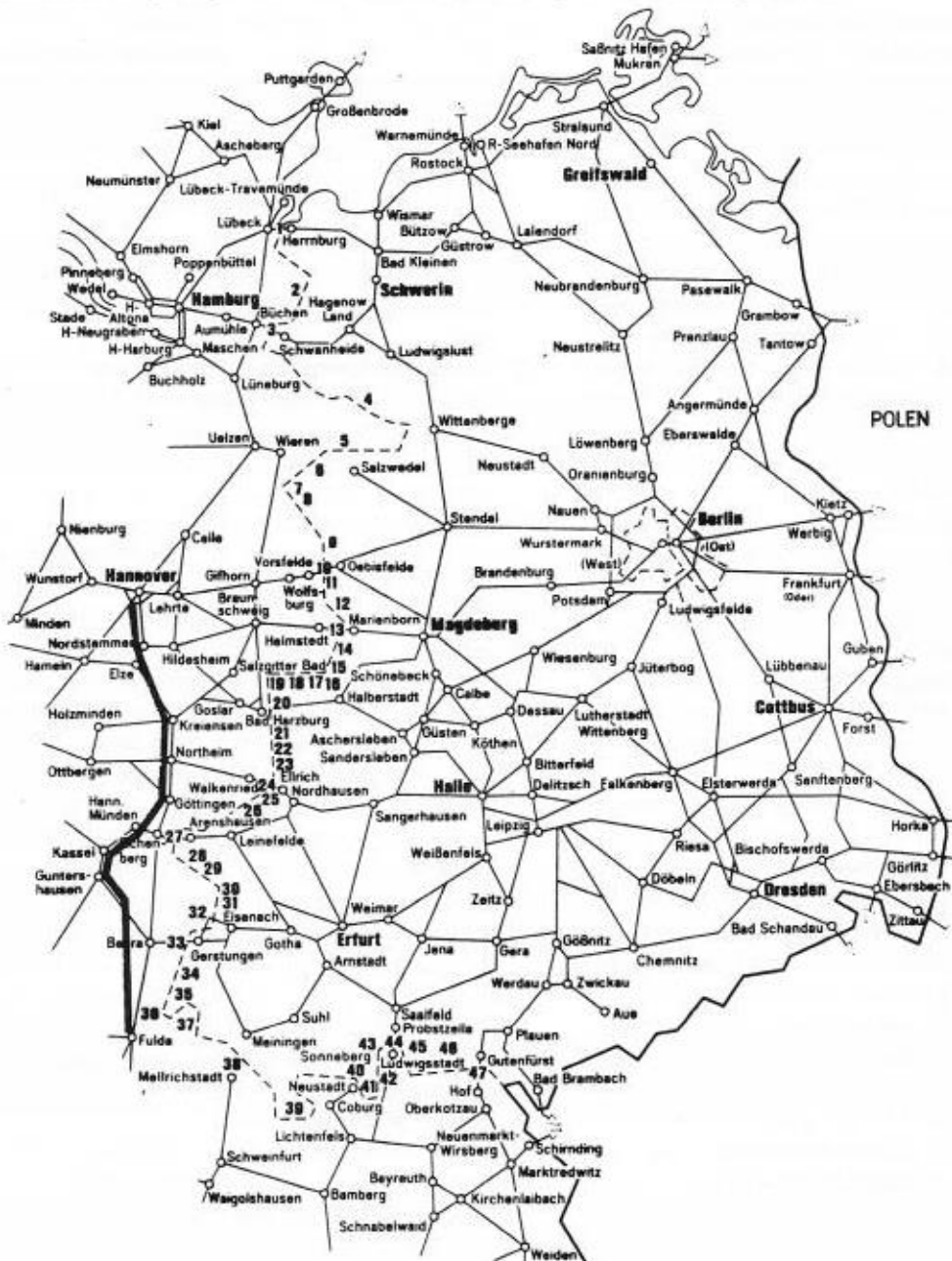
- 4) Übergang: Dannenberg Ost – Festung Dömitz  
 Strecke: **Lüneburg / Uelzen – Dannenberg – Dömitz – Ludwigslust**  
 VCD empfiehlt Ausbau, Kostenschätzung nach KOMPLAN 90 Mio. DM, kein Ausbau in Sicht. Die Streckenstilllegung zwischen Lüneburg – Ost und Dannenberg wurde der DB versagt. Sie erhielt Ausgleich nach § 28a BbgG.

- 5) Übergang: Lübbow – Bürgerholz  
 Strecke: **Dannenberg Ost – Salzwedel**  
 VCD empfiehlt Ausbau, Kostenschätzung nach KOMPLAN 45 Mio. DM. Die Strecke wurde 1971 stillgelegt, kein Ausbau in Aussicht.

- 6) Übergang: Nienbergen – Bergen (Dumme)  
 Strecke: **Uelzen – Stendal**  
 Ausbauempfehlung des VCD, geschätzter Investitionsbedarf nach KOMPLAN 550 Mio. DM, 1974 wurde der Reiseverkehr eingestellt. Die Wiederinbetriebnahme wird untersucht und erscheint als erste zusätzliche Maßnahme im Korridor Nordseehäfen – Berlin bereits als gesichert.

- 7) Übergang: Wittingen Stadt – Waddekath – Rade  
 Strecke: **Wittingen – Diesdorf (Altmarkt)**  
 Keine Ausbauempfehlung, Betrieb unmittelbar nach dem Krieg eingestellt.

