

Bromberger Straße 5
4000 Düsseldorf 13

GRV

Nachrichten

GESELLSCHAFT FÜR RATIONALE VERKEHRSPOLITIK e.V.

VERKEHRSPOLITIK

Organisationsformen europäischer Eisenbahnen

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Republik Österreich hat im Zusammenhang mit der Novellierung des Bundesbahngesetzes die Organisationsformen bei den europäischen Eisenbahnen untersucht. Hier das Ergebnis (mit einigen Ergänzungen der Redaktion):

1. **Belgien** **SNCB**
Öffentliches Verkehrsunternehmen, enges Abhängigkeitsverhältnis zum belgischen Verkehrsministerium.
2. **Dänemark** **DSB**
Der Regierung unmittelbar unterstellte Organisationseinheit. Generaldirektor ist Staatssekretär im Transportministerium, unmittelbare Kontrolle der Bahn durch die Regierung.
3. **Bundesrepublik Deutschland** **DB/DR**
DB ist ein eigener Wirtschaftskörper des Bundes, Gründung einer AG (DEAG), gemeinsam für DB und DR, ist im Gespräch. (Regierungskommission Bundesbahn macht bis Ende 1991 Vorschläge).
4. **Frankreich** **SNCF**
Die Bahn ist staatlich. Seit 1986 bestehen Privatisierungsgesetze für öffentliche Unternehmen. Teilbereiche sind ausgegliedert, z.B. Stückgut, Kanaltunnel. Verträge zwischen Staat und Bahn: Leistungsziele für einzelne Sparten, Zweckbindung von Zuwendungen an die Bahn für Beseitigung von Altlasten und zur Stabilisierung der Finanzen. (Der erste Planvertrag 1985 - 1990 bereinigte die finanzielle Lage der SNCF und sicherte ihr ein hohes Investitionsvolumen zu.
1983 wurden die SNCF in ein öffentlich-rechtliches Handelsunternehmen umgewandelt. In dem Fünfjahresvertrag wurden die Verpflichtungen von Bahn und Staat geregelt. Im Vertrag von 1990 wurden die entscheidenden Bereiche zusammengefaßt und die Autonomie der SNCF in diesen Bereichen unmißverständlich festgeschrieben. Die Verpflichtungen der Bahn enthält ein von den

SNCF in eigener Verantwortung aufgestellter Unternehmensplan.)

5. **Griechenland** **CH**
Staatliches Unternehmen mit geringem unternehmerischem Spielraum. Regierungsprogramm zur Verbesserung der Infrastruktur. EG - Mittel: Regierung ist für Verwendung der Mittel zuständig.
6. **Großbritannien** **BR**
Staatsbahn, Diskussion über künftige Organisation im Gange. Angesichts der bisher extremen Privatisierungslinie der britischen Regierung ist eine vollständige Privatisierung des Intercity- und des Freightliner - Verkehrs denkbar. Mit häufigen

VERKEHRSPOLITIK	
Organisationsformen europäischer Bahnen	1
Neues Bundesbahngesetz für ÖBB	2
Schienen-Personennahverkehr	5
Gesamtverkehrswegeplan	6
Leasen	7
Der Alpen transit	8
Beschleunigung von Bahnprojekten	9
Abbau von Subventionen	10
BUNDESBAHN UND REICHSBAHN	
Bundesbahn verkauft Busgesellschaften	10
Neuorganisation des Kleingutverkehrs	10
Privatisierung der Bahn	11
Nutzung des Schienennetzes durch Dritte	11
AUSLÄNDISCHE BAHNEN	
Im Norden tut sich was!	12
Franzosen bauen Schnellbahn in den USA	13
Nutzungsstudie für den Kanaltunnel	13
HGV - Strecken in Italien vor Baubeginn	14
KOMBINIERTER VERKEHR	
Grenzen des Wachstums im Kombiverkehr	14
ANDERE VERKEHRSMITTEL	
Weiterentwicklung der Brummis	15
Straßenliga für neue Straßen	17
KURZBERICHTE	
Verschiedenes	17

Streiks begleiten die Arbeitnehmervertretungen die Absichten der Regierung.

7. **Italien** FS
Die FS befinden sich derzeit im generellen Verantwortungsbereich des Transportministeriums. Im kaufmännischen Bereich besteht eine Teilautonomie. Interessanterweise wird in Italien über eine Privatisierung des Infrastrukturbereiches nachgedacht (im Gegensatz zu den übrigen Ländern).
8. **Luxemburg** CFL
Die CFL ist staatliches Eisenbahnunternehmen mit enger Bindung zum Staat.
9. **Niederlande** NS
Der Staat ist alleiniger Aktionär der Bahnen und gleicht die Defizite aus. Das Beispiel der NS zeigt, daß auch ein Bahnunternehmen in Form einer Aktiengesellschaft nicht ohne weiteres Kostendeckung erzielen kann.
10. **Norwegen** NSB
Die Bahn befindet sich im Staatsbesitz. Eine Reorganisation wurde 1986 durchgeführt; danach übernimmt der Staat die Infrastrukturkosten, die Bahn zahlt ein Benutzungsentgelt. Für den Personen- und Güterverkehr wurden produktverantwortliche Organisationseinheiten geschaffen.
11. **Portugal** CP
Öffentliches Unternehmen. Ein 1987 verabschiedetes staatliches Investitionsprogramm sieht umfangreiche Maßnahmen für alle Unternehmensbereiche vor.
12. **Spanien** RENFE
Staatliches Unternehmen. Ein großangelegtes Investitionsprogramm des Staates dient vor allem einer Modernisierung der Bahn.
13. **Schweden** SJ
1985 Neuordnung der finanziellen Bereiche der SJ und ihrer Tochtergesellschaften. Generaldirektion hat nun volle Verantwortung für generelle Entscheidungen und bildet auch die Spitze der Holding. Netz und Betrieb wurden getrennt. Die ersten Ergebnisse waren absolut negativ. (Bemerkung der Redaktion: Nach neueren Berichten trifft diese negative Aussage nicht mehr in dieser Form zu. Die SJ bemängeln jedoch das fehlende Engagement des den Fahrweg betreuenden staatlichen Zentralamts für eine höhere Mittelzuweisung des Staates und schlechte Abstimmung zwischen Bau und Betrieb.)
14. **Schweiz** SBB
(Dazu dichtes Netz von Privatbahnen) Es besteht ein Dienstleistungsvertrag mit dem Bund, der den SBB weitgehende Gestaltungsfreiheit einräumt. Für das Programm »Bahn 2000« und den Transit durch die Schweiz wurden von der Regierung Sonderprogramme aufgenommen.

Nach Auffassung des Österreichischen Ministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zeigt diese Zusammenstellung, daß kein größeres europäisches Eisenbahnunternehmen bisher den Weg der Privatisierung größeren Stils begangen hat. Der Grund liege sicherlich in den strukturellen Gegebenheiten des

Bahnbetriebs. Dabei wird auch auf eine Festlegung der UIC verwiesen, wonach die Bahnen zur Sicherstellung gleichberechtigter Behandlung der Verkehrsträger auf eine getrennte Ausweisung der Infrastrukturvorhaltung hinarbeiten sollen. **Dabei muß jedoch das gesamte Bahnsystem unter Aufsicht eines einzigen Managements bleiben.**

Neues Bundesbahngesetz für die ÖBB

Vom Verwalter zum Kaufmann

1. Verkehrspolitische Zielsetzungen für die ÖBB:

Die Leitlinien der österreichischen Verkehrspolitik verlangen als wichtigste Punkte:

- a) unnötigen Verkehr, insbesondere der Straße, vermeiden,
- b) Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (von der Straße auf die Schiene),
- c) Einsatz modernster Technik zur Verringerung der Belastungen aus dem Verkehr,
- d) schrittweise Annäherung an eine volkswirtschaftliche **Kostenwahrheit** im Verkehrsbereich.

Die ÖBB müssen, was Angebot und Kapazitäten anbelangt, an diese Forderungen angepaßt werden. Dazu müssen »faire« Rahmenbedingungen für die Schiene geschaffen werden, wozu die Internalisierung der externen Kosten aller Verkehrsträger gehört, aber auch die Umwandlung der ÖBB in einen »Kaufmann«.

2. Bisherige Maßnahmen zur Neustrukturierung der ÖBB

- a) von 1987 bis 1990 schrumpfte der Personalkörper der ÖBB um 3746 auf 66929 Mitarbeiter trotz wesentlich verbesserter Leistungen der Bahn (beförderte Tonnen: + 6,9 Millionen; beförderte Personen: + 9,7 Millionen).
- b) Neben einer Neustrukturierung des Gesamtunternehmens gibt es in den Ablauforganisationen nurmehr die Zweistufigkeit, es ist dezentralisiert worden; Aufgabe, Kompetenz und Verantwortung müssen übereinstimmen; es gibt das Besteller/Ersteller-Prinzip, der Verkauf hat Vorrang. Grundsätzlich neu wurden die Aufgaben zwischen Generaldirektion, den Bundesbahndirektionen und den Dienststellen aufgeteilt. Die gesamte ÖBB-Organisation wurde in die Geschäftsbereiche
 - Absatz (Güter-, Personenverkehr),
 - Produktion/Fahrplan/Maschinenteknik,
 - Infrastruktur (Verkehrslenkung/Abwicklung, Bau und Elektrotechnik)aufgeteilt.

3. Ein neues Bundesbahngesetz für die ÖBB

Das Ministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (im folgenden Verkehrsminister genannt) hat einen Entwurf (vom 2.7.91) für ein neues Bundesbahngesetz zur parlamentarischen Beratung vorgelegt. Aus dem uns vorliegenden Entwurf möchten wir einige uns wichtig erscheinende Bestimmungen herausgreifen, weil es auch für die Verkehrspolitik der Bundesrepublik Deutschland von Interesse sein muß, welche Richtung unser Nachbarland Österreich in der Bahnpolitik einschlägt. Ziel des Gesetzes: Neuordnung der Rechtsverhältnisse der ÖBB zu einem weitgehend selbständigen, vom Bundeshaushalt losgelösten Unternehmen.

Inhalt

- Wirtschaftskörper mit eigener Rechtspersönlichkeit,
- Organe des Unternehmens nach Elementen des Gesellschaftsrechts,
- volle Abgeltung aller gemeinwirtschaftlichen Leistungen: Transparenz im kaufmännischen Bereich,
- Loslösung von Bundeshaushalt: Agieren nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen, Verkehrsminister obliegt verkehrspolitisches Weisungsrecht. Der Gesetzentwurf wird als EG-konform bezeichnet.

Das Gesetz im einzelnen:

I. Hauptstück

1. Abschnitt: Unternehmensaufgabe

Der als Zweig der Betriebsverwaltung des Bundes gebildete Wirtschaftskörper ÖBB wird mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgestattet. Für das Unternehmen ÖBB werden die für Kaufleute geltenden Rechtsvorschriften angewendet (Wirtschaftsführung nach kaufmännischen Grundsätzen). Nach der Darstellung der Aufgaben und des Betriebszwecks der ÖBB wird ausgeführt, daß die österreichischen Bundesbahnen unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen und zu betreiben sind. Gemeinwirtschaftliche Leistungen haben sie unter Bedachtnahme auf höchstmögliche Wirtschaftlichkeit zu erbringen.

2. Abschnitt: Gemeinwirtschaftliche Leistungen

Gemeinwirtschaftliche Leistungen im Sinne dieses Gesetzes sind solche, die im öffentlichen Interesse liegen, insbesondere auf dem Gebiet der Verkehrs-, der Wirtschafts-, Agrar- und Forstpolitik, der Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik sowie der Umweltpolitik, die jedoch von den ÖBB unter Bedachtnahme auf die Grundsätze einer kaufmännischen Betriebsführung nicht erbracht werden können. Zu den gemeinwirtschaftlichen Leistungen zählt auch die Bereithaltung des Schienenweges, für den die ÖBB im kaufmännischen Bereich ein Streckenbenutzungsentgelt zu zahlen haben. Die Höhe wird von der Bundesregierung festgelegt. Die gemeinwirtschaftlichen

Leistungen sind mit einer Verordnung der Bundesregierung der Bahn zu übertragen. Belastungen, die den ÖBB aus den gemeinwirtschaftlichen Leistungen entstehen, sind ihnen abzugelten. Über ihre Höhe verhandelt jährlich der Verkehrsminister mit dem Vorstand der ÖBB. Bei regional abgegrenzten Leistungen kann die Bundesregierung ihre Erbringung davon abhängig machen, daß das betreffende Bundesland Beiträge zu den Investitionen und Folgekosten leistet. (Im Sinne eines wachsenden Umweltverständnisses ist eine Ausweitung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen durchaus denkbar, z.B. Vorhaltung von Anlagen zur Abdeckung von Spitzenverkehren, die kaufmännisch nicht erbracht werden können. Nach dem Gesetzesentwurf bleiben im übrigen Betriebspflicht und Beförderungspflicht bestehen.

