

Bromberger Straße 5  
4000 Düsseldorf 13

# GRV

## Nachrichten

### GESELLSCHAFT FÜR RATIONALE VERKEHRSPOLITIK e.V.

## VERKEHRSPOLITIK

### Deutsche Eisenbahn AG auf verlorenem Posten

#### Investitionsdirigismus – Ursache der Bahnmisere

von Dr. jur. Hans-Joachim König, Darmstadt<sup>1)</sup>

Die Deutsche Bundesbahn (DB) belastet in ständig steigendem Maße den Verkehrshaushalt des Bundes. Die Perspektiven bis zum Jahre 2000 sind katastrophal. Der Verlust von mehr als neun Milliarden DM (DB 5,3 Mrd DM, DR 4,3 Mrd DM), den die beiden deutschen Bahnen für 1991 ausweisen mußten, wird nach Meinung des Vorstands der DB bis im Jahre 2000 auf 20 Milliarden DM ansteigen. Die Gesamtverschuldung von derzeit 48 Milliarden DM soll auf 266 Milliarden DM anwachsen. Die Ursachen dieser Entwicklung glaubte man, in der »beamteten« Bahnführung zu erkennen. Sie wurde 1989 von »ent-beamteten« Vorständen aus der Privatwirtschaft weitgehend ersetzt. Sie sollten das Ruder der Bahn herumreißen. Sie hatten bisher keinen Erfolg. Weshalb?

#### Doppelstatus der Bahn Ursache aller Fehlentwicklungen?

Der neue Vorstandsvorsitzende der Bahn, Heinz Dürr, meinte, blitzschnell den Haken gefunden zu haben: Das liegt »am Doppelstatus der Bahn als einer Bundesbehörde und eines Wirtschaftsunternehmens. Das Dilemma Bundesbehörde versus Unternehmen ist Ursache für fast alle Fehlentwicklungen und Schwächen der Bahn.«

Man muß nur diesen Doppelstatus beseitigen, die Bahn entschulden, Fahrweg und Betrieb vom Betriebsmitteleinsatz trennen, die Bahn in eine Aktiengesellschaft umwandeln und ihre Mitarbeiter vom öffentlichen Dienst entbinden, dann, so meinen Dürr, die Regierungskommission Bahn und auch das Präsidium des Deutschen Verkehrsforums, kann aus der

1) Die hier vorgetragenen Auffassungen  
sind die Meinungen des Verfassers.

VERKEHRSPOLITIK	
DEAG auf verlorenem Posten	1
Bericht der Regierungskommission Bahn	6
Stimmen zum Bericht der KOMDB	7
Alternativen zur Deutschen Eisenbahn AG?	7
Gedanken zur Privatisierung der SBB	8
Öffentliche Busdienste in Großbritannien	9
Anlastung der Wegekosten	9
Externe Kosten des Verkehrs	9
Schienenwegeausbaugesetz	10
GVFG – Steueränderungsgesetz 92	10
EG Verkehrspolitik	10
BUNDESBAHN UND REICHSBAHN	
Veränderungen im Vorstand DB/DR	11
Fahrweg und Transport	11
Computer Integrated Railroading	11
Ausverkauf der Bahnbus-Gesellschaften	12
VERKEHR UND UMWELT	
Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt	13
Primärenergieverbrauch der Verkehrsmittel	13
Der Katalysator – ein Umweltretter?	14
Straßenbau entlastet Umwelt	14
AUSLÄNDISCHE BAHNEN	
Hochgeschwindigkeitsverkehr in Europa	14
Madrid – Sevilla in 2 Stunden 30 Minuten	15
Schweizer neue Eisenbahntransversalen	16
Wochenendfahrverbot in Österreich	16
CSFR – Eisenbahn fahren in die roten Zahlen	17
ANDERE VERKEHRSMITTEL	
Immer wieder Transrapid	17
Lkw Kostenfrei?	17
Tempostop durch BGH	17
»Cooperatives Verkehrsmanagement«	18
Was kostet das Auto?	18
VERSCHIEDENES	
Kurzberichte	19
In eigener Sache	20
Resolution	20

Bahn ein *marktwirtschaftlich* erfolgreiches Unternehmen gemacht werden, das schwarze Zahlen schreiben und mit Gewinnen arbeiten kann. Verblüffend einfach! Und das hat vorher niemand erkannt?

Bedauerlicherweise ist diese »Dilemma-Theorie« falsch. Die Bahn hat keinen Doppelstatus.

Und wie sieht es mit den übrigen Vorstellungen aus? Kann man damit etwas bewegen? Hätte danach die Bahn wirklich eine Chance, den Marktanteilsverfall zu stoppen und Gewinn zu machen?