### Schienenübergänge über die ehemalige »Zonengrenze«



- 8) Übergang: Zasenbeck – Hanum  
Strecke: Zasenbeck – Beetzendorf  
Keine Ausbauempfehlung, Betriebsaufgabe bereits 1943.
- 9) Übergang: Rühren – Grafhorst  
Strecke: Wittingen – Oebisfelde  
Ausbauempfehlung der Niedersächsischen Landesregierung, Strecke der OHE (Osthannoversche Eisenbahnen), 1974 wurde der Reiseverkehr auf die Straße verlagert.
- 10) Übergang: Vorsfelde – Oebisfelde  
Strecke: Hannover – Lehrte – Stendal – Berlin  
Ausbau und teilweise Neubau zu Hochgeschwindigkeitsstrecke, Ausbau gesichert, Kostenschätzung nach KOMPLAN 2,9 Mrd. DM. Der Baubeginn ist für 1992 vorgesehen, die Inbetriebnahme für 1997. Erwartete Fahrzeitverkürzung von Hannover nach Berlin zwei Stunden (Fahrzeit  $1\frac{3}{4}$  Stunden).
- 11) Übergang: Velpke – Oebisfelde  
Strecke: Schandelah – Oebisfelde  
Keine Ausbauempfehlung, 1975 Einstellung des Reiseverkehrs.
- 12/12a) Übergang: Bahrdorf – Dohren und Wahrstedt – Oebisfelde  
Strecke: Helmstedt – Oebisfelde  
Keine Ausbauempfehlung, 1961 wurde der Personenverkehr eingestellt.
- 13) Übergang: Helmstedt – Marienborn  
Strecke: Helmstedt – Eilsleben bei Magdeburg – Berlin  
DB/DR – Kommission empfiehlt Elektrifizierung der Strecke und Ausbau für eine eine Geschwindigkeit von 160 km/h. Die Fertigstellung ist für 1992 vorgesehen, die anschließende Strecke nach Berlin soll ab 1992 elektrifiziert werden. Ausbau erscheint gesichert, geschätzte Investitionskosten nach KOMPLAN 1,53 Mrd. DM.
- 14) Übergang: Offleben – Völpke  
Strecke: Schöningen – Eilsleben / Magdeburg  
Keine Ausbauempfehlung, 1974 Einstellung des Gesamtverkehrs.
- 15) Übergang: Schöningen Süd – Hötensleben  
Strecke: Schöningen – Oschersleben (Bode)  
Keine Ausbauempfehlung, bereits 1945 abgebaut.
- 16) Übergang: Jerxheim – Gunsleben  
Strecke: Börßum – Oschersleben (Bode) – Magdeburg  
Keine Ausbauempfehlung, Verkehr ist seit 1945 gesperrt.
- 17) Übergang: Jerxheim – Dedeleben  
Strecke: Jerxheim – Nienhagen (Braunschweig – Jerxheim – Halberstadt)  
VCD empfiehlt Ausbau, Ausbaukosten nach KOMPLAN 16 Mio. DM.
- 18) Übergang: Mattierzoll Süd – Hessen  
Strecke: Mattierzoll Süd – Heudeber – Danstedt  
War bis 1980 Auslaufstrecke. Die Stilllegung wurde 1975 genehmigt.
- 19) Übergang: Hornburg – Bühne – Rimbeck  
Strecke: Börßum – Osterwieck (Harz)  
Keine Ausbauempfehlung, Betrieb eingestellt.
- 20) Übergang: Vienenburg – Schauen  
Strecke: Hannover / Kreiensen – Vienenburg – Halle / Magdeburg  
Ausbauempfehlung des VCD, Investitionsbedarf nach KOMPLAN 320 Mio. DM, Betrieb seit Kriegsende nicht wieder aufgenommen.
- 21) Übergang: Eckertal – Stapelburg  
Strecke: Hannover / Kreiensen – Oker – Bad Harzburg – Heudeber – Danstedt – Magdeburg / Halle  
Ausbauempfehlung des VCD, nach Empfehlung der DB/DR – Kommission soll die Strecke eingleisig ausgebaut werden, 1973 stillgelegt. Kosten nach KOMPLAN 180 Mio. DM.
- 22) Übergang: Brunnenbachsmühle – Sorge  
Strecke: Braunlage – Tanne (Schmalspurbahn)  
Keine Ausbauempfehlung, 1963 wurde der Gesamtverkehr eingestellt.
- 23) Übergang: Unterzorge – Königstuhl  
Strecke: Zorge – Ellrich  
Keine Ausbauempfehlung, Bahnanlagen wurden 1965 veräußert.
- 24) Übergang: Walkenried – Ellrich  
Strecke: Hannover – Northeim – Nordhausen – Halle  
Ausbauempfehlung des VCD, Ausbau gesichert, Ausbaukosten nach KOMPLAN 200 Mio. DM (einschließlich Elektrifizierung Northeim – Nordhausen).
- 25) Übergang: Zwinge West – Zwinge  
Strecke: Herzberg (Harz) – Bleicherode Ost  
Keine Ausbauempfehlung, 1971 Verkehr eingestellt.
- 26) Übergang: Duderstadt – Teistungen  
Strecke: Wulften – Leinefelde  
Ausbauempfehlung des VCD, Ausbaukosten nach KOMPLAN 18 Mio. DM, 1974 Reiseverkehr eingestellt.
- 27) Übergang: Eichenberg – Arenshausen  
Strecke: Hann. Münden – Heiligenstadt – Halle – (Leipzig)  
DB/DR – Kommission empfiehlt Elektrifizierung und bis 1992 zweigleisigen Ausbau, geschätzte Ausbaukosten nach KOMPLAN 514 Mio. DM, Ausbau gesichert. Die Wiedereröffnung des Übergangs fand am 27.5.1990 statt.
- 28) Übergang: Schwebda – Großstöpfer  
Strecke: Schwebda – Heiligenstadt (Eichsfeld)  
Keine Ausbauempfehlung, nach der Grenzziehung im Westen kein Zugverkehr mehr möglich.
- 29) Übergang: Schwebda – Geismar  
Strecke: Treysa – Leinefelde  
Ausbauempfehlung des VCD, Investitionsbedarf nach KOMPLAN 50 Mio. DM, Ausbau nicht gesichert, kein Zugverkehr nach dem Krieg, Strecke hatte nur geringen Verkehrswert (Bestandteil der »Kanonenbahn« Berlin – Güsten – Nordhausen – Treysa – Koblenz – Metz).
- 30/30a) Übergang: Feldmühle – Treffurt  
Strecke: Feldmühle – Normannstein  
Strecke: Mühlhausen (Thüringen) – Treffurt



- Keine Ausbauempfehlung, Strecke wurde verkraftet.
- 31) Übergang: Heldra – Treffurt  
Strecke: Schwebda – Wartha (Werra)  
Ausbauempfehlung des VCD, Ausbaukosten 100 Mio. DM, 1970 verkraftet.
- 32/32a) Übergang: Herleshausen – Wartha (Werra) / Wommen – Gerstungen  
Strecke: Guntershausen – Halle (Saale) Hbf  
Doppelübergang im Verlauf der früheren Fernstrecke Frankfurt – Berlin nach Ersatz durch Neubau Gerstungen – Förtha; seit 1978 ruht der Zugverkehr.
- 33) Übergang: Obersuhl – Gerstungen  
Strecke: **Bebra – Obersuhl – Gerstungen – Eisenach – Erfurt – Weimar – Leipzig – Dresden**  
Übergang war immer offen, die DB/DR – Kommission empfiehlt, Bebra – Neudietendorf soll zweigleisig über Wartha ausgebaut und bis 1995 elektrifiziert werden. Auf dem Gebiet der DB muß die Strecke Blankenheim – Abzweigung Fassdorf, eine neue Tunnelröhre neben dem Hönebacher Tunnel und auf dem Gebiet der DR der Viadukt Gotha ausgebaut werden, Kostenschätzung nach KOMPLAN 655 Mio. DM.
- 34/34a) Übergang: Heringen (Werra) – Dankmarshausen – Philippsthal / Vacha  
Strecke: Gerstungen – Vacha – Bad Salzungen  
Ausbauempfehlung VCD, Kosten 12 Mio. DM, die Strecke ist verkraftet.
- 35/35a) Übergang: Philippsthal Süd / Vacha – Philippsthal Süd – Unterbreizbach  
Strecke: Bad Salzungen – Wenigentaft – Mansbach  
Keine Ausbauempfehlung, war für den Güterverkehr offen.
- 36) Übergang: Treischfeld – Wenigentaft – Mansbach  
Strecke: Hünfeld – Wenigentaft – Mansbach  
Keine Ausbauempfehlung, 1975 Gesamtbetrieb eingestellt.
- 37) Übergang: Günthers – Motzlar  
Strecke: Aura (Ausweichanschlußstelle) – Wenigentaft – Mansbach  
Keine Ausbauempfehlung, 1977 Stilllegung.
- 38) Übergang: Mühlfeld – Rentwertshausen  
Strecke: Schweinfurt – Meiningen (Würzburg – Erfurt)  
Die DB/DR – Kommission empfiehlt eingleisigen Ausbau zwischen Rentwertshausen und Mellrichstadt noch 1991, VCD Kostenschätzung insgesamt 280 Mio. DM für Wiederherrichtung der Fernstrecke.
- 39) Übergang: Görsdorf – Eisfeld  
Strecke: Lichtenfels – Eisenach  
Ausbauempfehlung des VCD, Kostenschätzung nach KOMPLAN 1,25 Mrd. DM, 1979 wurde Abschnitt Coburg – Grenze stillgelegt.
- 40) Übergang: Neustadt / Coburg – Sonneberg  
Strecke: Coburg – Ernstthal am Rennsteig – Probstzella
- DB/DR – Kommission empfiehlt noch 1991 eingleisigen Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Neustadt bei Coburg – Sonneberg, Kostenschätzung nach KOMPLAN 15 Mio. DM; durch einen Zinszuschuß des Freistaats Bayern in Höhe von 1 Mio. DM blieb die Strecke erhalten.
- 41/41a) Übergang: Fürth am Berg – Heubisch – Muppberg und Neustadt Süd – Heubisch – Muppberg  
Strecke: Ebersdorf bei Coburg – Neustadt bei Coburg  
Keine Ausbauempfehlung, 1974 Einstellung des Reiseverkehrs und teilweise Gesamtstilllegung genehmigt.
- 42) Übergang: Burggrub – Neuhaus – Schierschnitz  
Strecke: Stockheim (Oberfranken) – Sonneberg – Coburg  
Ausbauempfehlung des VCD, Kostenschätzung nach KOMPLAN 60 Mio. DM, 1972 Stilllegung.
- 43, 43a) Übergang: Pressig – Rothenkirchen – Heinersdorf und Schauberg – Heinersdorf  
Strecke: Pressig – Rothenkirchen – Tettau  
Keine Ausbauempfehlung, seit 1952 stillgelegt (jedoch Straßenrollerverkehr nach Tettau).
- 44) Übergang: Ludwigsstadt – Probstzella  
Strecke: **München / Stuttgart – Nürnberg – Jena – Leipzig – Berlin**  
Übergang war immer offen, DB/DR – Kommission empfiehlt, die Strecke Hochstadt – Marktzeuln – Chamburg soll zweigleisig ausgebaut und bis 1995 elektrifiziert werden, Kostenschätzung nach KOMPLAN 2,25 Mrd. DM. Der Streckenabschnitt zwischen DB – Grenze und Marktzeuln wird zur Zeit ausgebaut.
- 45) Übergang: Ludwigsstadt – Lehesten  
Strecke: Ludwigsstadt – Lehesten  
Keine Ausbauempfehlung, 1971 Gesamtbetrieb eingestellt.
- 46) Übergang: Lichtenberg – Blankenstein (Saale)  
Strecke: Marxgrün – Triptis (Hof – Saalfeld)  
Ausbauempfehlung des VCD, Kostenschätzung 30 Mio. DM, 1971 stillgelegt.
- 47) Übergang: Feilitzsch – Gutenfürst  
Strecke: **München – Regensburg – Hof – Leipzig**  
Übergang war immer offen, DB/DR – Kommission empfiehlt, die Strecke Hof – Plauen bis 1993 zweigleisig auszubauen, VCD – Kostenschätzung 1,35 Mrd. DM.