II. Hauptstück: Organe

Die Organe des Unternehmens sind Vorstand und Verwaltungsrat.

1. Abschnitt: Vorstand

Der Vorstand besteht aus einem Generaldirektor und seinem Stellvertreter. Der Vorstand kann um weitere vier Mitglieder erweitert werden. Die Vorstandsmitglieder bestellt der Verwaltungsrat auf höchstens fünf Jahre (wiederholte Bestellung ist zulässig). Eine Bestellung ist von der Zustimmung des Verkehrsministers abhängig.

Rechte und Pflichten des Vorstands:

Der Vorstand leitet das Unternehmen unter eigener Verantwortung. Der Vorstand ist an die Beschlüsse des Verwaltungsrats gebunden. Die Vertretung nach außen geschieht entweder durch zwei Vorstandsmitglieder oder durch ein Vorstandsmitglied, zusammen mit einem Prokuristen. Der Vorstand berichtet dem Verwaltungsrat mindestens vierteljährlich.

2. Abschnitt: Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat besteht aus einem Präsidenten, zwei Vizepräsidenten und fünfzehn Mitgliedern. Der Verkehrsminister bestellt zwölf Mitglieder (davon eines auf Vorschlag des Finanzministers), sechs Mitglieder kommen aus der Personalvertretung der ÖBB. Die Bestellung erfolgt auf fünf Jahre. Der Verkehrsminister kann eine Bestellung jederzeit widerrufen. Der Verwaltungsrat tritt mindestens alle zwei Monate zu einer Sitzung zusammen. Er kann Ausschüsse einsetzen. Der Verwaltungsrat hat die Geschäftsführung des Vorstands zu überwachen.

Im Gesetz sind die einzelnen Geschäftsbereiche aufgeführt, die der Genehmigung des Verwaltungsrats unterliegen. Die Mitglieder der Organe des Unternehmens ÖBB dürfen für die Dauer ihrer Tätigkeit kein Mandat im Nationalrat oder Bundesrat oder in einem Landtag ausüben und dürfen weder der Bundesregierung noch einer Landesregierung angehören oder als Angestellte einer politischen Partei tätig sein.

3. Abschnitt: Bildung der ersten Organe

Dieser Abschnitt enthält die Übergangsbestimmungen.

III. Hauptstück: Aufgaben des Verkehrsministers

Der Verkehrsminister kann den ÖBB allgemeine Weisungen erteilen. Bei dringender verkehrspolitischer Notwendigkeit kann er auch Anweisungen in Einzelfällen erteilen, dabei sind betriebswirtschaftlich nicht zumutbare Belastungen abzugelten. Der Verkehrsminister entscheidet über die Genehmigung des Jahresabschlusses und die Entlastung von Vorstand und Verwaltungsrat.

IV. Hauptstück: Übernahme der Bediensteten und Versorgungsempfänger

Das Unternehmen ÖBB setzt die Rechte und Pflichten des Bundes gegenüber den aktiven Bediensteten und Versorgungsempfängern von Ruhe- und Versorgungsgenüssen fort. Der Bund trägt den Pensionsaufwand für die Ruhe- und Versorgungsempfänger der ÖBB. Die ÖBB haben dann dem Bund einen Betrag zur Deckung des Pensionsaufwands zu leisten. Dieser Beitrag beträgt 26% des Aufwands auf Aktivbezüge für Bundesbahnbeamte. Die von den Bediensteten zu leistenden Pensionsbeiträge verbleiben beim Unternehmen Österreichische Bundesbahn.

V. Hauptstück: Dienst-, Besoldungs- und Pensionsrecht

Bis zu ihrer Neuregelung bleiben durch dieses Gesetz die Bestimmungen über das Dienst-, Besoldungs- und Pensionsverhältnis unberührt.

VI. Hauptstück: Rechnungslegung

Hier wird u.a. auch geregelt, wie die Entgelte für gemeinwirtschaftliche Leistungen abzurechnen sind. Voraussetzung ist ein innerbetriebliches Rechnungswesen, nachdem die Kosten der gemeinwirtschaftlichen Leistungen ermittelt werden.

Weiter wird der Jahresabschluß behandelt (Jahresbilanz und Gewinn- und Verlustrechnung). Der Vorstand hat den Jahresabschluß und den Geschäftsbericht sowie den Bericht der Abschlußprüfer einschließlich der Stellungnahme des Verwaltungsrats dem Verkehrsminister vorzulegen und nach dessen Entscheidung über die Entlastung zum Handelsregister einzureichen.

VII. Hauptstück: Finanz-, Investitions- und Rationalisierungspläne

Neben einem Finanzplan für das kommende Geschäftsjahr hat der Vorstand auch einen längerfristigen Plan über die vorgesehenen Investitions- und Rationalisierungsmaßnahmen aufzustellen und dem Verwaltungsrat vorzulegen.

VIII. Hauptstück: Gewinn und Verlust

Hier wird die Verwendung von Gewinnen und die Behandlung von Verlusten geregelt.

IX. Hauptstück: Vermögensübertragung, Abgabenbefreiung

Das bisher im Eigentum des Bundes stehende Vermögen geht nunmehr auf das Unternehmen ÖBB

über. Der Bund hat für eine ausreichende Kapitalausstattung zu sorgen. Damit ist die Fortsetzung der Betriebsführung, die Abwicklung des laufenden Investitions- und Rationalisierungsplanes sowie die Rückzahlung der bestehenden längerfristigen Verbindlichkeiten aus Eurofima, Ratenkauf und Bauträgerfinanzierung abzudecken. Im Hinblick auf die bisher nur jährlich in erforderlichem Ausmaß erfolgte Finanzierung der ÖBB, wodurch eine Rücklagenzuführung für Erstinvestitionen nicht möglich war, leistet der Bund in einem Übergangszeitraum von fünf Jahren Beiträge zur Finanzierung der betriebsnotwendigen kaufmännisch genutzten Ersatzinvestitionen. Alle bisherigen Abgabenbefreiungen gelten in gleicher Weise für das Unternehmen ÖBB mit eigener Rechtspersönlichkeit.

X. Hauptstück: Vorfragen

Hier sind Regelungen enthalten für Fälle, in denen Zweifel darüber bestehen, ob eine körperliche Sache, ein Recht oder eine Pflicht zum Unternehmen ÖBB oder zum Bundesvermögen gehört.

XI. Hauptstück: Sonderbestimmungen

Hier wird ausgeführt, welche bundesgesetzlichen Bestimmungen auch für die ÖBB gelten und daß für die ÖBB die haushaltsrechtlichen Vorschriften des Bundes nicht gelten.

XII. Hauptstück: Grund- und Eisenbahnbuch

Hier wird ausgeführt, daß bei im Eisenbahn- oder Grundbuch eingetragenen Rechten als Berechtigter die ÖBB einzutragen sind.

Bemerkungen zu diesem Entwurf

- Der Entwurf schlägt keinesfalls etwa eine völlige Unabhängigkeit der ÖBB von der Politik des Bundes vor. Es sollen aber die Einflüsse der parlamentarischen Tagespolitik verhindert werden.
- Die Verfügung über wesentliche Teile des Unternehmensvermögens unterliegt der aufsichtsbehördlichen Kontrolle.
- Der Gegenstand des Unternehmens deckt sich mit dem Geschäftsbereich der bisherigen Unternehmensverwaltung.
- Die bestehenden Dienstverhältnisse der ÖBB-Bediensteten werden vom neuen Unternehmen unverändert fortgesetzt. Für neu eintretende Bedienstete wird eine neue Regelung angestrebt.
- Das Unternehmen ist eine juristische Person privaten Rechtes, jedoch »sui generis«. Bei den Rechten des Bundes an dem Unternehmen ÖBB handelt es sich um eine Herrschaftsbeziehung besonderer Art (z.B. Recht des Erlasses allgemeiner Weisungen durch den Verkehrsminister).

Stimmen zum Gesetzesentwurf

Um eine anhaltende positive Gebahrung im kaufmännischen Bereich sicherzustellen, wird es zahlreicher harter Maßnahmen bedürfen. Mit diesen Maßnahmen

steht und fällt die ÖBB-Reform. Die eigene Rechtspersönlichkeit der ÖBB und die stärkere Stellung der Geschäftsführung sind nur Mittel zum Zweck, keineswegs aber schon eine Sanierung. Rationalisierungsinvestitionen bedürfen finanzieller Mittel, über die die ÖBB zur Zeit nicht verfügen. Eine ausreichende Zufuhr von liquiden Mitteln ins Eigenkapital der ÖBB ist somit eine der Voraussetzungen dafür, daß die ÖBB-Reform Chancen zur wirtschaftlichen Verbesserung der Unternehmung in sich trägt. Bundeshaftungen sollen in Zukunft für Kredite der ÖBB wohl eher nicht gewährt werden. Dieser Umstand wird Geschäftsführung und Belegschaftsvertreter zu ganz besonderem Verantwortungsbewußtsein motivieren. Doch zu bedenken ist, daß die ÖBB in Zukunft auch konkursfähig sein und konkursfällig werden können, wenn sie zahlungsunfähig werden. Bevor dieser Zustand und seine Rechtsfolgen jedoch eintreten werden, wird der Eigentümer Bund wohl finanziell einspringen müssen.

Die Eingriffsmöglichkeiten des Verkehrsministers werden vielfach für zu weitgehend gehalten.

Die klare Trennung zwischen kaufmännischer Geschäftsführung, öffentlichem Interesse und gemeinwirtschaftlichen Leistungen wird vermißt. Es wird kritisiert, daß der Fahrweg nicht als eigener Bereich – getrennt von den gemeinwirtschaftlichen Leistungen – behandelt wird. Er müßte als eigener Unternehmensteil der ÖBB geführt werden.

Ohne eine generelle Zustimmung der Länder und ihre Mitverantwortung ist eine Mitfinanzierung der Nebenbahnen nicht denkbar.

Es müsse nunmehr auch ein eigenes Personalvertretungsrecht für die ÖBB geschaffen werden.

Gemeinwirtschaftliche Leistungen müssen selbstverständlich auch nach kaufmännischen Prinzipien erbracht werden.

Zum Gesetzesentwurf, der eine Bundesbahn-Gesellschaft mbH vorsieht, hat sich die Eisenbahnergewerkschaft zwar grundsätzlich positiv ausgesprochen, aber sie fordert die notwendigen Mittel für die Investitionen, lehnt eine Verschlechterung der Rechte der Eisenbahner (flexiblere Arbeitszeitregelung, längere Arbeitszeiten, uneingeschränkter Einsatzbereich in ganz Österreich) ab.

Schienen – Personennahverkehr

Zur Regionalisierung des SPNV: Will der Bund aussteigen?

Das Thema der Regionalisierung des Nahverkehrs ist in aller Munde. Auch Bundesverkehrsminister Krause äußerte sich vor allem in Hinblick auf die hohen Investitionen für die Rekonstruktion der Reichsbahn dahingehend, daß man die Nebenbahnen

den Ländern überlassen, während sich der Bund auf die Magistralen konzentrieren solle. Bekommen wir in etwas gewandelter Form wieder Ländereisenbahnen, die man seinerzeit zur Schaffung eines einheitlichen Bahnsystems verreichlicht hatte?