Nein! Sehr bald würde sich nämlich herausstellen, daß die Analysen sehr oberflächlich und die Rezepturen unzulänglich sind.

Die Bahn erlangt damit nicht das Rüstzeug für einen Konkurrenzkampf. Eine rechnerische Trennung des Schienennetzes einschließlich des Betriebes vom Betriebsmitteleinsatz schafft keine wesentliche Grundlage für eine Angleichung der wettbewerbspolitischen Bedingungen.

Die Voraussetzungen für einen Wettbewerb in einem marktwirtschaftlichen System liegen überhaupt nicht vor. Das Grundgesetz und die auf ihr beruhenden Rechtsnormen haben sich ein Jahr nach Einführung der Marktwirtschaft nicht für dieses System im Verkehr entschieden. Und selbst dann, wenn die verfassungsrechtliche Problematik ausgeräumt werden könnte, würde das System Marktwirtschaft aus ökonomischen Gründen zwischen den Verkehrsträgern keine Anwendung finden. Es würde nicht funktionieren.

### **Weshalb funktioniert das System Marktwirtschaft in der Beziehung zwischen den Verkehrsträgern nicht?**

Weder die Bahn noch die anderen Verkehrsträger verfügen über die entscheidenden Mittel zur eigenen Bestimmung ihrer Wettbewerbsposition und ihrer Entwicklungsmöglichkeiten und damit zur Marktbeeinflussung sowie zur Änderung der Verkehrsnachfrage. Dazu bedarf es der Verfügungsgewalt über die Infrastruktur *und* der Investitionsmittel für einen wettbewerbsgerechten Aus- und Neubau der Infrastruktur: Ohne Infrastruktur ist die Produktion von Verkehrsleistungen nicht denkbar. Das Ergänzungsverhältnis von Transportmittel und Transportweg ist so stark, daß der isolierte Besitz des Transportmittels nutzlos wäre. Die Verkehrsinfrastruktur ist also *conditio sine qua non* für die Erstellung von Verkehrsleistungen. Die verfügbaren Kapazitäten und die Qualität der Infrastruktur sind ganz entscheidend für Wettbewerbsposition und Entwicklungsmöglichkeiten der Verkehrsträger. Nur, über Umfang und Qualität der Infrastruktur entscheiden nicht die Unternehmen der einzelnen Verkehrsträger. Das unterscheidet die in der Verkehrswirtschaft tätigen Unternehmen grundlegend von denen der marktwirtschaftlichen Wettbewerbswirtschaft. Der Verkehrsraum, längst knappes und nicht beliebig vermehrbares Gut, gehört zu den öffentlichen Sachen, die der privaten Sphäre und damit auch der privaten Produzenten- und Nachfragersouveränität entzogen sind.

Die Entscheidungen über Qualität und Quantität der Verkehrsinfrastrukturkapazitäten aller Verkehrsträger sind gesellschaftliche Aufgaben und damit von politischen Willensbildungen und Mehrheiten abhängig. Für die Verkehrsinfrastrukturen gibt es keinen Markt. Es funktioniert deshalb in diesem Sektor auch kein Marktwettbewerb. Weil dem so ist, und wegen der dominanten Abhängigkeit von Infrastruktur und Verkehrsleistung, kann es auch keinen Marktwettbewerb zwischen den Verkehrsträgern geben.

Den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern steuert nicht der Markt, sondern der Staat über seine Infrastrukturentscheidungen. Die sind in aller Regel nicht wettbewerbsneutral. Sie beeinflussen die Verkehrsnachfrage und den Modal Split, indem sie die Kapazitäten erweitern, Transportzeiten, Transportkosten und sonstige Transportqualitäten zu Gunsten der geförderten Verkehrsträger verändern und Verlagerungen der Verkehrsnachfrage auslösen. Der Staat greift damit laufend in die Wettbewerbsverhältnisse zwischen den Verkehrsträgern ein. Das marktwirtschaftliche System kann folglich nicht funktionieren.

Von den meisten Ökonomen wird dieses Problem als verpönte Besonderheitstheorie der Marktwirtschaft abgetan. Inzwischen wird aber auch in der Wissenschaft zunehmend in der engen produktionswirtschaftlichen Verbindung von Verkehrsleistungserstellung und Verkehrsinfrastruktur das Kernproblem der ungelösten Fragen für eine Durchsetzung der Marktwirtschaft im Verkehr erkannt. Die eigentliche Hürde hat man aber noch nicht nehmen können. Noch wird angenommen, daß hier mehrstufige Marktstrukturen erzeugt würden. Das kann jedoch nicht richtig sein. Mehrstufige Marktstrukturen können nur auf mehrstufigen Märkten entstehen. Für die Infrastruktur gibt es unstrittig keinen Markt und daher auch keine Marktstrukturen.