Von diesen 47 Übergängen sollen nach Auffassung der Bundesregierung neun Übergangsstrecken ausgebaut werden (Nr. 1, 3, 10, 13, 27, 33, 38, 44, 47; dazu Leipzig – Dresden und Leipzig – Berlin). Dazu kommen sieben Bundesfernstraßenprojekte (Lübeck – Stettin, Hannover – Magdeburg – Berlin, Göttingen – Halle, Magdeburg – Halle, Kassel – Erfurt – Dresden – Görlitz und Erfurt – Schweinfurt).  
*Die GRV meint, daß man vor allem die fünf Korridore mit internationalem Verkehr vorrangig ausbauen sollte. Der Ausbau dieser fünf Korridore wird auch von*

der DB/DR-Kommission befürwortet. Die GRV zählt im Gegensatz zu KOMPLAN die Strecke München-Regensburg-Hof-Berlin zu den internationalen Verbindungen. Sie stellt immerhin die ideale kürzeste Nord-Süd-Verbindung von Skandinavien über Berlin nach dem Süden und dem Südosten dar. KOMPLAN hat neun Übergänge in die Gruppe überregionaler Bedeutung eingestuft. Auch die GRV meint, daß alle Übergänge mit überregionaler Bedeutung wieder in Betrieb genommen werden sollten. Weiter hat KOMPLAN zwölf regionale Übergänge zur Wiederinbetriebnahme bzw. zum Ausbau vorgeschlagen. Die GRV kann in Unkenntnis der konkreten örtlichen Verhältnisse und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens keine Stellungnahme dazu beziehen. Die GRV ist weiter der Auffassung, daß die DB und DR das Lückenschluß- und Ausbauprogramm nicht finanzieren können. Ein beachtlicher Teil der erwarteten Mehreinnahmen aus der beabsichtigten Erhöhung der Mineralölsteuer sollte für diese Zwecke verwendet werden.

## Privatisierung?

### Überlegungen zur Privatisierung des Güterkraftverkehrs der Deutschen Bundesbahn

Bei der Bahn werden Überlegungen angestellt, ob der Deutsche Bundesbahn Güterkraftverkehr in eine private Gesellschaft mit 50% Beteiligung der Deutschen Bundesbahn umgewandelt werden soll. Die Pläne sehen eine Zusammenlegung mit der Transaspedition GmbH vor. Man hofft, daß damit ein besserer Einstieg in das Speditionsgeschäft möglich wird.

## Kollaps abwenden!

### Die Gewerkschaften verlangen von der Bahn Expansion statt Schrumpfung

Aufgrund einer Nachricht in der Eisenbahner-Rundschau sollen dieses Jahr 12600 (statt bisher 7630) und bis 1995 6500 neue Mitarbeiter pro Jahr eingestellt werden. Die Gewerkschaften appellieren an den Bundesminister für Verkehr, diesen Neueinstellungen zuzustimmen. Auch vom neuen Vorsitzenden des Vorstands der Deutschen Bundesbahn verlangen sie, daß er dies finanziell absichere, um einen Kollaps der Deutschen Bundesbahn abzuwenden. Mit diesen Maßnahmen sei es möglich, mehr Verkehr auf die Bahn zu verlagern, sowie die Pünktlichkeit und damit die Zuverlässigkeit der Bahn wiederzugewinnen (diese Nachricht ist insofern überholt als neben Neueinstellungen überzählige Mitarbeiter der Deutschen Reichsbahn zur Deutschen Bundesbahn versetzt werden).

# Engpass Österreich

## Wenig Neues vom Brenner

Der bayerische Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr, August R. Lang, hat eine Dokumentation herausgegeben mit dem Titel »Wie steht es um den alpenquerenden Verkehr?«. In dieser Dokumentation, werden folgende Verbesserungen angegeben:

1994/95 Trennung des S-Bahn-Verkehrs vom Fernverkehr im S-Bahn-Bereich der Strecke München-Rosenheim-Kiefersfelden (im Bereich zwischen den Bahnhöfen Zorneding und Grafing). Damit ist der gesamte Abschnitt der Fernbahn von München-Ost bis Grafing nicht mehr mit S-Bahn-Zügen belastet.

Bis 1995 Verbesserung der Signaltechnik, Bau von Bahnsteigunterführungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Bau von Überholungsgleisen zwischen München und Kiefersfelden.

Bis Herbst 1993 Fertigstellung des 15 km langen Umfahrungstunnels von Innsbruck.

1995/96 Herrichten des Flescher-Tunnels für eine Eckhöhe von 4,50 m (damit wäre die Rollende Landstraße zwischen München und Verona hindernisfrei).

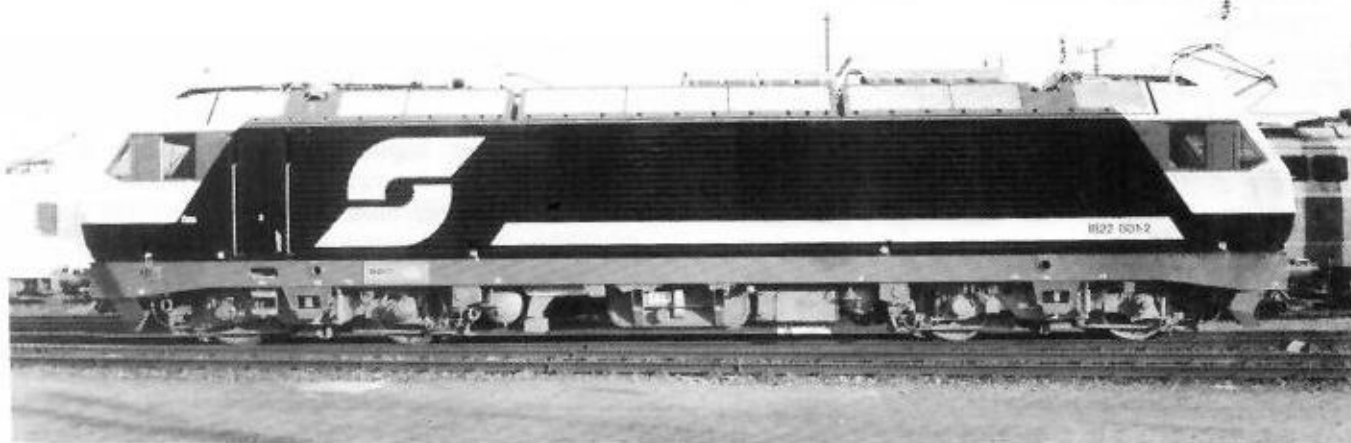
Ab 1992 stehen der Containerbahnhof München-Riem und der Rangierbahnhof München-Nord zur Verfügung. Es ist weiter beabsichtigt, weitere Verladebahnhöfe in Uffenheim und/oder Regensburg zu errichten. Ausbauten werden auch für Augsburg, Ingolstadt, Mühldorf und Neu-Ulm geplant.

Etwa 1995 könnten im deutschen Abschnitt der Brennerbahn 120 Züge je Richtung, im italienischen Abschnitt 80 mit späterer Steigerung auf 100 Züge verkehren, wobei Österreich kein Engpaß mehr sein wird.