Die Bundesländer fordern heute ein verstärktes bahnpolitisches Mitspracherecht. Gleichzeitig lehnen sie aber eine generelle finanzpolitische Verantwortung für die Deutsche Bundesbahn ab, wenngleich sie sich – je nach Bundesland sehr unterschiedlich – schon vielfach für bestimmte Maßnahmen durch Zuschüsse engagiert haben. Dabei sei u.a. an die vielen Zuschüsse der Länder bei den Streckenelektrifizierungen gedacht. Jetzt ist z.B. Schleswig-Holstein bereit, für die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Flensburg mit Abzweig nach Kiel erhebliche Zuschüsse zu leisten. Im Frühjahr dieses Jahres haben die Länder der Regierungskommission Bahn einen **Zehnpunktecatalog zum Thema: »Verbesserung der Mitwirkungsmöglichkeiten in Bahnangelegenheiten«** übergeben, in dem sie klar zum Ausdruck bringen, daß sie bei allen Bahnentscheidungen mitzusprechen hätten, der Bund jedoch aus »verfassungsrechtlichen, finanziellen, organisatorischen, technischen und betrieblichen Gründen die Zuständigkeit für die Bahn behalten müsse«. Die Forderungen nach einer Privatisierung der Bahnen müßten sehr behutsam angegangen werden. Eine völlige Privatisierung werde zwar abgelehnt, aber in Teilbereichen seien jedoch »andere Organisationsformen« denkbar. Hierbei wird in erster Linie an die NE-Bahnen gedacht. Hören wir hierzu zunächst einen Fachmann, nämlich Dipl.-Ing. Dieter Ludwig, Vizepräsident des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), gleichzeitig Stadtdirektor in Karlsruhe (Leiter der Verkehrsbetriebe). Seinem Vortrag im Frühjahr dieses Jahres vor der Bezirksvereinigung Südbayern der deutschen verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft entnehmen wir folgende Auffassungen:

Fast alle den SPNV beeinflussende Faktoren werden »vor Ort« entschieden, z.B. Siedlungs- und Arbeitsstättenplanung, Raumordnung, Straßenbau, Schulanfangszeiten und ähnliches. 90% der Leistungen im SPNV erbringt die Deutsche Bundesbahn. Die Zuständigkeit dafür, insbesondere die finanzielle, liegt beim Bund. 10% der Leistungen im SPNV erbringen die NE (nicht bundeseigene Eisenbahnen), für die die Länder zuständig sind. Der SPNV leidet – wie der gesamte ÖPNV – an der Zersplitterung seiner Zuständigkeiten. Der Bund, der aus allen Finanztöpfen über sechs Milliarden DM für den SPNV aufbringt (fünf Milliarden DM bringen die Länder und Kommunen auf), verweist auf seine Unzuständigkeit und versucht, Länder und Kommunen zur Kasse zu bitten, und dies offiziell, wie es in den einschlägigen Kabinettsbeschlüssen vom November 1983 und Februar 1989 (Bericht zum ÖPNV in der Fläche) zum Ausdruck kommt oder auch im Auftrag an die Regierungskommission »Bundesbahn«, teils auf kaltem Wege, indem die Deutsche Bundesbahn Betriebsleistungen nur dann aufrecht erhält oder verbessert,

wenn sie von Dritten die entsprechenden Zuschüsse erhält. Der Bund läßt aber bisher jede Aussage vermissen, wie die dazu nötige Finanzausstattung von Ländern und Kommunen geregelt werden soll. Aber auch den Ländern können nach Auffassung des Vortragenden Vorwürfe nicht erspart werden. So haben sie u.a. die Verträge mit der Deutschen Bundesbahn und nicht mit dem Bund abgeschlossen, so daß dieser mit seinen Vorgaben an die Deutsche Bundesbahn jederzeit diese Verträge aushöhlen kann. Der Bund Deutscher Eisenbahnen (BDE) hat bereits 1988 einschlägige Vorschläge zu dieser Thematik gemacht:

- die Kreise erhalten die organisatorische und finanzielle Zuständigkeit für den ÖPNV;
- Bund und Länder verständigen sich über den Finanzbedarf und die Neuverteilung der für den ÖPNV bereitzustellenden Finanzmittel. Die Länder stellen ihrerseits die Finanzausstattung der kommunalen Gebietskörperschaften sicher und schaffen so die Voraussetzung für den Wechsel in der Aufgabenzuständigkeit. Diese Aussagen hat der BDE in seiner Stellungnahme gegenüber der Regierungskommission Bundesbahn im Juni 1990 präzisiert:
 - Die Deutsche Bundesbahn bedient das Netz zwischen den Wirtschaftszentren Europas und der Bundesrepublik,
 - über die Aufgaben- und Ausgaben-Verantwortung für das übrige Netz haben sich Bund, Länder und Kommunen zu verständigen. Die Organisation der auf diesem Netz tätigen Eisenbahnen soll in jedem Fall auf regionaler Ebene geschehen, unter Beteiligung der Kommunen, aber auch interessierten privaten Kapitals, z.B. Gleisanschließer. Durch diese Vorschläge des BDE, für die es bereits eine Reihe praktischer Beispiele gibt, könnte der SPNV auf vielen Strecken zwar auch nicht kosten deckend, aber zu vertretbaren Kostenunterdeckungen betrieben werden. Leider dauert die Diskussion um die vorliegenden Beispiele schon zum Teil über acht Jahre, ohne daß Entscheidungen getroffen wurden. Nur Defizite in Millionenhöhe sind überflüssigerweise in dieser Zeit weiter entstanden, während die Vorschläge des BDE
 - den Eisenbahnverkehr in der Region hätten stabilisieren können,
 - darüber hinaus seine Qualität verbessern können. Einsparungen in Höhe mehrerer 100 Millionen DM würden möglich. Bei diesen Vorschlägen geht Herr Ludwig von der Teilung von Fahrweg und Betrieb aus. Die Erhaltung des Fahrwegs Schiene ist eine politische Aufgabe wie bei den Straßen und den Wasserstraßen. Herr Ludwig hält es für notwendig, den Schienenverkehr auch in der Region zu erhalten, da der Straßenverkehr nicht nur in den Ballungsräumen, sondern auch in der Region an seine

Grenzen stößt. Ein zufälliges Nebeneinander von DB- und NE-Strecken wird nicht für sinnvoll gehalten. Herr Ludwig hält es deshalb für sinnvoll, daß der Bund für die Hauptstrecken zuständig sein soll, während für die Nebenstrecken, je nach ihrer Bedeutung, die Länder oder die Kommunen zuständig sein sollen. Über die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung hätten sich Bund, Länder und Kommunen, wie schon gesagt, zu verständigen.

Wenn die Schienenwege so in der öffentlichen Verantwortung liegen, dürfen sie nicht mehr nur einer Bahn zur Verfügung stehen. (Schließlich müssen ja auch die Züge aus den Nebenstrecken über die Hauptstrecken fahren, um die Wirtschaftszentren zu erreichen. Bemerkung der Redaktion). Ludwig stellt sich dabei Betreibergesellschaften vor, die besser mit den öffentlichen Unternehmen im Personen- und Güterverkehr sowie den Speditionen zusammenarbeiten könnten als es das Großunternehmen Deutsche Bundesbahn kann.

Mit diesen Vorschlägen hätten es die regionalen Stellen in der Hand, den Verkehr so zu organisieren, wie er ihren Vorstellungen entspricht. Das gilt für Fahrweg und Betrieb. Die Betriebsgesellschaften hätten ihre Kosten zu decken und eine Wegeabgabe zu erwirtschaften. Allerdings müßten Auflagen gemeinschaftlicher oder sonstiger Art, über die dann aber auch vor Ort zu entscheiden wäre, ausgeglichen werden.

Die GRV hält die Vorschläge des Herrn Ludwig für sehr interessant. Sie hat nur die Sorge, daß dabei die Einheit des Eisenbahnwesens auf der Strecke bleiben könnte. Wenn die bisherigen NE-Bahnen die Keimzelle für das jeweilige Regionalnetz werden sollen, stehen die Länder vor ganz gewaltigen Aufgaben. So gibt es (im Gegensatz zur Schweiz) z.B. in Bayern nur zwei NE-Bahnen, nämlich die Tegernsee- und die Regental-Bahn, mit einer im Vergleich zu einem künftigen Regionalnetz völlig unbedeutenden Länge. Längs der Magistralen gibt es natürlich auch Nahverkehr. Wer sollte diesen betreiben? Und schließlich, wer verteilt nach welchen Prinzipien die Slots? Also Fragen über Fragen.

Gesamtverkehrswegeplan

Die Vorarbeiten für den gesamtdeutschen Verkehrswegeplan sollen Ende des Jahres abgeschlossen sein. Wesentliche Rahmenbedingungen sind:

- Einfügung in den gesamteuropäischen Rahmen, der künftig auch die osteuropäischen Staaten einschließt,

Vergleichszahlen Deutsche Bundesbahn / Deutsche Reichsbahn				
I. Bauliche Anlagen	DB		DR ¹⁾	
	km	%	km	%
Streckenlänge	27300	100,0 %	13750	100,0 %
davon elektrifiziert	11700	42,8 %	3475	24,8 %
davon zweigleisig	12400	45,5 %	4210	30,0 %
Hauptstrecken	18200			
¹⁾ DR - Strecken mit - reduzierter Geschwindigkeit 17 % - Überschreiten der normativen Nutzungsdauer bei * Massivbrücken 62 % * Stahlbrücken 45 % * Mechanischen Stellwerken 86 %				
II. Verkehr (Schiene)	DB 1988		DR 1989	
	absolut	Verhältnis Schiene / Straße	absolut	Verhältnis Schiene / Straße
Verkehrsaufkommen im PV	1026 Mio. P		592 Mio. P	
Verkehrsleistung im PV	41,0 Mrd. Pkm		23,8 Mrd. Pkm	
Verkehrsaufkommen im GÜV	282,2 Mio. t		339,3 Mio. t	
Verkehrsleistung im GÜV	60,3 Mrd. tkm	60,3 / 151,3	59,0 Mrd. tkm	59,0 / 16,8

zwei Drittel davon könne mit Haushaltsmitteln finanziert werden. Für den Rest müsse privates Kapital eingesetzt werden.

Deutsche Bank und die Deutsche Eisenbahnconsulting haben die privatwirtschaftliche Finanzierung der Verkehrsprojekte untersucht und ein Leasingmodell für die Neubaustrecke Köln - Rhein / Main durchgerechnet. Dabei kamen sie zu der Erkenntnis, daß bis zum Jahre 2000 nicht die oben erwähnten 280

- Überwindung der unterschiedlichen politischen und ökonomischen Gegebenheiten der beiden Teile Deutschlands und Europas,
- Abbau des Infrastrukturrückstandes, z.B. bei Fahrbahnbreite der Bundesfernstraßen, beim Elektrifizierungsgrad und bei der Zweigleisigkeit von Strecken,
- Unterstützung einer anderen Verkehrsaufteilung zwischen Schiene und Straße, insbesondere im Güterverkehr, Akzentsetzung zugunsten des Schienenverkehrs,
- Berücksichtigung des EG - Binnenmarktes,
- Aufbau eines europäischen Schnellbahnnetzes mit Anbindung Osteuropas (Warschau, Prag, Budapest),
- Realisierung des Lückenschlußprogramms.

Der Nachholbedarf der Schiene in den neuen Bundesländern wird aus der Tabelle ersichtlich.

Leasen

Durch Privatkapital soll die Verkehrsinfrastruktur verbessert werden

Der Bundesverkehrsminister, Prof. Günter Krause, teilte im August der Presse mit, daß im Jahre 2000 ein »einheitliches Gesamtverkehrssystem« existieren wird. Der Investitionsbedarf für alle Bundesverkehrswege betrage ungefähr 280 Milliarden DM. Nur

Milliarden DM, sondern 485 Milliarden DM gebraucht würden. Rechtliche Schwierigkeiten gäbe es bei der Privatfinanzierung nicht. Bei den Modelluntersuchungen kamen die Gutachter zu dem Ergebnis, daß eine Projektgesellschaft als Eisenbahnunternehmer die besten Möglichkeiten biete, in Zeiten knapper öffentlicher Mittel, schnelle neue Schienenwege zu bauen, ohne öffentliche Haushalte in Anspruch nehmen zu müssen.

Das Leasingmodell für die NBS KÖLN - Rhein / Main unterstellt, daß die Grundstücke der Trasse sich bereits im Besitz des Bundes befinden. Diese sollte der Bund an eine Objektgesellschaft in der Form einer KG verkaufen. Diese Gesellschaft baut die Trasse und vermietet sie langfristig an die Deutsche Bundesbahn. Nach Ablauf einer unkündbaren Mietzeit kann die Bahn, wenn sie wolle, die Trasse erwerben. Die Kommanditisten der Objektgesellschaft übernehmen Einlagen von 30% der erwarteten Investitionskosten, 70% würden über den Kapitalmarkt finanziert. Bei einem Zinsniveau von 9% würde die Miete der Bahn 9,12% der Investitionskosten betragen. Die Miete bleibt während der Laufzeit von 27 Jahren unverändert. Danach könnte die Bahn die Trasse zu 10% der Investitionskosten erwerben oder in exakten Zahlen: Bei Investitionskosten von 5,11 Milliarden DM würde die jährliche Miete der Bahn einschließlich der Nebenkosten 531 Millionen DM betragen.

Gewerkschaften und SPD lehnen die Privatfinanzierung von Verkehrsprojekten grundsätzlich ab. Sie bemängeln, daß dadurch nur eine kurze Verschnauf-

pause geschaffen, aber die öffentlichen Schulden verschleiert würden. Außerdem würden den privaten Finanziers Steuervorteile eingeräumt, die zu Einnahmeausfällen in den öffentlichen Kassen führten. Die Projekte würden jedenfalls teurer, weil private Finanziers Gewinne machen müßten.