Wohl aber scheinen mir Komplexe bei der verkehrswissenschaftlichen Betrachtung dergestalt vorzuliegen, daß ins Unterbewußtsein verdrängte und nicht verarbeitete Gruppen von Vorstellungen dynamisch in Fehlleistungen weiterwirken. Wir haben es eben bei der Verkehrsleistungserstellung weder mit Marktwirtschaft, noch mit Besonderheiten der Marktwirtschaft, sondern mit etwas ganz anderem zu tun, nämlich mit einem Aliud.

Das beherrschende Problem liegt auch nicht im organisatorischen Bereich, wie zum Teil angenommen wird, sondern in der Tatsache, daß die beteiligten Rechtssubjekte auf unterschiedlichen Rechtsebenen stehen und es sich dabei um Rechtsbeziehungen handelt, die wegen ihrer hoheitlichen Natur dem öffentlichen Recht unterstehen und nach ihm zu beurteilen sind und nicht nach dem Privatrecht. Die notwendige produktionswirtschaftliche Anpassungsflexibilität ist daher unter marktwirtschaftlichen privatrechtlichen Bedingungen nicht zu erreichen.

### **Freie Wahl des Verkehrsmittels**

Eigentlich wußten alle Verkehrsminister, daß »dem Verkehrsmarkt wesentliche Elemente der Konkur-

renzwirtschaft fehlen«, aber sie ignorierten die sich daraus ergebenden Konsequenzen. Sie erkannten auch, daß im Verkehr die quasi-automatische Anpassung der Marktwirtschaft nicht gelingt. Praktisch verfügte man nicht einmal über Erfahrungen, die es erlauben konnten, die Bedingungen für einen funktionsfähigen Wettbewerb im Verkehrssektor anzugeben. Trotzdem wurde wider alle Regeln der Logik behauptet: Was für unsere Marktwirtschaft gilt, muß auch für die Verkehrspolitik gültig sein, und so versuchte man zu handeln.

Wirtschaftswissenschaft und Politik hatten auch keine Schwierigkeit bei der Auslegung des Postulats: »Freie Wahl des Verkehrsmittels«. Als freie Wahl zwischen den denkbaren Alternativen wollte man es aber nicht verstehen. Man ging unausgesprochen aber als selbstverständlich davon aus, daß darunter vorwiegend die Benutzung des Autos gemeint ist. Die Schaffung einer weitgehenden Mobilität für jeden Bundesbürger stand und steht auch heute noch im Vordergrund. Als selbstverständlich verstand man es auch, daß eine dynamische Verkehrspolitik von einer dynamischen Wirtschaft gestaltet wird. Die Wirtschaft »formt mit ihren Anforderungen die Verkehrsstrukturen«, wie seinerzeit Bundesverkehrsminister Gscheidle verlauten ließ, und zwar offensichtlich an Stelle des Staates und ohne Verantwortung für die Folgen. Das, was hier abgelaufen ist, war natürlich rechtlich absolut unzulässig. Nur es scherte niemanden.

### Folgen dieser Verkehrspolitik

Unter dem Einfluß der außerordentlich wählerwirksamen Formulierungen »freie Fahrt für freie Bürger« und »freie Wahl des Verkehrsmittels« wurden in allen politischen Lagern verfassungsrechtliche Bedenken zur Seite geschoben. Man berauschte sich an Formulierungen wie »Keine Bevormundung von Bürger und Wirtschaft« oder »Jeder Deutsche soll den Anspruch haben, sich einen eigenen Wagen zu kaufen. Deshalb wollen wir ihm die Straßen dafür bauen«.

Und so geschah es dann auch. Unbekümmert hat man in den vergangenen vierzig Jahren Straßen in die Landschaft gesetzt. Mangels verfügbarer Finanzmittel blieb daneben kein Raum für Investitionen in die Infrastruktur der Schiene. Auch das berührte keinen der verantwortlichen Politiker, obwohl sie dabei permanent gegen ihren verfassungsrechtlichen Auftrag verstießen; denn die Bahn ist, wie das Bundesverfassungsgericht in mehreren Entscheidungen festgestellt hat, als überragendes Gemeinschaftsgut aus allgemeinen staatspolitischen sowie wirtschafts- und sozialpolitischen Gründen in ihrem Bestand, ihrer Funktionsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit nicht zu beeinträchtigen, sondern zu erhalten und zu schützen. Nur daran hat sich kein Verkehrsminister gehalten. Und so braucht man sich über die Ergebnisse dieser Politik nicht zu wundern. Sie sehen kurz skizziert wie folgt aus: Während die Schienenwege der DB nach dem Kriege bis 1989 überhaupt keine nennenswerten Erweiterung erfahren haben, sondern von

30500 km auf 27000 km um 3500 km Streckenlänge zurückgenommen worden sind, ist das Straßennetz von 1952 bis 1989 von 368700 km auf 496700 km um 128000 km gewachsen. Das ist das 4,74fache des gesamten Schienennetzes.