Im übrigen wird viel Papier produziert. Es sollen von einer »Exekutivgruppe Brenner« folgende Aspekte untersucht werden: Marketingkonzept, Betriebsprogramm München-Verona, Machbarkeitsstudien für die Zulaufstrecken, Kosten/Nutzen-Analysen, Ökobilanz, Sicherheitskonzept und Einbindung der beteiligten Länder und der EG in das Projekt. Als Ziel ist für 1993 ein Staatsvertrag ins Auge gefaßt.

Minister Lang geht in dem erwähnten Papier auch auf die Schweiz ein. Dort werde es möglich sein, bis 1994 die Kombiverkehrskapazität auf 360000 Sendungen pro Jahr auszubauen. Auf der verbesserten Lötschberg/Simplonstrecke könnten täglich 14 Züge als Rollende Landstraße verkehren.

Eine wichtige Neuerung ist jedoch sicherlich von Bedeutung: Die Österreichischen Bundesbahnen haben mit der ÖBB-Lok der Baureihe 1822, der sog. Brenner-Lok, eine Verbesserung gebracht. Diese Benner-Lok kann sowohl auf dem deutschen und österreichischen Gebiet als auch in Italien bis Verona durchfahren, denn sie ist für 15 kV und 16<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Hz für Österreich und Deutschland und für



Die neue Mehrsystemlokomotive Baureihe 1822 der Österreichischen Bundesbahnen für die Brennerstrecke

3 kV Gleichspannung in Italien ausgerüstet. Das bedeutet, daß ein Umspannen der von diesen Loks gezogenen Züge am Brenner überflüssig wird und damit erhebliche Fahrzeiten eingespart werden. Vergleichbare Mehrsystemlokomotiven gibt es seit langem im Verkehr zwischen den Benelux-Ländern und der Bundesrepublik.

## Neue Betriebsstrukturen in Schweden

### Neuorganisation der Schwedischen Staatsbahnen (SJ) – Trennung von Fahrweg und Betrieb

Seit 1988 fungieren die Schwedischen Staatsbahnen nunmehr als reine Betriebsgesellschaft mit den Divisionen: Personenverkehr, Güterverkehr, Maschinenwesen und Grundstücksdienste (die schwedischen Staatsbahnen sind der größte Grundstückseigentümer in Schweden). Der Fahrweg ist auf das Zentralamt für Eisenbahnwesen übergegangen, dessen Tätigkeit zum Teil vom Staat und zum Teil durch Wegeabgaben der SJ finanziert wird.

Leider liegen uns keine näheren Angaben vor, ob sich dieses System bewährt hat. Schließlich ist auch der Bewährungszeitraum noch zu kurz.

## Italienische Reformen

### Sonderkommissar Lorenz Necci verfolgt umfangreiche Neuorganisation der italienischen Staatsbahnen (FS)

Hauptthemen sind dabei eine Neuorganisation der Bahnverwaltung, das Hochgeschwindigkeitsprogramm, verbesserter Service und Kosteneinsparungen.

Das sind die Ziele, die sich der Sonderkommissar für die FS, Lorenz Necci, gesteckt hat. Dazu hat er sich Beihilfen in Höhe von 60 Billionen Lire zusichern lassen. Ein Rahmenabkommen ist bereits unterzeichnet. Das eigentliche Reformgesetz ist jedoch noch nicht verabschiedet. Ziel ist es unter anderem, bis zum Jahre 2000 die Schulden der FS von derzeit 463 Billionen Lire auf 265 Billionen Lire zurückzuführen. Mit dem Programm sollen die Beziehungen zwischen Staat und Bahn auf eine neue Grundlage gestellt werden. Die FS sollen dadurch weitgehend vom Staat unabhängig ihren Betrieb nach unternehmerischen Gesichtspunkten führen können. Die Voraussetzung schafft das Rechtsabkommen. Die Durchführung soll einem Fünfjahresplan von 1993 bis 1998 vorbehalten sein. Bis 1992 soll jedoch die Reorganisation der FS durchgeführt und das Investitionsprogramm aufgestellt sein. Statt der laufenden Zuschüsse – abgesehen von der Bezahlung öffentlicher Dienstleistungen – soll ein Fonds eingerichtet werden, mit dessen Hilfe die normalen Programme finanziert werden. Dieser Fonds soll zur Hälfte vom Staat und zur Hälfte mit Mitteln, die sich die FS auf dem freien Markt besorgen, gefüllt werden. Die Bahnabteilungen sollen in Aktiengesellschaften umgewandelt werden, deren Anteile an der Börse gehandelt werden. Die FS sollen auch eine fest umrissene juristische Form erhalten (bisher sind die FS ein "institutionelles Monstrum ohne Besitz, Geld und Kapital"). In dem Abkommen wird eine möglichst effiziente Mittelverwendung zur Auflage gemacht. Die Wirtschaftlichkeit der FS soll vom zuständigen Ministerium laufend überwacht werden. Ein Personalabbau von 207000 auf 185000 Beschäftigte ist noch nicht ausreichend, bis 1992 sollen weitere 20000 Mitarbeiter eingespart werden. Das 1991 erwartete Defizit in Höhe von 1,75 Billionen Lire soll 1992 auf 1,49 Billionen Lire zurückgeführt werden. Ziel ist ein ausgeglichener Haushalt. Voraussetzung für die Entwicklung ist jedoch, daß die staatlichen Zuschüsse von jährlich 4,29 Billionen Lire bis auf weiteres fließen. Für 1991 ist eine Steigerung des Reiseverkehrs um 1,4% und des Güterverkehrs um

6,9% ins Auge gefaßt. Im Containerverkehr werden 10,9% Zunahme erwartet. Man setzt vor allem auf Privatbeteiligung und die Schaffung verschiedener Subunternehmen.

*Die GRV meint, daß man bei der Lösung unserer Bahnprobleme auch darauf achten sollte wie unsere Nachbarn bei der Sanierung ihrer Bahnen verfahren, ohne diese unbedingt zu kopieren.*

## Trennung von Fahrweg und Betrieb?

**Bei den Britischen Eisenbahnen (BR) werden Ideen zur physischen Trennung von Fahrweg und Betrieb kritisch gesehen**

**B**ei einer Konferenz über die Wettbewerbssituation auf dem europäischen Transportmarkt äußerte sich British-Rail Chairman Sir Bob Ride kritisch zu der von der EG-Kommission vorgeschlagenen Trennung von Fahrweg und Betrieb (Die EG-Kommission hat ex pressis verbis nicht von einer *physischen* Trennung gesprochen; Anm. d. Red.):

"Das wird nicht einfach sein; auf den ersten Blick mag es attraktiv erscheinen, wenn mehrere konkurrierende Gesellschaften auf ein und demselben Netz operieren. Vielleicht hat es eine Zeit gegeben, in der die Eisenbahntechnologie einfach und das Verkehrsaufkommen gering genug waren, um so zu arbeiten. Heute ist dies jedoch nicht mehr möglich. Das Eisenbahnsystem besteht - anders als andere Transportmethoden - aus von einander abhängigen Einzelsystemen. Zu diesen miteinander verbundenen Bestandteilen gehören die Infrastruktur, die Signalanlagen, Kommunikationssysteme, die Beschaffenheit des rollenden Materials und der spezifische Service und Betrieb der Bahn. Versuche, sie zu trennen, werden sich im besten Fall als unpraktisch und im ungünstigsten Fall als unsicher erweisen."