In Großbritannien soll zum ersten Mal eine private Autobahn gebaut werden. Es handelt sich dabei um ein britisch-italienisches Joint Venture. Es geht um eine 50 km lange Autobahn nördlich von Birmingham. Die Baukosten betragen 260 Millionen DM. Der Bau soll bereits 1997 vollendet sein. Es wird mit einer täglichen Nutzung von 50 000 Fahrzeugen gerechnet. Die PKWs sollen eine Maut von 1,5 £ und die LKWs eine von rund 3 £ bezahlen. Das wäre die erste Mautautobahn in England.

Von den 40 000 km des europäischen Autobahnnetzes sind ein Drittel mautpflichtig, 90 % solcher Autobahnen befinden sich in Frankreich, Italien und Spanien. Die GRV meint, daß man auch bei grundsätzlicher Anerkennung der vorerwähnten Bedenken, für eine Neubaustrecke tatsächlich den Weg einer privaten Finanzierung einschlagen sollte, um die Nach- und Vorteile eines solchen Vorgehens zu testen, vor allem, wenn dadurch mehrere Jahre an Realisierungszeit gewonnen würden. Isolierte Mautautobahnen, etwa in den neuen Bundesländern, würden eine Diskriminierung der Autofahrer im Osten Deutschlands darstellen. Sie sind daher abzulehnen.

Der Alpentransit

1. Neubaustrecke durch den Großen St. Bernhard

Wenn wir Deutsche vom Alpentransit reden, dann denken wir vor allem an den Brenner, den Splügen, den Gotthard und den Simplon. Der Mont-Blanc-Tunnel in der Relation von Turin und Lyon liegt schon verhältnismäßig weit außerhalb unseres Blickfeldes. Nun kommt für den Alpentransit ein weiterer Schientunnel ins Gespräch: Ähnlich wie die vorwiegend vom Tourismus lebenden Regionen in Österreich und der Schweiz, ist das Aosta-Tal in Italien einer kaum noch zumutbaren Belastung durch den Straßenverkehr ausgesetzt. Bisher fährt knapp die Hälfte des Güterverkehrs zwischen Frankreich und Italien durch den Mont-Blanc-Straßentunnel und damit durch das Aosta-Tal. Eine geplante Autobahnverlängerung von Aosta bis zum Tunnelmund haben die Bürger bisher verhindert. Die italienische Landesregierung des Aosta-

Tals und der Schweizer Kanton Wallis wollen Turin und Genf mit einem 54 km langen Durchstich durch den Großen St. Bernhard auf der Schiene verbinden. Santhia bei Vercelli in Italien und Martigny in der Schweiz wären Anfangs- und Endpunkte dieser Neubaustrecke (vergleiche Bild). Die Universität von Triest hat eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, die die Kosten mit 5 Milliarden DM beziffert und die Bauzeit auf elf Jahre veranschlagt. Die Notwendigkeit dieses Eisenbahnneubaus wird vor allem mit der Überlastung der Bahn durch den Mont Cenis begründet, von der die Hälfte des gesamten Schienenverkehrs zwischen Frankreich und Italien abgewickelt wird. Für den Straßenverkehr durch das Aosta-Tal wird eine Zunahme bis zum Jahr 2005 um 400 % prognostiziert. Intensive Besprechungen zwischen den Beteiligten haben bereits stattgefunden. Den Anschluß vom südlichen Tunnelmund bis zur Hochgeschwindigkeitsstrecke Mailand-Turin soll die Firma Siemens vorfinanzieren. Ein solcher St. Bernhard-Tunnel würde nach Auffassung der Beteiligten nicht nur eine Entzerrung des an die Grenzen stoßenden alpenquerenden Güterverkehrs bringen, sondern Verkehrsverlagerungen von den Nordseehäfen nach Genua und Savona fördern. Da der größte Teil der Strecke im Tunnel verläuft, werden kaum Einsprüche von Seiten des Naturschutzes erwartet. Der italienische Verkehrsminister hat inzwischen Wohlwollen für das Projekt signalisiert, so daß die Aussichten für eine Realisierung nicht ungünstig erscheinen.

2. Der Brenner auf dem Abstellgleis?

Um den Brenner-Basis-Tunnel (54 km, 15 Jahre Bauzeit, 7,5 Milliarden DM Kosten) ist es in der letzten Zeit verhältnismäßig ruhig geworden. Über diese Trasse könnten 15 Millionen Tonnen Güter im Jahr befördert werden. Zur Zeit ist die Brennerautobahn mit 45 000 LKWs belastet. Sie befördert dreimal so viel wie die Eisenbahn. In Anbe-



tracht der Unsicherheit, was die Realisierung des Brenner-Basistunnels anbelangt, macht die italienische Staatsbahn nunmehr doch Anstrengungen, Güter von der Straße auf die Schiene zu holen. Sie will vor allem die Tunnel so ausbauen, daß auch Lastkraftwagen mit vier Meter Eckhöhe verladen werden können. In den nächsten fünf Jahren wollen die FS die Voraussetzungen dafür schaffen, daß statt bisher 130 Züge pro Tag bis zu 200 Züge pro Tag zwischen Brenner und Verona verkehren können. Alle dafür erforderlichen Maßnahmen verlangen Aufwendungen von insgesamt zwei Milliarden DM. Dies war nur möglich, weil der italienische Verkehrsminister Carlo Bernini, Ende November 1990 den Ausbau der Brennerbahn für vorrangig erklärt hat. Wegen der schlechten Auslastung der Huckepackzüge zwischen München und Verona wurde das Angebot von bisher täglich vier Zugpaaren auf zwei beschränkt. Die zwei Zugpaare sind in der Regel auch nur bis zu 60% ausgelastet. Tarife und die fehlende Durchfahrtshöhe auf der italienischen Seite sind Hauptursache für diese schwache Auslastung. (Wesentlich besser ausgelastet sind die Huckepackzüge zwischen Ingolstadt bis Brennersee). Die Verkehrsminister von Italien, Österreich und der Bundesrepublik haben im September zwar dem Brenner in einer »Brennerdeklaration« höchste Priorität in der Verkehrspolitik eingeräumt, aber wieder neue Planungsaufträge für den Tunnel und die Zulaufstrecken bis Ende 1992 erteilt. Wenn vermehrt aus den Kreisen der Anlieger des Inntals das neue »Luftschloß« eines Karwendeltunnels zwischen Garmisch und Innsbruck in die Diskussion gebracht wird, wird sich mit dem Brenner-Basistunnel überhaupt nichts mehr tun. Dann wird der Transitverkehr immer mehr über die Straße laufen und die Umwelt noch mehr zugrunde gerichtet werden.

3. Alpentrailer

Das Hindernis des derzeit nur möglichen Transportes von Fahrzeugen mit einer Maximaleckhöhe von 3,75m wollen die Firmen Kombi-Waggon und Kässbohrer, Ulm, durch den »Alpentrailer« lösen. Dazu wurde einerseits ein neuer Waggon geschaffen, der einen Höhengewinn von sechs cm bringt, und andererseits konstruierte Kässbohrer einen Trailer, der durch eine spezielle Luftfederung an den Achsen auf den Waggon abgesenkt werden kann, was einen weiteren Höhengewinn von 14 cm bringt. Wenn sich das Straßengewerbe solcher Fahrzeuge bedienen würde, stellte die zu geringe Tunnelhöhe südlich des Brenners kein Hindernis mehr dar. Die Mehrkosten gegenüber einem normalen Huckepacktrailer betragen etwa 5000.- DM bei einem höheren Gewicht von 400kg. Dies wäre eine Alternative zum »Trailerzug«.

4. EG setzt Österreich und die Schweiz unter Druck.

Die europäische Gemeinschaft setzt Österreich und die Schweiz wegen des Alpentransits massiv unter Druck. Ohne befriedigende Lösung des Alpentransitproblems wird versucht, Österreich und die Schweiz aus den Verkehrsvereinbarungen im Rahmen des europäischen Wirtschaftsraums (EWR) auszuklammern. Von Österreich wird für den Fall des Beitritts zur EG verlangt, die restriktive Transportpolitik aufzugeben. Minister Ogi (Schweiz), der bisher strikt am Verbot von Fahrzeugen von mehr als 28 Tonnen festhielt, hat bereits ein Angebot gemacht, eine bestimmte Zahl von Fahrzeugen mit mehr als 28 t auf Schweizer Straßen zuzulassen. Doch die EG ist mit diesem Angebot noch immer nicht zufrieden.

Die GRV hält es aus Umweltgründen und zum Schutz der Anlieger an den alpenquerenden Autobahnen für dringend geboten, daß die Minister Streicher und Ogi an den Restriktionen für den alpenquerenden Straßenverkehr festhalten.

Beschleunigung von Bahnprojekten

Während in der Bundesrepublik heftig über das sogenannte Beschleunigungs- und das Maßnahmengesetz diskutiert und gestritten wird, haben die Schweizer bereits vollendetete Tatsachen geschaffen. Großprojekte für den Ausbau nur der Schiene sollen künftig schneller und effizienter geplant und durchgeführt werden. Die beiden Kammern des Schweizer Parlaments beschlossen jetzt mit sehr großer Mehrheit ein neues Verfahren für die sogenannte Plangenehmigung von Großvorhaben im Schienenverkehr. Es strafft die Beschwerde- sowie Einspruchsmöglichkeiten und verkürzt den Instanzenweg. Das bisherige sehr aufwendige Verfahren behinderte vor allem das Projekt »Bahn 2000«, mit dem der Personenverkehr auf der Schiene für das nächste Jahrtausend modernisiert werden soll. Nach dem neuen Gesetz müssen die Pläne nurmehr 30 Tage ausgelegt werden. Nur während dieser Frist sind Beschwerden und Einsprüche zulässig. Auch die Bekanntmachung der Pläne in jeder betroffenen Gemeinde ist nicht mehr notwendig. Künftig bestimmt der Kanton eine zentrale Stelle für die Einsicht der Pläne. Minister Ogi wandte sich im Parlament sehr engagiert gegen den Widerstand der Grünen gegen dieses Gesetz. Er erinnerte sie daran, daß das Schweizer Volk per Verfassungsabstimmung seinen Wunsch nach der »Bahn 2000« ausgedrückt habe. Dieser demokratische Entscheid wurde bisher durch Verzögerungs- und Verhinderungseinsparungen untergraben. Da das Gesetz von beiden Kammern als dringlich erklärt worden ist, kann es sofort in Kraft treten. Gegen das Gesetz müßte ein Referendum

durchgeführt werden, für das 50000 Unterschriften notwendig wären, die mit größter Wahrscheinlichkeit nicht zusammenkommen dürften. Damit wird die weitere Planung für »Bahn 2000« wesentlich reibungsloser zu bewerkstelligen sein.

Die GRV begrüßt diese Schweizer Lösung und hält es für zweckmäßig, ähnliches für die Neu- und Ausbaustrecken der Deutschen Bundesbahn vorzusehen.

Abbau von Subventionen

Binnenschifffahrt und Lufthansa wehren sich vor allem gegen eine von verschiedenen Seiten vorgeschlagene Streichung der Befreiung von der Mineralölsteuer.

Zunächst meinen die Betroffenen, daß erst die EG-Verträglichkeit geprüft werden müsse. Die Lufthansa erwartet »astronomische« Kostensteigerungen. Diese seien nach dem Golfkrieg und der Anhebung der Flugsicherungsgebühren nicht zu verkraften.

Bei der Binnenschifffahrt würden sich die Transportkosten um 20% erhöhen.

Zur kostenlosen Entsorgung von Seeschiffen haben Bund und Länder bisher jährlich 13,5 Millionen DM bezahlt.

Die GRV hält die Mineralölsteuerbefreiung von Lufthansa und Binnenschifffahrt für eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber der Schiene, die Mineralölsteuer zu entrichten hat. Die GRV will nicht den Tod der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt, aber sie verlangt Gleichbehandlung für die Bahnen.

BUNDESBAHN UND REICHSBAHN

Bundesbahn verkauft Busgesellschaften

Völlig überrascht wurden die Länder von den Absichten der Bahn, ihre Busgesellschaften abzustossen. Sie will nicht auch für etwaige Defizite in diesem Bereich aufkommen müssen, außerdem stimmt die Absicht der Bahn mit den Überlegungen des Bundes überein, sich aus dem ÖPNV überhaupt zurückzuziehen und dieses Geschäft den Ländern und Kommunen zu überlassen.