*Die GRV hat schon an anderer Stelle auf ihre Bedenken zur physischen Trennung von Fahrweg und Betrieb hingewiesen. Die Eisenbahn ist ein derart komplexes Verkehrssystem, das sich nicht ohne weiteres auseinanderreißen läßt. Es ist also große Vorsicht geboten gegenüber Vorschlägen von Leuten, die letztendes die Eisenbahn in ihren einzelnen Bestandteilen doch nicht so genau kennen und etwas unbedarft Vorschläge in diese Richtung machen.*

## SBB in Nöten

**Einsparungsmaßnahmen stoßen auf erhebliche Widerstände**

**D**ie Schweizer legen auf der Schiene dreimal soviel Kilometer zurück wie die Bundesbürger, steht ihnen doch ein äußerst dichtes Netz von Zugverbindungen zur Verfügung. Neuerdings gibt es jedoch schlechte Nachrichten: Zunehmende Verspätungen, Züge ohne Schaffner, Busse statt Bahnen. Die SBB erhielten 1989 1,4 Mrd. SFr vom Staat, für 1991 brauchen sie jedoch 1,8 Mrd., das sind immerhin 28% der Erträge. Bis 1970 gab es bei den SBB noch Gewinne, aber statt Gewinne zu machen, hätten die SBB besser kräftig investiert. So müssen sie auf teilweise uralten Anlagen immer mehr Leistungen erbringen. Es hat sich ein gewaltiger Nachholbedarf aufgestaut. Im Vordergrund stehen dazu vor allem im Güterverkehr erhebliche Investitionen in den Huckepack-Verkehr (1,6 Mrd. SFr die nächsten sechs Jahre) ins Haus.

Der ÖPNV der SBB wird zur Zeit mit 600 Mio. SFr subventioniert. Hier will Verkehrsminister Ogi den Rotstift ansetzen. Die SBB antworten mit folgendem Plan: Von 814 Bahnhöfen soll nurmehr die Hälfte mit Personal besetzt sein. Nebenstrecken sollen auf Busverkehre umgestellt werden (ein Buskilometer sei fünfmal billiger als ein Zugkilometer). Fahrkarten sollen von Privaten gegen eine Umsatzbeteiligung verkauft werden.

90% der SBB-Erträge werden durch Personalkosten aufgezehrt, obwohl die SBB im Vergleich zu anderen europäischen Bahnen in ihrem geringen Personalaufwand vorbildlich sind. Heute gibt es bei den SBB natürlich auch Schwierigkeiten infolge Personalmangels. Auf der anderen Seite ist das Projekt Bahn 2000 aus einer Reihe von Gründen fast doppelt so teuer geworden als ursprünglich veranlagt (9 Mrd. SFr). Vergleichbares gilt auch für das Projekt der Alpentransversalen, die ursprünglich mit 10 Mrd. SFr veranschlagt waren.

Die Einsparungsmaßnahmen der SBB stoßen bei der Bevölkerung auf ganz erheblichen Widerstand, so daß wohl auch hier Streckenstilllegungen nur schwer durchgesetzt werden können.

*Die GRV wünscht den Schweizer Bürgern, die ihre Eisenbahn nicht nur hochhalten, sondern auch reichlich von ihr Gebrauch machen, daß diese Einsparungen nicht Wirklichkeit werden.*

## Neubau – und Ausbaustrecken

**Bei der Deutschen Bundesbahn sind 1000 km Ausbau – (ABS) und 430 km Neubaustrecken (NBS) fertiggestellt – die GRV bringt einen Überblick**

### **NBS Mannheim – Stuttgart**

Betriebsaufnahme am 2.6.1991

### **NBS Hannover – Würzburg**

Der Abschnitt Fulda – Würzburg (94 km) ist seit Mai 1988 in Betrieb. Seit Juli 1990 ist der Lückenschluß in Kassel – Wilhelmshöhe fertiggestellt. Ab 2.6.1991 verkehrt im Abschnitt Hannover – Fulda der ICE.

### **ABS Fulda – Frankfurt am Main**

Es handelt sich hier um 25 Planfeststellungsabschnitte, davon sind 4 fertig, 13 im Bau, 5 in der Planfeststellung und 3 in der Planung. Am 2.6.1991 geht der Schnellfahrabschnitt Hailer – Meerholz – Wolfgang in Betrieb. Die anschließenden Abschnitte Bronzell – Flieden, Ahl – Wächtersbach und Wirtheim – Niedermittlau werden für Tempo 160 freigegeben.

### **ABS Frankfurt/Main – Mannheim**

Von 12 Abschnitten sind 8 in Bau. Für die restlichen 4 Abschnitte ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. 6 von 28 Bahnübergängen sind durch Bauwerke ersetzt, 4 sind im Bau, bei 10 läuft die Planfeststellung, 8 sind in der Planung. Am 2.6.1991 geht der Schnellfahrabschnitt Stockstadt – Mannheim – Waldhof mit Ausnahme des Bahnhofs Biblis (Langsamfahrstelle von 90 km/h) in Betrieb. Die Vorplanung für einen Anschluß an den Flughafen Rhein/Main läuft.

### **ABS Hamburg – Münster**

Die Langsamfahrstelle im Schnellfahrabschnitt Bremen – Osnabrück ist beseitigt.

### **ABS Grabenneudorf – Karlsruhe**

Die Linienverbesserung in Hagsfeld und die Linienzugbeeinflussung sind fertig. Für die Aufhebung von 11 Bahnübergängen sind die Planfeststellungsverfahren abgeschlossen, 3 Bahnübergänge sind bereits beseitigt, 4 Maßnahmen sind im Bau.

### **NBS und ABS Karlsruhe – Offenburg – Basel**

Der Bau zweier zusätzlicher Gleise hat begonnen. Das Raumordnungsverfahren für den Abschnitt Schliengen – Basel ist abgeschlossen. Die Planungen für den viergleisigen Ausbau Offenburg – Basel laufen.

### **ABS Münster – Köln**

Am 2.6.1991 wird im Abschnitt Dortmund – Köln der Betrieb mit 200 km/h aufgenommen.

### **NBS Köln – Rhein/Main**

Die Raumordnungsverfahren werden durch die beteiligten Bundesländer eingeleitet. Es werden noch dazu ergänzende alternative Trassenführungen eingebracht:

Anschluß Bonn/Beuel, Westerwaldtrasse, alternative Bahnhofsstandorte im Bereich Limburg und Montabauer, Trassenvarianten Wiesbaden – Mainz, Flughafenanschluß und Anbindung Frankfurt/Main – Hauptbahnhof. Inzwischen hat die DB ihren endgültigen Vorschlag eingebracht.

### **NBS und ABS Plochingen – Günzburg**

Verschiedene Trassenvarianten werden untersucht.

### **ABS Günzburg – Augsburg**

Die Baumaßnahmen in Gessertshausen und Dinkelscherben für eine Geschwindigkeit von 200 km/h laufen. Zum Fahrplanwechsel 1992 soll der Abschnitt Augsburg – Dinkelscherben mit 200 km/h befahren werden. Der Bau der Linienzugbeeinflussung ist im Gange.

### **ABS Mainz – Mannheim**

Das Planfeststellungsverfahren läuft seit 1990.

### **ABS Dortmund – Kassel**

Baumaßnahmen im Abschnitt Hamm – Paderborn sind begonnen. Von 80 Bahnübergängen wurden 9 beseitigt.

### **NBS und ABS (Würzburg) – Nürnberg – München**

Die Umgestaltung des Bahnhofs Würzburg läuft. Neue Überlegungen zur Streckenführung zwischen Nürnberg und München werden wegen des zusätzlichen Berlinverkehrs angestellt.

### **ABS München – Mühldorf – Freilassing**

Die Planungen sind im Gange. Voraussichtlicher Baubeginn ist für 1992 vorgesehen.

### **ABS Hamburg – Harburg – Rothenburgsort**

Größerer Abschnitt Rothenburg – Ort. Die Bauarbeiten für die Einfädelung der Strecken von Hannover und Bremen sowie der Ausbau in Wilhelmsburg laufen.

### **ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden**

Voraussichtlicher Baubeginn Anfang 1992.

### **Schnellfahrverbindung Hannover – Berlin**

Voraussichtliche Kosten 4,5 Mrd. DM. Die Trasse ist nun dahingehend festgelegt, daß die Strecke von Hannover über Wolfsburg und Stendal nach Berlin läuft. Eine gemeinsame Planungsgesellschaft der DB und DR ist gegründet.

### **ABS Köln – Aachen**

Ein Raumordnungsverfahren ist nicht erforderlich. Mit der Bahnübergangsbeseitigung wurde begonnen. Ziel: Gesamtinbetriebnahme der Strecke Paris – Brüssel – Köln 1995.

### **Schnellfahrverbindung Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland**

Trassenvarianten über Saarbrücken oder über Kehl werden geprüft.

### **Schnellfahrverbindung Randstadt – Rhein – Ruhr**

Untersuchungen (auch zur Wirtschaftlichkeit der Verbindung) sind im Gange.

*Mit diesen Bauten zeichnet sich allmählich eine neue wettbewerbsfähige Bahn ab. Grundsätzlich ist festzustel-*

len, daß die Vorlaufzeit jeder Maßnahme viel zu lange dauert. Im Realisierungszeitplan spielt die eigentliche Bauzeit nur eine untergeordnete Rolle.

## Investitionen der Deutschen Bundesbahn

Die vorgesehene Gesamtinvestitionssumme beträgt 1991 5,8 Mrd. DM. Bei der Fahrzeugbeschaffung stehen die ICE-Züge an der Spitze. Von der neuen Serie von 16 Zügen wird der erste noch in diesem Jahr ausgeliefert werden. Diese Serie ist für die dritte Linie (Hamburg-Frankfurt-Basel) bestimmt (die Linie 2 Hamburg-Würzburg-Nürnberg wird zum Herbstfahrplan mit 16 Zügen, die Linie 1 Hamburg-Hannover-Kassel-Frankfurt-Mannheim-Stuttgart-München vom 2.6. an mit 26 Zügen betrieben). Der Umbau von Personenwagen für das InterRegio-Netz geht weiter. Für 1991 sollen im PFA-Werk in Weiden 170 Wagen umgebaut werden. Für den Güterverkehr beschafft die Bahn 1991 nahezu 1000 neue Wagen bei der Waggonindustrie und in den Ausbesserungswerken werden 3436 Wagen umgebaut.

Für den Streckenausbau und für die Umschlagbahnhöfe des kombinierten Verkehrs ist eine Summe von 1 Mrd. DM vorgesehen. Im Stellwerksbereich werden zwanzig neue elektronische Stellwerke erstellt und auf 100 km Strecke wird Selbstblock eingerichtet. Im Tunnelbau werden der Gremminger Tunnel bei Aachen und der Sterbfritztunnel (zwischen Fulda und Würzburg) saniert. Für den Brückenbau sind 1991 300 Mio. vorgesehen (u.a. Rheinbrücke bei Maxau, Hohenzollernbrücke in Köln und zwei Straßenbrücken

in Karlsruhe). 70 Bahnübergänge sollen durch Brücken ersetzt werden. 260 von Wärtern bediente Schrankenanlagen werden zugesteuert und Lichtzeichenanlagen erhalten. Bei zehn Schrankenanlagen wird die Signalabhängigkeit eingerichtet, zwölf Lichtzeichen- oder Blinklichtanlagen neu eingebaut, zwanzig wärterbediente Anlagen durch Lichtzeichen ergänzt. Alle diese Maßnahmen dienen der Erhöhung der Sicherheit.

Zum Thema der Lückenschlüsse zwischen DB und DR beachten Sie bitte unseren Beitrag auf Seite 6 dieser GRV-Nachrichten.

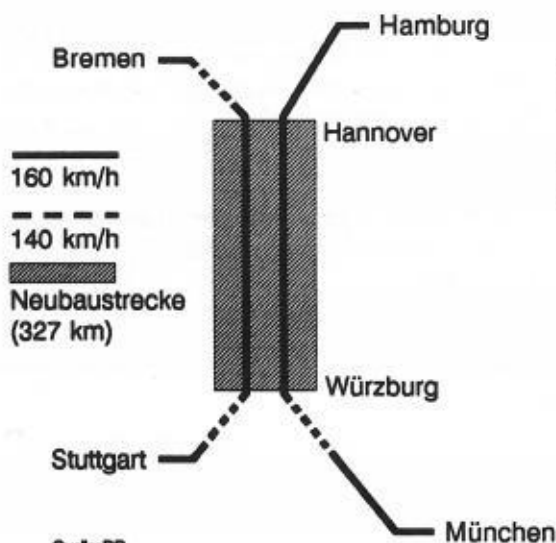
## Intercargo – Express

### Hochgeschwindigkeitsgüterverkehr bei der Deutschen Bundesbahn

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h im Güterverkehr, mit dem Intercargo-Express, will die Bahn in ein neues Zeitalter aufbrechen. Hiermit soll die Bahn den Einstieg in einen Markt finden, auf dem sie bisher nicht wettbewerbsfähig war. Ab 2. Juni 1991 wird der Testverkehr, abgesehen vom Wochenende, allnächtlich zwischen Hamburg und München und zwischen Bremen und Stuttgart aufgenommen. Die Transportzeit – die schnellen Güterzüge müssen nicht so oft auf dem Überholungsgleis die Vorbeifahrt schneller Reisezüge abwarten – verkürzt sich um mehr als zwei Stunden (Hamburg-München 8,5 Stunden; Bremen-Stuttgart 7,5 Stunden). Dadurch ergeben sich spätere Abfahrts- und frühere Bereitstellungszeiten. Mit 103 entsprechend ausgerüsteten Wagen soll der Verkehr aufgenommen werden (Kosten 25 Mio. DM). Nor-

### Intercargo – Express

Pilotrelationen ab Mai '91 / Leistungsbild



Hamburg	ab 21.28 Uhr ↓	an 5.22 Uhr ↑
München	an 5.40 Uhr ↓	ab 20.05 Uhr ↑
Bremen	ab 21.39 Uhr ↓	an 5.10 Uhr ↑
Stuttgart	an 5.15 Uhr ↓	ab 21.10 Uhr ↑



**qualifizierte Nachtsprungverbindungen  
zwischen Nord- und Süddeutschland**

**Ladeschluß: nach 20.00 Uhr  
Bereitstellung: vor 6.00 Uhr**

das textbüro

male Güterwagen wären etwa 10 Mio. billiger. In der ersten Märzhälfte wurde mit den Medienvertretern eine Testfahrt von Hannover nach Würzburg unternommen. Einige Erklärungen, die auf dieser Testfahrt abgegeben wurden, sollen nachstehend festgehalten werden.

**DB Chef Heinz Dürr:** Angesichts der hohen Kosten schnellverkehrender Güterwagen, aber auch wegen der Attraktivität des schnellen Güterverkehrs, soll auch das Straßenverkehrsgewerbe in den Schienengüterverkehr investieren. Der kombinierte Verkehr erfordert finanzielle Anstrengungen von beiden Seiten, von Schiene und Straße.

**DB-Bereichsleiter Roland Heinisch:** Je mehr Rückzug aus der Fläche, desto mehr Kombiverkehr. Nur so kann die Bahn am kräftig wachsenden Teilladungsverkehrsmarkt teilhaben.

**Geschäftsführer der Kombi-Verkehr KG, Ralf Janke:** Der Güterverkehr muß endlich die gleiche Bedeutung wie der Personenverkehr erhalten (wegen des Taktfahrplans im Reiseverkehr müssen die normalen Güterverkehre der Deutschen Bundesbahn oft auf die Seite, das macht bei 500 km Entfernung bis zu zwei Stunden aus). Der Güterverkehr muß spürbar teurer werden. Das ist der einzige Weg, um den Gütertourismus einzudämmen.

**Geschäftsführer der Kombi-Wagon, Norbert Kloidt,** versichert, daß sein Unternehmen den Wagenpark entsprechend den überproportionalen Steigerungsraten des kombinierten Verkehrs, kontinuierlich aufstocken wird. Mit den Hochgeschwindigkeitsgüterwagen müssen Erfahrungen gesammelt werden. Nach einem Jahr sollte geprüft werden, ob sich der Einsatz der teuren Wagen wirklich lohnt.

Die Eisenbahner sind zuversichtlich, daß dies ein Schritt in die richtige Richtung war.