Blenden wir zurück. Zunächst war der Bus für die Bahn ein willkommenes Instrument, letzte Züge, vor allem auf Nebenstrecken, durch Busse zu ersetzen, weil dadurch die Kosten für örtliches Personal angesichts schwach besetzter Züge eingespart werden konnten. Bei Streckenstilllegungen konnte die Bahn mit ihren Bussen einspringen. Dann wurden die Busse der Post in den Bereich der Bahn überführt. Anschließend gliederte man den Bereich Bahnbus aus und gründete zum Teil privat organisierte Busgesellschaften, die sog. RVGs, und zum Teil die Geschäftsbereiche Bahnbus (GBB). Durch die selbstständig arbeitenden RVGs (unter einer Bahnholding) sind diese in der Regel den GBBs überlegen gewesen, so wurden schließlich GBBs ebenfalls in die RVGs überführt. Der Großteil dieser Busgesellschaften weist ein ausgeglichenes Wirtschaftsergebnis auf. Trotzdem will die Bahn sie abschaffen. Wenn sich die Deutsche Bundesbahn auch noch vom SPNV trennt, braucht sie auch für regelmäßige Schienenersatzverkehre keine Busse mehr. Die Länder sind von diesem Ansinnen nicht gerade entzückt. Sie wehren

sich vor allem gegen den Vorabverkauf einzelner Strecken.

Die GRV bedauert im Grundsatz dieses Vorgehen, weil auch hier die Einheitlichkeit verloren gehen und es mit Sicherheit künftig keine Kursbuchangaben mehr für Busse geben wird, die parallel zur Schiene verkehren. Auch dies wird wieder manchen Reisenden davon abhalten, auf dem langen Weg die Schiene zu benutzen. Da die Wünsche für die Gestaltung der Busverkehre vor allem aus der Region kommen, ist natürlich für die Bahn schwer einzusehen, daß sie die finanzielle Verantwortung für den Busverkehr allein tragen soll. Die GRV gibt einer Verselbständigung der jetzigen RVGs unter der Verantwortung der Länder den Vorzug gegenüber einem Verkauf, vor allem deshalb, weil viele RVGs sich inzwischen sehr gut bewährt haben.

Neuorganisation des Kleingutverkehrs

Der Kleingutverkehr der Deutschen Bundesbahn ist immer schon sehr kontrovers diskutiert worden. Konkurrenten der Bahn haben ihr schon oft den Ratschlag gegeben, diese Verkehre aufzugeben, weil sie defizitär seien. Nunmehr plant die Bahn, ihren Kleingutverkehr neu zu organisieren. Die Bahn will dabei mit privaten Partnern und mit der Post kooperieren. Das produktionstechnische Zielmodell geht davon aus, daß die bisher getrennten Transportarten des Kleingutverkehrs vom Expressgut bis hin zur Teilladungssendung zusammengefaßt werden. Ein Rückzug aus dem Kleingutverkehr scheidet nach Meinung des Vorstands der Deutsche Bundesbahn

aus wirtschaftlichen Gründen aus. Bei ihren Überlegungen stützt sich die Bahn auch auf eine Marktuntersuchung des Unternehmensberaters McKinsey. Dieses Unternehmen ist der Meinung, daß die Bahn mit einer Vorwärtsstrategie in diesem an sich wachstums-trächtigen Markt gute Chancen hätte. Der Vorstand plädiert nach einer Nachricht der DVZ für einen eigenen Kleingutverkaufsapparat mit eigener Erfolgsrechnung und natürlich mit einer straffen Unternehmensführung. Eine Arbeitsgruppe wurde eingesetzt; sie soll noch in diesem Jahr konkrete Vorschläge entwickeln. Die Bahn ist dabei überzeugt, daß sie den Kleingutverkehr unter veränderten Bedingungen langfristig eigenwirtschaftlich betreiben kann. Würde der Kleingutverkehr ganz aufgegeben, dann würde die Bahn zwar jährlich 300 Millionen DM sparen, aber auf hängenbleibenden Kosten von jährlich 1,1 Milliarden DM sitzen bleiben. Bei völligem Rückzug aus dem Kleingutverkehr stiege der gesamte Verlust der Bahn um etwa 800 Millionen DM im Jahr.

Privatisierung der Bahn

Alle reden davon

Der deutsche Industrie- und Handelstag (DIHT) hat sich dafür ausgesprochen, die DB und die DR in Verkehrsunternehmen mit privater Rechtsform umzuwandeln. Diese Gesellschaften sollten politisch unabhängig, selbstverantwortlich und ergebnisorientiert geführt werden. Der DIHT plädiert für eine neue Verkehrsverfassung, zu der auch die Bildung eines Sondervermögens »Bundesverkehrswege« und die Einrichtung einer Bundesanstalt für Planung und Bau der Bundesverkehrswege gehören. Die Verwaltung dieses Vermögens soll eine Bundesanstalt für Planung und Bau der Bundesverkehrswege gehören. Die Verwaltung dieses Vermögens soll eine Bundesanstalt mit einem eigenen Haushalt übernehmen. Ihre Ausgaben soll sie über Gebühren für die Benutzung der Bundesverkehrswege decken. Sie kann auch Kredite aufnehmen. Mit den Gebühren aus der Bundesfernstraßenbenutzung könnten auch die Mittel erwirtschaftet werden, die bei Schiene und Wasserstraße nicht über Gebühren hereingeholt werden können. Auch das Betreiben des Schienennetzes soll auf diese Bundesanstalt übergehen. Die Bahnen sollten dabei von allen gemeinwirtschaftlichen Bedingungen freigestellt werden, auch von der Betriebs- und Beförderungspflicht. Bund, Ländern und Gemeinden soll das Recht eingeräumt werden, Schienenverkehrsleistungen gegen Kostenerstattung von den Bahnunternehmen zu verlangen. Der ÖPNV soll voll in die Verantwortung der Kommunen übergehen. Neben DB und DR sollten auch andere Anbieter das Schienennetz oder einzelne Strecken nutzen können.

Auch das »Verkehrsforum Bahn« setzt sich für eine weitgehende Privatisierung der Bahn ein. Es schlägt vor, auf einem von einer staatlichen Gesellschaft

unterhaltenen Netz mehrere private Betreiber fahren zu lassen. In diesem Zusammenhang sollte auch von einer Änderung des Artikels 87 des Grundgesetzes nicht zurückgeschreckt werden. Das Forum plädiert für die Entwicklung eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts, das als Ziel die Vernetzung sämtlicher Verkehrssysteme vorsieht.

Die GRV fragt: Und was geschieht, wenn auch eine privatrechtlich organisierte Bahn rote Zahlen schreibt?

Nutzung des Schienennetzes durch Dritte

Am 4. Juni 1991 sprach Herr Professor Gerd Aberle (Giessen) vor der Bezirksvereinigung Südbayern der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V. (DVWG) zu diesem Thema.

Herr Aberle führte dazu aus, daß die Trennung von Fahrweg und Betrieb nicht unumstritten ist. Es wird in einigen europäischen Ländern wie Schweden, Norwegen, Finnland und der Schweiz in unterschiedlichen Formen bereits praktiziert. Insgesamt könne man die Trennungsrechnung nicht als Instrument zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der DB sehen, da es nur zu einer Verlagerung von Kosten kommt.

Ziel der Trennungsrechnung müsse sein, eine Rechnungstransparenz mittels der Bildung von abgrenzbaren Kostenblöcken, bei denen der Verbundcharakter bei der Produktion nicht existiert, zu schaffen. So ist ein Management für den Fahrweg und für Sparten ohne Fahrweg möglich. Bisher wird der Fahrweg nach ingenieurmäßigen Kriterien und nach traditionellen Vorgaben bewirtschaftet. Ein ökonomisches Fahrwegmanagement könnte dazu führen, daß dem Personenverkehr aufgrund seiner vorrangigen Behandlung und infolge der Vertaktung entgangene Güterverkehrserträge angelastet werden. Auch die Wegekostendiskussion könnte durch die Trennungsrechnung entschärft werden, da auf dieser Grundlage klare Vorgaben möglich sind, die besagen, wer welche Kosten zu tragen hat. Die von der EG-Deregulierungskommission angesprochene Intensivierung des Wettbewerbs durch eine Fahrwegöffnung für Dritte könnte zu interessanten Konfliktsituationen führen. So müßte entschieden werden, wer, z.B. ausländische Bahnen oder bestimmte Unternehmensgruppen, Slots zu welchen unterschiedlichen Preisen für ein Fahrplanjahr kaufen kann. Die Öffnung von Schienewegen für Dritte muß diskriminierungsfrei gelöst werden. Das bedeutet aber, daß die Trennungsrechnung entsprechend ausgestaltet werden müßte.

Als eine von möglichen Formen der Trennungsrechnung existiert bei der DB seit 1981 die **rechnerische Abgrenzung von Fahrweg und Betrieb**. Die Aufteilung in einen eigenwirtschaftlichen Unternehmensbereich, der vor allem den Güterverkehr und den Schienenpersonenfernverkehr enthält, einen gemeinwirtschaftlichen Bereich mit dem öffentlichen Personenverkehr

und einen staatlichen Bereich, dem der Fahrweg zugeordnet wird, dient dazu, das Problem der Infrastruktur aufzuzeigen. Dabei wird deutlich, daß die Schienenwege von der DB allein nicht finanziert werden können. Eine **organisatorische Trennung von Fahrweg und Betrieb** hätte im Hause der DB ein Fahrwegressort als eigene Organisationseinheit zur Folge. Das verantwortliche Vorstandsmitglied »Fahrweg« müßte mit den Vorständen für Personen- und Güterverkehr über die Trassennutzung verhandeln. Der finanzielle Ausgleich würde über interne Verrechnungspreise laufen. Eine **faktisch-rechtliche Trennung von Fahrweg und Betrieb** wird bereits in Schweden praktiziert. Der Bereich Fahrweg wird hier nicht mehr bei der Bahn aktiviert, sondern aus der Organisation ausgegliedert und z.B. dem Staat übertragen. Einer solchen Form der Trennungsrechnung steht bei der DB der Art. 87 GG entgegen, der den Infrastrukturbereich als Staatsaufgabe ansieht und staatliche Finanzierung und Entscheidungskompetenz zur Folge hat.

Die Trennungsrechnung ist noch mit zahlreichen ungeklärten Problemen behaftet. So wird die Abgrenzung von Fahrweg und Betrieb als nicht hinreichend möglich erachtet. Ausländische Erfahrungen zeigen jedoch, daß eine Zuordnung mit etwas gutem Willen möglich ist. Professor Aberle räumt ein, daß im Detail sicher eine schwierige Aufgabe zu lösen ist. Ein weiteres Problem ist im Gegensatz zur Straße der engere Verbund von Betrieb und Netz bei der Bahn. Die DB möchte vor allem die Investitionshoheit behalten, was sich mit der staatlichen Finanzierung jedoch nur schwer verträgt. Als Lösung ist die Einrichtung eines gewissen Mittelplafonds denkbar, über den die DB im eigenen Ermessen verfügen kann. Zur

Bewältigung des Problems der Benutzungsabgaben muß die Frage nach den Rechnungsgrundlagen geklärt werden. So muß ein abgabenrelevantes Netz definiert werden, das nicht mit dem gesamten mit historischen Faktoren belasteten Netz identisch sein kann, sondern nur aus dem Netz, an dem die DB interessiert ist, besteht. So kämen z.B. elektrifizierte Strecken in Betracht. Die Drittnutzer von solchen Schienenwegen könnten mittels eines Bonus für Umweltschonung belohnt werden. Bei der Nutzung des Schienennetzes durch Dritte muß des weiteren Diskriminierungsfreiheit herrschen. Die Bahn wird wohl nicht darüber entscheiden können, wer das Netz benutzen darf, so daß eine neutrale Instanz geschaffen werden muß. Auch das Problem der Eingliederung Dritter in den Betriebsablauf muß geklärt werden. Rahmenbedingungen, die aufzustellen sind, müssen eingehalten werden. Vorstellbar ist der Verkauf von Slots für eine Fahrplanperiode wie es im Luftverkehr üblich ist.

Professor Aberle sieht eine Änderung des Status quo als sicher an, d.h. eine Trennung wird realisiert werden, wobei die zu wählende Form noch im dunklen liegt.

Dr. Karin Jäntschi-Haucke

Die GRV vertritt die Auffassung, daß zwar durchaus Möglichkeiten bestehen, das Netz der DB durch Dritte nutzen zu lassen, vergleiche z.B. den Airportexpress der Lufthansa, aber eine allgemeine Nutzungsfreiheit wirft derart schwerwiegende Probleme auf, die man frühestens bei einer konsolidierten Deutschen Bahn aufgreifen sollte. Zur Zeit stehen andere Sorgen im Vordergrund.

AUSLÄNDISCHE BAHNEN

Im Norden tut sich was!