## TAV – Strecken in Italien

### Hochgeschwindigkeitsprojekt der Italienischen Staatsbahnen (FS)

**D**er Sonderkommissar der FS, Lorenzo Necci, will möglichst viele Firmenvorschläge für schlüsselfertige Projekte für die Hochgeschwindigkeitsstrecken Mailand – Neapel und Turin – Venedig einholen. Etwa 30 Billionen Lire sollen in das Hochgeschwindigkeitsprogramm investiert werden. Die Federführung für die Projektierung soll bei der bahneigenen Firma Sista liegen. Das erforderliche Gesetz muß noch vom Senat verabschiedet werden. Eine gemischte Gesell-

schaft »Treno – Alto – Velocita Spa.« (TAV) soll künftig die Planung, Finanzierung und Auftragsvergabe übernehmen. Zu den Aktionären gehören 11 Banken, die jeweils 5% halten sollen. Darunter befindet sich auch die Deutsche Bank. Die FS-eigene Bankgesellschaft hält 40%. Das Grundkapital soll zunächst 100 Mrd. Lire betragen. Zum Bau eines dem französischen TGV vergleichbaren Hochgeschwindigkeitszuges hat die Siemens Verkehrstechnik, Erlangen, kürzlich einen Vertrag mit der italienischen Firma Ansaldo Trasporti, Neapel, abgeschlossen. Dem Unternehmen nach versucht die sozialistische Partei Italiens, die Zusammenarbeit mit Siemens zu bremsen. Im übrigen plant man – leider wie bei uns –, daneben eine nicht unerhebliche Erweiterung und Ausbau des Autobahnnetzes vor allem in den Regionen Lombardei, Toscana und Ligurien. Bis 1992 will man hier 1 Mrd. DM investieren.

*Die GRV hofft, daß es in Europa in fernerer Zukunft anstelle von ICE, TGV und ETR 500, dem italienischen Superzug, nunmehr ein einheitliches Modell geben wird und die nationalen Alleingänge (es muß nicht immer ein neuer nationaler Zug erfunden werden) ein Ende nehmen. Es ließe sich viel Geld für andere Notwendigkeiten der Bahnen einsparen.*

## Brückenschlag

### Eine Brücke soll Sizilien mit dem italienischen Festland verbinden

**F**rüher hat man des öfteren von einer Über- oder Unterquerung der Meerenge von Messina gelesen. Getan hat sich in den letzten Jahrzehnten nichts. Alle Lösungen scheiterten bisher an der Finanzierung. Die italienische Regierung hat sich neuerdings für eine Brücke entschieden, die sechs Straßenfahrspuren und zwei Eisenbahngleise erhalten soll. 1991 stellt sie etwa 50 Mio. DM zur Verfügung, damit bis Ende 1992 endgültige Pläne vorliegen. In 65 m Höhe soll die Hängebrücke mit 390 m hohen Pylonen 3360 m weit gespannt werden. Die Kosten werden auf 13,5 Mrd. DM und die Bauzeit auf zehn Jahre geschätzt. Trajektiert werden per Schiff zur Zeit pro Jahr etwa 60000 Eisenbahnwagons, 500000 Lkw und 900000 Pkw. Zwölf Mio. Reisende und elf Mio. Güter werden gezählt. Man rechnet mit einer Steigerung in den nächsten Jahren, sogar bis zu 50%. *Die GRV stellt mit Genugtuung fest, daß bei dem geplanten Brückenschlag keinesfalls auf die Eisenbahn verzichtet wird.*

# ANDERE VERKEHRSMITTEL

## Der Preis der Mobilität

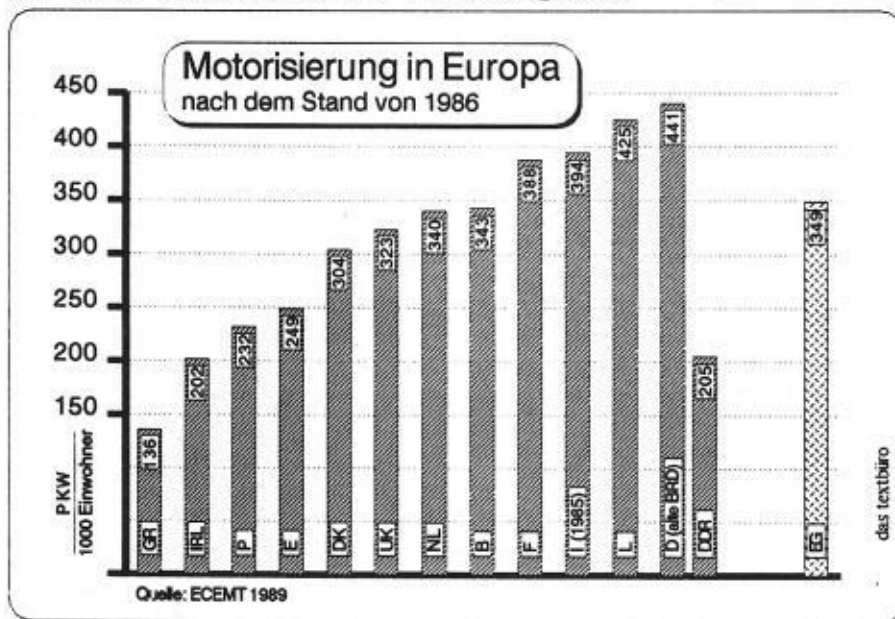
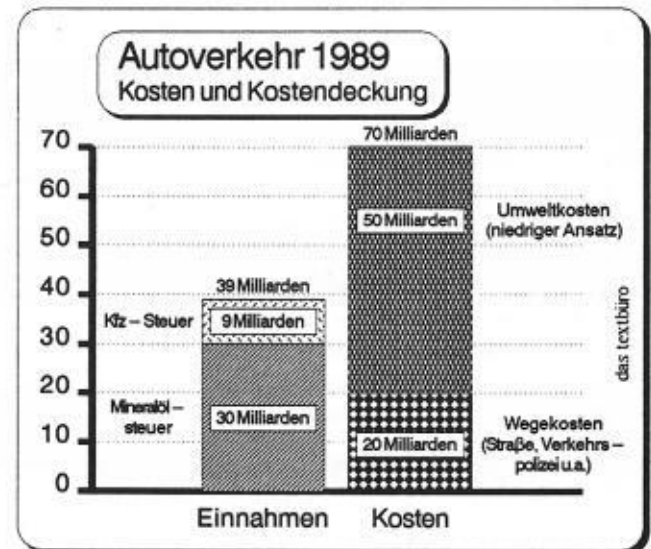
### Edzard Reuter vor der Amerikanischen Handelskammer in Deutschland

**E**dzard Reuter, Vorsitzender des Vorstands der Daimler-Benz AG, Vorstand oder Mitglied von Aufsichtsräten großer Unternehmen in der Bundesrepublik, hielt am 1.3.1991 vor der Amerikanischen Handelskammer in Deutschland einen Vortrag zum Thema »Der Preis der Mobilität«. Einige Passagen aus diesem Vortrag seien nachstehend dem Sinne nach wiedergegeben:

Es ist zur Zeit eines der populärsten Themen, sich mit den externen Kosten des Verkehrs, besonders des Straßenverkehrs, zu befassen. Reuter meint, daß dabei vieles so nicht zutrefte und eine viel feinmaschigere Analyse bei diesem Thema notwendig sei.

Wenn Herr Frederik Vester sage, die Automobilisierung in der bisherigen Form sei kein Konzept, das für die Zukunft taue, so müsse er sagen, er könne sich für den von Vester vorgeschlagenen »Elektrostummel«, den man für Fernreisen quer auf Eisenbahnwagen verladen solle, nicht erwärmen. Reuter stößt sich vor allem an der monetären Bewertung der externen Kosten des Straßenverkehrs, z.B. Landverbrauch, Wasser- und Luftverschmutzung, Lärm, Unfälle. Diese Kosten werden zwischen 37 Mrd. bis 220 Mrd. pro Jahr gehandelt (letzterer Betrag wurde von UPI, Heidelberg, sogar als untere Grenze bezeichnet). Er, Reuter, sei der Auffassung, daß es sich dabei nur um scheinbare Fakten handle. Man stehe vor völlig unlösbaren Erfassungs- und Bewertungsproblemen. Außerdem seien langfristige Auswirkungen nur schwer abzuschätzen. Eine verursachergerechte

Zuscheidung sei überhaupt nicht möglich. Die zweifelhaften Aussagen beruhten auf willkürlichen Annahmen. Er wolle aber keine Zweifel bei seinen Ausführungen aufkommen lassen, daß er eine Internalisierung der verursachten Kosten von den Verkehrsträgern an sich für vernünftig halte. Es gehe um die Subventionierung des Verkehrs. Da wird leicht gesagt, wenn jemand die Kosten des Autofahrens voll rechnen würde (also nicht nur die Treibstoffkosten; Anm. d. Red.), dann würde er den ÖPNV benutzen. Aber auch dieser werde erheblich subventioniert, z.B. aus der Mineralölsteuer. Auch die Deutsche Bundesbahn werde subventioniert, damit sie im Wettbewerb bestehen könne. Nach seiner Meinung könne die Bahn wettbewerbsfähig gemacht werden, wenn sie privatisiert werde, weil sie in der bisherigen Form wenig flexibel sei. Er vertrete auch die Auffassung, daß der Staat wie bei der Straße den Fahrweg der Bahn vorhalten müsse.



Die GRV meint, daß sich wohl ein Mann, der an der Spitze des größten Automobilkonzerns der Bundesrepublik steht, nicht anders als pro domo äußern kann. Im Gegensatz dazu hat sich Herr Goedevert doch wesentlich vorsichtiger zur Weiterentwicklung des Verkehrs geäußert. Insgesamt sollte die Automobilindustrie sich heute schon viel mehr auf die Forderungen der Umwelt einstellen und die Endlichkeit des Öls, das in unverantwortlicher Weise in wenigen Jahrzehnten vergeudet sein wird, besser einkalkulieren.



## DIHT für Luftverkehr

**Der Deutsche Industrie- und Handelstag (DIHT) empfiehlt zwischen den neuen und alten Bundesländern das Fliegen**

**A**ufgrund einer Umfrage bei Vertretern der Wirtschaft in den Wirtschaftsregionen der fünf neuen Bundesländer empfiehlt der DIHT, den regionalen Luftverkehr kurzfristig zu erschließen, weil der Ausbau der Landverbindungen einen längeren Vorlauf benötige. Aufgrund des unzulänglichen Ausbaustands von Schiene und Straße sei dies dringend notwendig. Auch das schlechte Telekommunikationsnetz sei Ursache dafür, daß noch in größerem Umfang Dienstreisen erforderlich seien.

*Die GRV meint, daß der Ausbau der wichtigsten Schienenverbindungen, für den politischer Konsens besteht, mit Hilfe eines Gesetzes zur Beschleunigung der Verwaltungsverfahren schneller vorangetrieben werden sollte. Es gehe z.B. nicht an, daß bei der Schnellverbindung Hannover-Berlin eine 10jährige Vorlaufzeit wie bei den Neubaustrecken im bisherigen Bundesgebiet erforderlich wird. Es ist erfreulich, daß diese Notwendigkeit der Abkürzung der Verwaltungsverfahren allmählich auch von den Politikern erkannt wird. So spricht sich z.B. der verkehrspolitische Sprecher der CDU/CSU Bundestagsfraktion dafür aus, daß "alle Möglichkeiten zur Beschleunigung des Planungsverfahrens ergriffen werden sollten".*

Die Bundesregierung bringt zur Zeit ein Maßnahmen-gesetz und ein Beschleunigungsgesetz ein. Das Maßnahmen-gesetz bezieht sich auf einzelne genau definierte Baumaßnahmen von höchster Dringlichkeit; das Beschleunigungsgesetz soll weitere Baumaßnahmen bei Verkehrswegen in den neuen Bundesländern und bei den Verbindungen zu den alten Bundesländern durch Abkürzen der Planungsverfahren beschleunigen.

## Bremse für Lkw

**Die EG-Kommission will den Einbau von automatischen Geschwindigkeitsbegrenzern zur Pflicht machen**

**E**s gibt unter Lastkraftwagenfahrern immer wieder schwarze Schafe, die die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erheblich überschreiten. Der Lastkraftwagen ist ganz wesentlich am Unfallgeschehen auf den Straßen beteiligt. In anderen Ländern (z.B. Japan und Frankreich) wird das Überschreiten der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit bereits seit langem durch auffallende Leuchten am Lastkraftwagen angezeigt. Die Einführung einer erzwungenen Höchstgeschwindigkeit (Lastkraftwagen 80, Busse 100 km/h) ist längst überfällig. Auch in den Niederlanden wird eine Lkw-Tempobremse von der Verkehrsministerin Hanja Maij-Wecken nach einer Massenkarambolage auf der Autobahn Rotterdam-Proda am 8.11.1990, bei der acht Menschen ums Leben gekommen sind, gefordert. Bei dichtem Nebel waren auf der stark frequentierten Autobahn 42 Personen- und Lastkraftwagen zusammengestoßen. In Großbritannien wird ebenfalls der Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern für alle Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t ab August 1992 zur Pflicht gemacht. Dies beantragte der britische Minister für Verkehr und Straßenbau. Die Spitzengeschwindigkeit soll 96,6 km/h betragen. Mit den Geschwindigkeitsbegrenzern sollen erhebliche Einsparungen an Treibstoff und Ermässigung der CO<sub>2</sub>-Emissionen als Nebenprodukt erreicht werden. *Die GRV meint, wenn vernünftige Verkehrsregeln nicht befolgt werden, dann sollte ihre Einhaltung erzwungen werden. Das gilt auch für Raser auf den Autobahnen.*

## VTG – Ferry – Waggons wechseln Besitzer

**D**ie Bezeichnung »Ferry – Waggons« bedeutet, daß diese Wagen der kleineren Fahrzeugumgrünzungslinie der British Rail entsprechen und damit auf dem Netz in England laufen dürfen. Anfang Februar hat die Firma Tiphook, London, die deutsche Gesellschaft VTG – Ferry – Waggon zum Preis von 21 Mio. DM erworben. Bei der Übernahme wechselten auch 604 moderne Güterwagen, die zur Zeit zwischen Großbritannien und dem Kontinent verkehren, den Besitzer. In Europa gibt es nur 3000 Eisenbahnwaggons, die für diesen Wechselverkehr geeignet sind. Der Firma Tiphook gehört davon nunmehr ein Drittel. Diese Wagen werden künftig auch durch den Kanaltunnel fahren. Das Unternehmen verfügt weiter noch über 5350 Tankcontainer und besitzt damit 15 bis 20% der weltweit vorhandenen Kapazitäten für solche Fahrzeuge.

## Aprilscherz?

### Urheberrechte auf DB – Emblem

**N**ach einer Mitteilung der DVZ vom 9.2.1991: Abgeblitzt ist die Deutsche Bundesbahn bei ihrem Versuch, von den Modelleisenbahnherstellern 7% des Nettoverkaufswertes von Modelleisenbahnfahrzeugen mit DB – Emblemen zu erhalten. Die Wellen der Empörung schlugen derart hoch, daß das Verlangen schnell wieder im Vorstandstisch der Deutschen Bundesbahn verschwand.

## Neue Aufgaben

### Gohlke beim Süddeutschen Verlag

**R**einer Maria Gohlke hat nach Weggang von der Treuhandgesellschaft einen Posten als Geschäftsführer beim Süddeutschen Verlag erhalten. *Die GRV wünscht ihm in diesem neuen Metier viel Erfolg.*

<b>Herausgeber:</b> Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V. Mitglied des Deutschen Naturschutzrings (DNR) Bromberger Straße 5, 4000 Düsseldorf 13 Telefon: (0211) 74 15 07	<b>Verantwortlich im Sinne des Presserechts:</b> Dr. – Ing. Alfons Thoma Richelstraße 14, 8000 München 19		
<b>Vorstand:</b> Dr. – Ing. Alfons Thoma Richelstraße 14 8000 München 19 Telefon: (089) 16 96 63	Werner Kammer Bromberger Straße 5 4000 Düsseldorf 13 Telefon (0211) 74 15 07	Adolf – Heinrich von Arnim An der Düne 41 5300 Bonn 1	
<b>Beirat:</b> Dr. Werner Dollinger MdB Bundesverkehrsminister a.D. Postfach 12 48 8530 Neustadt / Aisch	Dipl. – Ing. Gerhard Lippe Leipziger Straße 13 3167 Burgdorf Telefon (05136) 8 36 30	Helmut Steininger Bund Naturschutz in Bayern e.V. Kirchenstraße 88 8000 München 80	Prof. Dr.rer.pol. Dieter Witt Rudliebstraße 58 8000 München 81
<b>Bank – verbindungen:</b> Stadtparkasse Düsseldorf Konto 45 004 652 (BLZ 300 501 10) Postgiroamt Essen Konto 632 84 – 431 (BLZ 360 100 43)	<b>DTP – Satz, Grafik und Druck:</b> Ursula Schletzbaum 8080 Fürstenfeldbruck Kriegdruck GmbH 8032 Gräfelfing		