1. Schweden und Dänemark haben einen Vertrag geschlossen, der den Bau einer Straßen- und Eisenbahnverbindung über den Öresund regelt. Beide Länder teilen sich die auf 5,4 Milliarden DM geschätzten Kosten. Die 17km lange Verbindung soll aus einem Brücken- und einem Tunnelabschnitt bestehen und im Jahre 2000 dem Verkehr übergeben werden.
2. Nachdem sich die Bundesrepublik Deutschland für eine Elektrifizierung der Strecke von Hamburg nach Flensburg (wir erinnern an unseren Beitrag »Krause kontra Knittel«) mit Abzweig nach Kiel ausgesprochen hat, kann auf dänischer Seite die Elektrifizierung von Odense bis zur deutschen

- Grenze fortgesetzt werden. Die Gesamtkosten auf deutscher Seite liegen bei 520 Millionen DM. Davon will das Land Schleswig-Holstein 150 übernehmen, 256 die Deutsche Bundesbahn und die fehlenden 114 Millionen DM sollen im Einzelplan 12 des Bundeshaushalts zweckgebunden der Deutsche Bundesbahn zur Verfügung gestellt werden. Insgesamt sind 205km zu elektrifizieren. 1996 könnten die Arbeiten abgeschlossen sein.
3. Nach anfänglichen Unkenrufen haben in Schweden die Trennung von Fahrweg und Betrieb und die Umwandlung der Bahn in ein nach privaten Grundsätzen arbeitendes Unternehmen bereits 1989 und 1990 zu Gewinnen der SJ geführt. Bisherige Belastungen aus sozialen Gründen konnte nunmehr die Bahn abwehren und sich an einer klaren Wirtschaftsrechnung orientieren. Unrentable Strecken wurden der Region zum

Kauf angeboten oder sie werden auf Kosten der Provinzregierung von den SJ weitergeführt. Da die SJ für die Nutzung der Gleisanlagen 800 Millionen Kronen an das Bahnzentralamt bezahlt, aber vom Staat in den nächsten zehn Jahren fast 40 Milliarden Kronen Investitionen erwartet, können Einwände gegen dieses schwedische Modell nach wie vor erhoben werden. Die Behauptung geht vor allem dahin, es seien die defizitären Teile einfach ausgeklammert worden. Durch das neue Management, das von einem Wirtschaftsunternehmen kam, hat sich wohl im Unternehmen ein neuer Geist fest durchsetzen können. Von den 36000 Mitarbeitern seien 26000 bei der SJ geblieben, die Zahl ist jedoch bereits auf 20000 geschrumpft. 10000 Mitarbeiter gingen zum Bahnzentralamt (Banverket), das u.a. für den Fahrweg zuständig ist. Heute beträgt der Bahnanteil bei Reisen über 100km 13%, auf das Flugzeug entfallen 11% und auf den Individualverkehr 75%. Bei allen positiven Entwicklungen macht man kein Hehl daraus, daß man mit dem »Banverket« nicht völlig zufrieden ist. Nicht nur der fehlende Kampf um zusätzliche Investitionsmittel werden beanstandet, sondern auch die fehlende Abstimmung bei Bauten und Reparaturen. Das Banverket sei eben viel zu weit von den SJ entfernt.

Die GRV sieht in den Ausführungen vor allem des letzten Abschnitts einen Grund dafür, daß eine physische Trennung von Fahrweg und Betrieb doch recht ernste Probleme aufweist.

Franzosen bauen Schnellbahn in den USA

Es ist interessant, wenn man vernimmt, daß man aufgrund des großen Erfolgs der Schnellbahnen in Japan und Frankreich sich auch in den USA wieder der Schiene als Beförderungsmittel für Personen entsinnt. Für die großen Entfernungen etwa von Küste zu Küste bleibt der Personenverkehr die Domäne des Flugzeugs. Aber in den einzelnen Agglomerationen ist die Schiene dem Auto und sogar dem Flugzeug überlegen. So soll z.B. ein Schie-

nenstrang fünf Großstädte in Texas verbinden. Man geht dabei von noch höheren Geschwindigkeiten aus, als sie zur Zeit in Frankreich gefahren werden. Man meint eine Höchstgeschwindigkeit von 385km/h zu erreichen. Eine Reise z.B. von Dallas nach Houston würde damit nur 90 Minuten dauern. Diese Zeit liegt unter der des Flugzeugs und ist halb so lang wie die Zeit, die man für eine Autofahrt zwischen den beiden Städten braucht. Bei derart hohen Geschwindigkeiten auf der konventionellen Schiene ist es fraglich, ob sich jemand in Amerika für den Transrapid weiter interessieren wird. Dieses Hochgeschwindigkeitssystem der Schiene wird das größte privatfinanzierte Infrastrukturprojekt sein, das jemals in den USA in Angriff genommen worden ist. Um das Projekt haben sich die Firmen Siemens und GEC Allstom beworben, wobei das französische Konsortium den Zuschlag erhielt.

Nutzungsstudie für den Kanaltunnel

Bekanntlich soll der Kanaltunnel 1993 den Betrieb aufnehmen. Ein englisches Logistikberatungsunternehmen machte eine Umfrage bei wichtigen Transportunternehmen zur künftigen Nutzung des Tunnels. Ausschlaggebend sei nicht so sehr die Kürze der Transportzeit (56%), sondern daß das Kostenniveau den Vorstellungen der Transporteure entspricht. Regelmäßigkeit und Verlässlichkeit wird von 67% ebenfalls als wichtiger empfunden als die Transportzeit. 42% sind nur am Pendelverkehr zwischen den beiden Terminals Sangatte und Folkstone interessiert. Schließlich ist 33% der Befragten an durchgehenden



Verbindungen zwischen Verladebahnhöfen in England und Bestimmungsorten im Ausland gelegen. Bei den internationalen Verbindungen wollen 71% intermodale Auflieger, 67% Wechselbrücken und nur 33% Iso- und Binnencontainer einsetzen. Nicht sehr glücklich ist man über die Lösung, daß zur Verkürzung der Umschlagzeiten die Terminalschlepper bei jeder Tunnelfahrt mitgeführt werden. Würde man den Fahrern der LKWs die Routenwahl überlassen, so würde dies zugunsten der Fähre ausfallen, weil dabei eine schöne Pause von rund vier Stunden herauskäme.

Die Eröffnung des 22,8 Milliarden teuren Tunnels soll für den Personenverkehr im Dezember 1993 erfolgen. 1990 wurden zwischen Dover und Calais zwei Millionen PKWs, 1,1 Millionen LKWs und 124000 Busse übersetzt.

HGV - Strecken in Italien kurz vor Baubeginn

In Rom wurde kürzlich die Treno Alta Velocita S.p.A. gegründet (TAV), welche die Planung, Finanzierung und Auftragsvergabe für Hochgeschwin-

digkeitsstrecken in Italien übernehmen soll. Neben den italienischen Staatsbahnen (FS) - sie halten 40% - beteiligen sich 25 Privataktionäre mit jeweils 1,5 bis 2,5% des Gesellschaftskapitals. Folgende Strecken sollen ausgebaut werden: Die Hochgeschwindigkeits-trasse von Rom nach Neapel (3,9 Billionen Lire) und die zugehörigen Verbindungsknoten (2,2 Billionen Lire), weiter die Strecken Florenz-Bologna und Mailand-Florenz (zusammen 5 Billionen Lire). Für den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Turin-Mailand-Venedig werden Investitionen in Höhe von 6 Billionen Lire gerechnet. An letzterer Strecke will sich die EG mit vier Millionen Ecu beteiligen. Das gesamte Streckenprogramm ist mit 40 Milliarden DM veranschlagt, die dazugehörigen Vorverträge sehen die schlüsselfertige Übergabe nach sechs bis sieben Jahren Bauzeit vor. Mit dem Arbeitsbeginn auf der Strecke Rom-Neapel wird im Frühjahr 92 gerechnet und mit den Verbindungen Bologna-Mailand und Turin-Venedig soll in der zweiten Jahreshälfte des nächsten Jahres begonnen werden. Wenn dieses italienische Hochgeschwindigkeitsnetz fertig ist, sollen sich die Fahrzeiten auf der Strecke Rom-Neapel von anderthalb Stunden auf 43 Minuten und von Mailand bis Neapel von sieben Stunden auf 4 1/2 Stunden verkürzen.

KOMBINIERTER VERKEHR

Grenzen des Wachstums im kombinierten Verkehr

Aus dem Geschäftsbericht der Kombiverkehr Frankfurt für das Jahr 1990:

1990 wurden insgesamt 768000 Sendungen (+18,6%) befördert, d.h. pro Verkehrstag wurden 3150 Sendungen abgefertigt. Das Aufkommen im unbegleiteten Huckepackverkehr konnte um 14,2% gesteigert werden. Damit erhöhte sich sein Anteil am gesamten kombinierten Verkehr auf 74,9%. 103000 Sendungen entfielen auf den begleiteten Verkehr. Das bedeutet daß 34,2% mehr Lastkraftwagen einschließlich Besatzung den Schienenweg benutzen.

Ein anderes Bild weist die Entwicklung im nationalen kombinierten Güterverkehr auf. Insgesamt konnte zwar mit 373000 Sendungen ein Plus von 4,9% verzeichnet werden, im unbegleiteten sogar von 6,7%; dafür aber wurden im begleiteten Verkehr nur 29600 Sendungen aufgegeben, was einer Aufkommensminderung um 12,4% entspricht. Die Ausdehnung der Kombidienstleitungen auf die neuen Bundesländer wirkte sich sehr positiv aus. Allein der Berlinverkehr nahm um 21,7% zu.

Im grenzüberschreitenden Verkehr beförderte die Kombiverkehr KG 394000 Sendungen. Damit wurde das Vorjahresergebnis um ein Drittel übertroffen. Die Relationen nach und von Österreich lagen dabei an der Spitze. Insgesamt hat der Anteil des grenzüberschreitenden Güterverkehrs am Verkehrsaufkommen der Kombiverkehr erstmals die 50%-Marke überschritten. Wenn man diese Sendungen in Tonnen umrechnet, so wurden 1990 13,3 Millionen Tonnen im kombinierten Verkehr befördert, im Vorjahr waren es 11 Millionen Tonnen. Was den nationalen unbegleiteten Huckepackverkehr betrifft, wird darauf hingewiesen, daß die positive Entwicklung auch Bedenken ausgelöst hat. Engpässe, über die bereits im Vorjahr geklagt wurde, konnten auch 1990 nicht beseitigt werden. Die Kapazitäten der Deutschen Bundesbahn reichten wiederum oft nicht aus, um eine reibungslose Abwicklung des gestiegenen Verkehrsaufkommens zu garantieren. Zugverspätungen und LKW-Schlangen an den Umschlagsanlagen, die sich in der Mehrzahl immer noch als unzureichend erwiesen, sowie Schwierigkeiten bei der Waggonegestellung kennzeichnen die kritische Situation. Dabei muß zugegeben werden, daß es die Bahn an gutem Willen nicht hat fehlen lassen. Eine Besserung wird wohl eintreten, wenn 1992 einige weitere Terminals in Mannheim, Duisburg, Stuttgart und in München-Riem in

Betrieb gehen. 1993 hofft man, daß auch der Huckepack - Bahnhof Hamburg - Bilwerder in Betrieb gehen wird.

Im europäischen kombinierten Güterverkehr konnten 1,2 Millionen Sendungen abgefertigt werden. Daran war die Kombiverkehr KG mit 40% beteiligt. Alle europäischen Huckepackgesellschaften verfügten im Berichtsjahr über 12000 Waggons. Die Kombiverkehr benutzte Ende vergangenen Jahres 2483 Waggons aus den Beständen der Bundesbahn. Die Kombiprojekt GmbH, eine Tochter der Kombiverkehr KG, konnte ihren Wagenpark bis Ende 1990 um 470 Einheiten erweitern, die mit ihrer Ladekapazität 170 LKWs aufnehmen kann. Weitere 610 Waggons wurden im vergangenen Jahr in Auftrag gegeben. Bemängelt wurden beim Italienverkehr die Probleme, die es im Vorlauf und Nachlauf zum unbegleiteten kombinierten Verkehr gibt. Dieser Umstand ist ein ganz wesentliches Hemmnis im kombinierten Verkehr, und es ist an der Zeit, daß dieses Hemmnis möglichst bald ausgeräumt wird. Eine EG - Verordnung verpflichtet alle Mitgliedstaaten, bis zum 1. Januar 92 Regelungen einzuführen, die den Vor- und Nachlauf von der Kabotageabgabe ausnehmen. Interessant ist auch, daß die Kombiverkehr die nationalen rollenden Landstraßen bis auf die Relationen von und nach Neumünster einstellen will. Schließlich muß man ja feststellen, daß die rollende Landstraße nicht die zukünftige Lösung ist, weil mit den Straßentriebfahrzeugen unnötige Tara transportiert werden muß.

Auch die Transfracht Deutsche Transportgesellschaft mbH (TFG) konnte 1990 das Verkehrsaufkommen erheblich steigern. Sie transportierte 825700 Container (+12,7%), was einer Tonnage von 7,1 Millionen Tonnen entspricht. Das höchste Aufkommen erreichte die TFG im Containerverkehr mit Übersee. Im Binnenverkehr stieg das Aufkommen auf 196400 Einheiten (+10,3%), was einen Anteil am Gesamtcontainerverkehr von TFG von 23,8% entspricht. Die Schuld dafür, daß 1990 nur ein Gewinn von 52000 DM erzielt werden konnte, trage vor allem die DB, deren Leistung nicht immer ausreichend gewesen sei. Deshalb mußte die TFG häufig Ersatzverkehre auf der Straße fahren.



Neuerdings befaßt sich die DB mit dem System der Abrollcontainer, wie sie in der Schweiz schon seit längerem eingesetzt sind. Hier ein Prototyp der Firma Roland Tankbau, Pinneberg.

Die GRV hält den kombinierten Verkehr für verkehrspolitisch außerordentlich wichtig. Er muß gefördert werden, und es ist notwendig, daß möglichst bald die Engpässe beseitigt werden. Überhaupt stehen dem Güterverkehr mit zunehmender Vertaktung des Reiseverkehrs weniger Trassen zur Verfügung, obwohl letzten Endes für die Bahn der Güterverkehr die doppelten Einnahmen im Vergleich zum Personenverkehr bringt. Aus diesen Gründen scheinen der GRV Vorschläge, den Schienenweg zum Tummelplatz einer Vielzahl von Unternehmungen zu machen, falsch am Platz.

ANDERE VERKEHRSMITTEL

Weiterentwicklung der Brummis

Jährlich emittieren Dieselfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland nach einer Mitteilung der Süddeutschen Zeitung vom 23. Mai 1991 mehr als 50000 Tonnen Ruß mit steigender Tendenz. Der

Anteil der Brummiabgase liegt bei rund 42000 Tonnen. Diese Partikel sinken nur sehr langsam zu Boden und sind extrem lungengängig. Aufgrund von Inhalationsversuchen am Fraunhoferinstitut wird festgestellt, daß die Kombination von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PHA) und Rußpartikeln »eine überaktive karzerogene Wirkung« hat. Daß PHA karzerogen sind, ist schon seit Jahrzehnten belegt. 1987 stufte die Senatskommission bei der

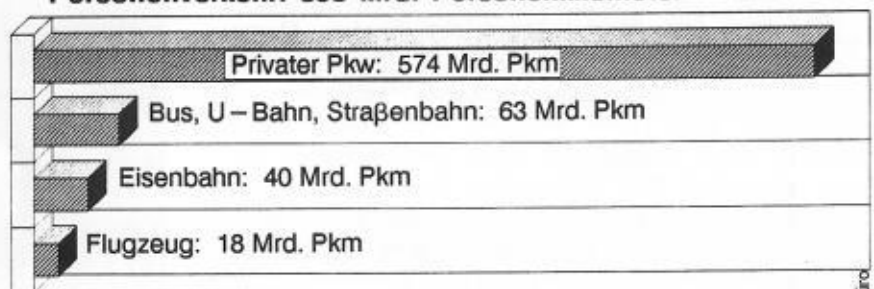
Deutschen Forschungsgemeinschaft Dieselmotorabgase als Stoffe ein, die im Tierversuch Krebs erzeugen. Die Untersuchungen widerlegen die von der Automobilindustrie verbreitete »Gesundbeterei«. Die Gefährlichkeit der Rußpartikel wurde »vielfach falsch interpretiert«, beschwichtigte der Verband der Automobilindustrie die Autofahrer. Diese, verführt von der Steuerbefreiung für die angeblich umweltfreundlichen Dieselfahrzeuge, fühlen sich verunsichert, ja getäuscht. Die Reaktion auf diese Tatsachen ließ verhältnismäßig lange auf sich warten. Erst im März 1991 wurden von der EG-Ratstagung Umwelt die Partikelemissionen für Lastkraftwagen begrenzt. Seit März 1989 führte das Bundesumweltamt einen Rußfilter-Großversuch durch. Dabei ergab sich jedoch, daß die Regeneration der schnell verstopften Rußfilter Schwierigkeiten bereitet.

Die Nutzfahrzeughersteller sind daher gefordert, nach Verbesserungen zu suchen. Wir greifen hier einschlägige Bestrebungen der Firma MAN heraus: Ein Alternativ-LKW dieses Unternehmens wurde Anfang dieses Jahres im Nutzfahrzeugsalon in Brüssel vorgestellt, der nicht nach dem Diesel-, sondern nach dem Ottomotorprinzip konstruiert ist. Er fährt jedoch nicht mit Benzin, sondern mit komprimiertem Erdgas. Dieser Energieträger steht in großen Mengen zur Verfügung. Sein Vorteil liegt in der verhältnismäßig sauberen,

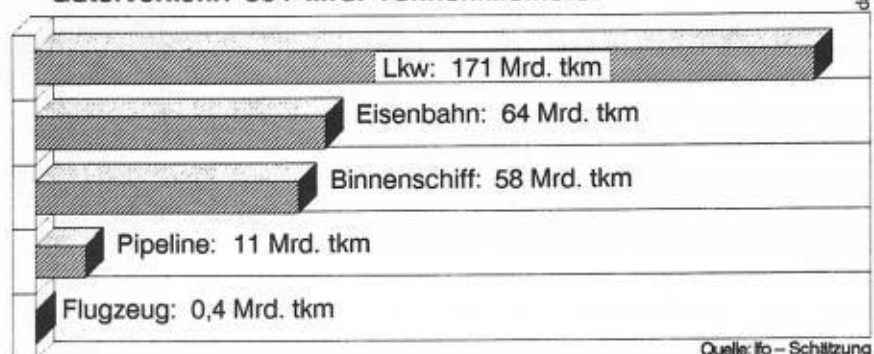
Zu Lande – zu Wasser – in der Luft

Verkehrsleistungen 1990 in der Bundesrepublik Deutschland

Personenverkehr: 695 Mrd. Personenkilometer



Güterverkehr: 304 Mrd. Tonnenkilometer



Quelle: Ifo – Schätzung

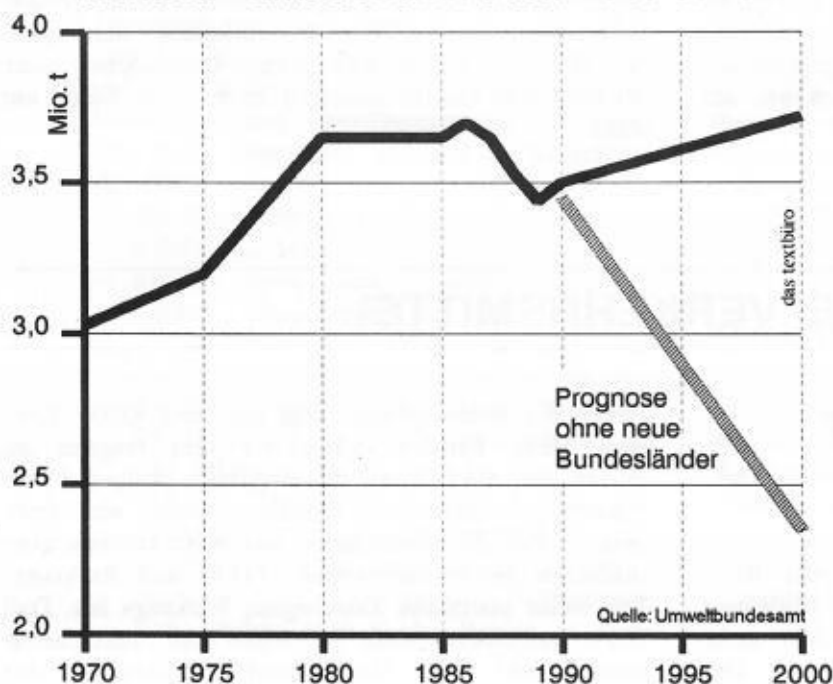
Mehr als 80% des gesamten Personenverkehrs werden derzeit mit dem privaten Pkw bewältigt. Für die öffentlichen Verkehrsmittel bleibt nicht einmal ein Fünftel der Personenverkehrsleistung. Auch beim Güterverkehr liegt der Lkw vorn, ist hier jedoch nicht so dominierend wie der Pkw bei der Personenbeförderung.

fast rückstandslosen Verbrennung. Der MAN-Erdgas-LKW besitzt acht Gastanks mit zusammen 640 Liter Fassungsvermögen. Die Leistung liegt bei 230 PS. Dem Erdgasantrieb wird ein Dreiwege-Katalysator nachgestaltet.

Die Stadt Wien setzt seit längerem bei Omnibussen MAN-Propangasmotoren aus Umweltgründen ein.

Die GRV meint, daß aus Gründen des Umweltschutzes der normale Dieselbrummi durch umweltfreundlichere Fahrzeuge abgelöst werden sollte.

Stickoxid – Emissionen in Gesamtdeutschland



Quelle: Umweltbundesamt

Die Entstickung der Kraftwerke minderte ab 1987 die NO_x -Emissionen in Westdeutschland. Bis 1988 sollten sie sogar unter den Wert von 1970 sinken. Wachsender Autoverkehr auf ostdeutschen Straßen lenkt jedoch den Trend seit der Vereinigung wieder nach oben.

Nicht auf Illusionen hereinfallen!

Straßenliga fordert neue Straßen

Deutschland wird immer mehr zur Drehscheibe Europas. Nach Schätzungen der Straßenliga soll die Leistung des Güterfernverkehrs auf der Straße von 1988 bis zum Jahr 2010 um 109%, die Leistung der Schiene um 81% und die der Binnenschiffahrtsstraßen um 39% steigen. Zwei Drittel des Straßen-güterverkehrs ist Nahverkehr, für den es nach Auffassung der Straßenliga keine Verlagerungsmöglichkeit gibt. Ein echtes Verlagerungspotential gäbe es eigentlich nur für Transportentfernungen über 400 km (ein Fünftel der Leistungen von Güternah- und -fernverkehr zusammen).

Nach Auffassung der Straßenliga werden bis zum Jahre 2010 nur etwa 50% mehr Güter befördert werden können. Diese Steigerung mache aber nur ein Viertel bis ein Drittel des Verlagerungspotentials beim Straßengüterverkehr aus. Es müsse deshalb der Güterverkehr auf absehbare Zeit weiter im wesentlichen auf der Straße abgewickelt werden. Fazit: Ohne zusätzlichen Straßenneu- und -ausbau kann die Bundesrepublik Deutschland nicht auskommen, auch nicht bei Einsatz intelligenter, flexibler Verkehrssysteme. Der Straßenbau sei umso notwendiger, als auch der Straßenpersonenverkehr in den nächsten Jahren stark anwachsen werde.

Die GRV hält dies alles als Ergebnis einer jahrelangen verfehlten Verkehrspolitik zugunsten der Straße. Es müssen deshalb statt Straßen die Schieneninvestitionen derartigen Vorrang haben, daß die Leistungsfähigkeit der Schiene in den kommenden Jahren stetig zunimmt. Die Investitionsmittel müssen deshalb mit absolutem Vorrang in die Schiene fließen, um deren Leistungsfähigkeit massiv zu steigern.

KURZBERICHTE

Töpfer für, Krause gegen ein allgemeines Tempolimit auf den Autobahnen. Krauses Argumentation gegen das Tempolimit erscheint uns fadenscheinig zu sein; er meint, wegen nur zwei Prozent Autobahnabschnitte, die noch ohne Tempolimit seien, wäre die allgemeine Einführung eines Tempolimits überflüssig.

* * *

Im Juni wurde das Raumordnungsverfahren für die ICE-Verbindung Nürnberg-München über Ingolstadt abgeschlossen. Der Trassenverlauf sei mit den Forderungen der Landesplanung und Raumordnung zu vereinbaren. Ein vier km langer Tunnel unter dem Köschinger Forst nördlich von Ingolstadt wird verlangt. Ingolstadt muß Haltepunkt für die ICE-Züge werden. Die Überholbahnhöfe »Allersberg« und »Altmühltal« müssen zu Regionalbahnhöfen ausgebaut werden. Mit einer der Gründe für den Abschluß des Verfahrens zugunsten der Ingolstädter Trasse ist die völlige Überlastung der Autobahn München-Nürnberg.

* * *

Großen Erfolg erzielten die schwedischen Staatsbahnen (SJ) mit ihrem Hochgeschwindigkeitszug »X 2000«, dessen erstes Exemplar Stockholm zur Zeit mit Göteborg mit einer Geschwindigkeit von 210 km/h verbindet. Für die 456 km braucht der Zug dreieinhalb Stunden. (Ziel ist es, eine Reisezeit von drei Stunden zu erreichen.) Die Fahrzeit ist nur eine

Stunde länger als bei Benutzung des Flugzeugs. Die Preise verhalten sich: Bahn zu Flugzeug wie 440 zu 600 DM. 20 Zuggarnituren zu 22,5 Millionen DM pro Stück wurden bei ABB geordert. Die Garnitur ist 140 m lang, 220 Passagiere haben Platz. Die Sitze sind mit Kopfhörern ausgestattet. Mobiltelefone sind an Bord.

* * *

Wie bereits 1989 erreichte die SNCF auch 1990 ein ausgeglichenes Wirtschaftsergebnis, obwohl in 1990 die Zahl der Bahnreisenden und das Güteraufkommen rückläufig waren.

* * *

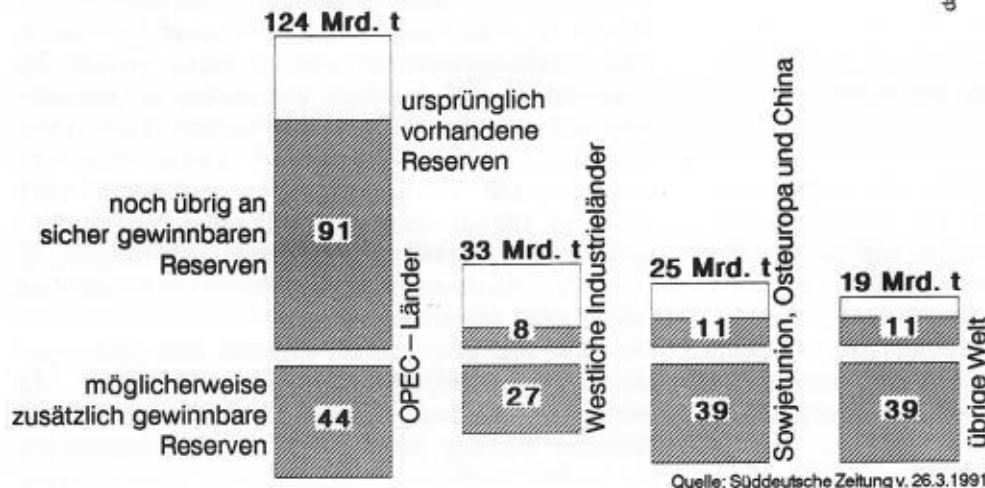
Thüringen zeigt Interesse an einer Magnetbahn von Berlin über Leipzig und Erfurt nach Frankfurt. Für den Bau dieser Strecke würden vorübergehend 25000 bis 40000 neue Arbeitsplätze in den neuen Bundesländern geschaffen. Angesichts der vielen vordringlichen Aufgaben gibt die GRV diesem Vorhaben keine Chance.

* * *

Wenn die Motorisierung ungebremst weitergehen wird, so werden im Jahre 2010 im vereinten Deutschland 42 Millionen Autos unterwegs sein. Damit würde der Infarkt auf der Straße unvermeid-

Wieviel Öl ist noch übrig?

Stand 1989 in Milliarden Tonnen



Quelle: Süddeutsche Zeitung v. 26.3.1991

das textbüro

nuten. Als Resultat dieses Angebotes gibt es täglich nur noch drei Flüge zwischen Frankfurt am Main und Stuttgart und umgekehrt. Diese Maßnahmen dienen nicht nur der Entlastung des Luftraums, sondern auch dem Umweltschutz.

Entschließung des EG-Ministerrats zur Entwicklung der Eisenbahn. Die Richtlinie des Rats Nr. 7511/91 zur Entwicklung der Eisenbahnen in der EG ist am

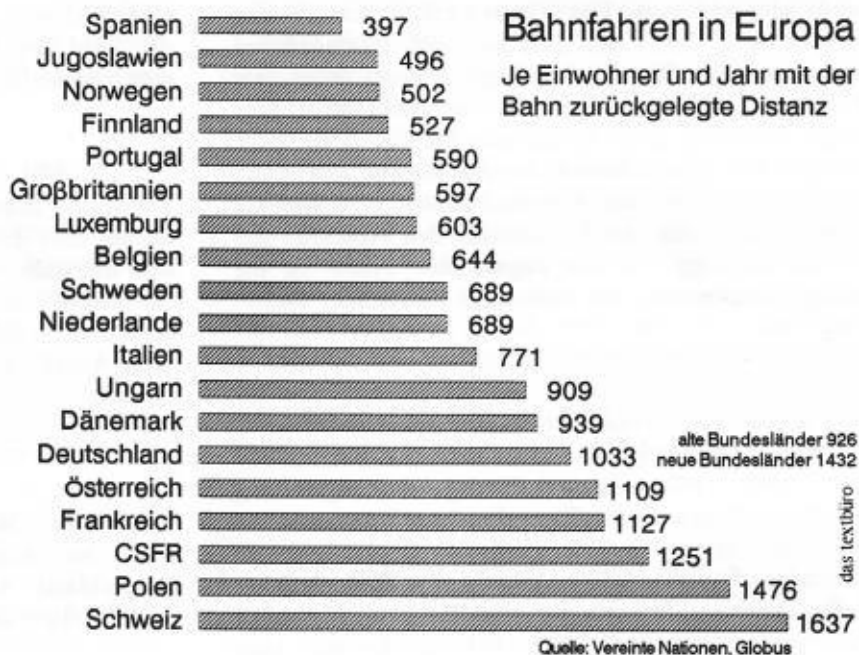
lich werden, sagt das Berliner Institut für Wirtschaftsforschung.

Ganzzug Norwegen-Italien. Am Samstag, den 23. März verließ der aus 20 Wagen bestehende Zug mit einem Bruttogewicht von 650 Tonnen erstmals den Container Bahnhof Oslo und traf am Dienstagmorgen nach einem Zwischenhalt in Mailand in Bologna ein. Der Zug ist ausschließlich mit Wechselbrücken beladen. Die Laufzeit von zweieinhalb Tagen ist von keinem LKW zu erreichen. Für den Ganzzug wären etwa 60 Lastkraftwagen erforderlich gewesen. Diese Verlagerung von der Straße auf die Schiene ist ein wichtiger Beitrag zur Entlastung der Straße und zur Verbesserung der Umweltverhältnisse.

Neue PKW-Pendelzüge. Die von der Deutsche Bundesbahn neu gegründete Automobiltransportgesellschaft (wieder eine Teilprivatisierung!) und die beiden Automobilhersteller BMW und Ford haben ein Konzept für den Transport neuer PKWs ausgearbeitet. Von München nach Düsseldorf fährt ein BMW-Zug und von Düsseldorf nach München ein Ford-Zug. Mit einem Zug werden 200 neue PKWs im Nachsprung befördert.

Verstärktes Angebot beim Airport-Express der Lufthansa. Seit 2. Juni verkehren doppelt so viele Airport-Expresszüge zwischen Frankfurt-Flughafen und Stuttgart-Hauptbahnhof. Das entspricht einem Vierstundentakt. Die Reisezeit beträgt 90 Mi-

29.7.91 beschlossen worden. Die Richtlinie hat das Ziel, die Eisenbahnen auf den Binnenmarkt vorzubereiten und ihre Leistungsfähigkeit zu steigern. Dabei sollen Leitung, Geschäftsführung und Verwaltung vom Staat unabhängig sein. Die Bahnen sollen ihre Tätigkeit dem Markt anpassen. Das Management der Bahn soll sich nach Grundsätzen orientieren, die bei Handelsgesellschaften gelten. Qualitativ gutes Angebot zu den geringst möglichen Kosten, heißt die Parole. Investitions- und Finanzierungsplan sowie Geschäftsplan sollen die Bahnen selbst festlegen dürfen. Die EG-Staaten haben für die **rechnerische** Trennung von Netz und Betrieb zu sorgen, es bleibt ihnen jedoch überlassen, ob sie darüber hinaus eine organisatorische oder sogar institutionelle Trennung schaffen wollen. Den Betreibern der Infrastruktur soll die Zuständigkeit für Investitionen, Unterhalt und Finanzierung übertragen werden. Mitgliedstaaten können Mittel, insbesondere für Neuinvestitionen, den Bahnen zuweisen. Für die Benutzung der Infrastruktur muß



Quelle: Vereinte Nationen, Globus

das textbüro

ein Entgelt von den Bahnen erhoben werden. Es sind Mechanismen zu schaffen, damit die Verschuldung der Bahnen soweit abgebaut wird, daß eine Geschäftsführung auf gesunder finanzieller Basis möglich wird. Die Entschließung enthält noch eine Reihe weiterer Bestimmungen. Die Staaten sind gefordert, Rechts-, und Verwaltungsvorschriften zu erlassen, um dieser Richtlinie bis spätestens zum 1.1.1993 Rechnung zu tragen.

* * *

DR-Loks an die iranische Staatsbahn vermietet. Die Deutsche Reichsbahn vermietete 20 Diesellokomotiven der Baureihe 131 an die iranischen Staatsbahnen auf die Dauer von zunächst neun Monaten. Bei Bewährung wird der Iran die Lokomotiven kaufen.

* * *

Güterkraftverkehr der Deutschen Bundesbahn geht auf die Transa-Spedition GmbH über. Ab 1992 sollen die bestehenden Kunden- und Auftragsverhältnisse des Güterkraftverkehrs der Deutschen Bundesbahn auf die Transa übergehen. Die Frachtprüfung soll vorerst noch bei der Deutsche Bundesbahn bleiben. Eine möglichst große Zahl der im Deutsche Bundesbahn-Güterkraftverkehr beschäftigten 500 Mitarbeiter sollen zur Transa beurlaubt werden.

»Cargo X« der SBB nimmt Betrieb auf. Über Cargo X berichteten wir bereits in einer früheren Folge ausführlich. Ab 1.3.91 zweimal täglich zwischen Zürich und Lausanne. Mit diesen Zügen ist es erstmals der verladenden Wirtschaft möglich, bei Bedarf auf einem bestimmten Zug Plätze für ihre Behälter zu reservieren. Das System paßt sich damit der just-in-time Produktion an. Die SBB bieten dabei auch die Abholung und Zustellung an. Die Züge fahren mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h. Bei Bewährung soll Cargo X zu einem Netz von Linienverbindungen zwischen den Ballungsräumen in der Schweiz und sogar auf internationale Verkehre ausgedehnt werden.

In eigener Sache

Die GRV ist zur Fortsetzung ihrer verkehrspolitischen und verkehrswissenschaftlichen Arbeit auf Spenden angewiesen. Wenn Sie die Arbeit der GRV unterstützen wollen, so können Sie dies leicht durch Überweisung einer Spende (sie ist steuerlich absetzbar) mit Hilfe des beigefügten Formulars tun. Wir danken Ihnen recht herzlich für Ihre Unterstützung.

Herausgeber:	Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V. Mitglied des Deutschen Naturschutzrings (DNR) Bromberger Straße 5, 4000 Düsseldorf 13 Telefon: (0211) 74 15 07		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) 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	
Beirat:	Dr. Werner Dollinger MdB Bundesverkehrsminister a.D. Postfach 12 48 8530 Neustadt/Aisch	Dipl.-Ing. Gerhard Lippke Leipziger Straße 13 3167 Burgdorf Telefon (05136) 836 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
Bank- verbindungen:	Stadtparkasse Düsseldorf Konto 45004652 (BLZ 30050110) Postgiroamt Essen Konto 63284-431 (BLZ 36010043)		DTP-Satz, Grafik, Layout:	Ursula Schletzbaum 8080 Fürstenfeldbruck Kriegdruck GmbH 8032 Gräfelfing
			Druck:	

Wirtschaftlichkeit, die Mobilität umweltverträglich macht:



Schadstoffarme Lkw von MAN

Es gibt Techniken, die feste Schadstoffe im Abgas wirksam zurückhalten und so bis zu 80 % der Partikel ausfiltern. Und es gibt Techniken, die helfen, Schadstoffe dort zu reduzieren, wo sie entstehen. Wenn es also auf die effektivste Lösung ankommt, sollten beide Möglichkeiten genutzt werden.

MAN bietet die Technik, die für die Zukunft Sicherheit schafft:

intelligentes Motormanagement in Verbindung mit leistungsfähigen Filter-Systemen. Die Basis dafür sind die MAN-Motoren: Sie zeichnen sich durch günstige Verbrauchswerte, Kraft und Leistung sowie zukunftsweisende Umweltverträglichkeit besonders aus. So erfüllen MAN-Nutzfahrzeuge nicht nur die weltweit strengen Grenzwerte für Abgas- und Partikelemissionen – sie fahren auch vorbildlich leise.



**Wirtschaftlichkeit
ist unser Konzept**