Man muß kein Wirtschaftsfachmann und auch kein Verkehrsexperte sein, um zu erkennen, daß die Bahn bei der »Infrastrukturpolitik« in der Bundesrepublik Deutschland buchstäblich auf der Strecke geblieben ist.

Wie stark schon im Einzelfall Infrastrukturmaßnahmen den Modal Split verändern können, beweist u.a. das Beispiel aus dem deutsch-italienischen Güterverkehr. Nach der vollständigen Inbetriebnahme der Brennerautobahn im Jahre 1974 wurden folgende Veränderungen der Verkehrsanteile der Verkehrsträger Schiene und Straße festgestellt:

	Schiene	Straße
1973	63%	37%
1981	40%	60%

Daraus wird bereits erkennbar, welche Folgen die skizzierte inkompatible Infrastrukturpolitik unter völliger Vernachlässigung des Eisenbahnverkehrs gehabt haben muß. Sie hat wie eine Naturkatastrophe gewirkt und gewaltige Verwerfungen im Verkehrswesen ausgelöst. Parallel zur Entwicklung der Straßeninfrastruktur fielen die Verkehrsanteile der Bahn dann auch

	von 1950 bis		1989	
beim Verkehrsaufkommen:				
Personenverkehr	von	17,8%	auf	2,9%
Güterverkehr	von	61,5%	auf	30,0%
bei den Verkehrsleistungen:				
Personenverkehr	von	37,7%	auf	6,2%
Güterverkehr	von	56,0%	auf	25,8%

Das Teuflische an dieser Verkehrsinfrastrukturpolitik ist, daß ihre Maßnahmen nicht nur einmal, sondern, weil von ihnen Langzeitwirkungen ausgehen, laufend immer wieder neue Schäden verursachen, die von keinem noch so guten Management kurz- oder mittelfristig ohne entsprechende Infrastrukturanpassungsmaßnahmen behoben werden können. Die Wirkung der *bloßen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen* an sich – ohne Berücksichtigung der Wegekostenproblematik – erweist sich dabei als viel stärker, dauerhafter und folgenreicher als alle bisherigen kurzfristig revidierbaren Regulierungen der Marktordnungspolitik.

Dagegen wäre auch eine Deutsche Eisenbahn AG machtlos.

Alle Anstrengungen, die von der DB dagegen unternommen wurden, mußten nutzlos verpuffen.

### Reaktionen des Vorstandes der Bahn und der Wirtschaft

Der Vorstand der Bahn spürte von all dem, was hier vorgeht, nur wenig. Lediglich das frühere VSt-Mit-



glied Pällmann hat bei Vorträgen auf den negativen Einfluß des Autobahnbaus auf die Entwicklung der Bahn – jedoch ohne Erfolg – hingewiesen. Der Vorstand hatte insgesamt viel zu wenig erkannt und deshalb auch nicht verdeutlichen können, daß das, was sich im Verkehrssektor zwischen den Verkehrsträgern in der Bundesrepublik Deutschland abspielt, überhaupt nichts mit dem System Marktwirtschaft zu tun hat. Deshalb ließ der Gohlke-Vorstand durch sein Mitglied Klein auch verkünden: »Liberalisierung ist für uns keine strategische Angstformel.«

Kritiklos haben aus solchen und anderen gedankenlosen Äußerungen der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der Bundesverband der Deutschen Industrie die Schlußfolgerung gezogen: »Die neue Politik der Bahn erleichtert es, bei der Liberalisierung des Straßengüterverkehrs noch schneller voranzukommen.«

Erstaunlich ist, daß die dominante regulatorische Wirkung der Verkehrs-Infrastrukturpolitik nicht einmal von der Ende 1987 von der Bundesregierung eingesetzten »Unabhängigen Expertenkommission zum Abbau marktwidriger Regulierungen« erkannt worden ist.

Auch die *Wirtschaftswissenschaftler*, die Politik, Staat und Regierung seit Jahrzehnten beraten, haben bei der Beurteilung des Problems »Marktwirtschaft im Verkehr« den existierenden Sachverhalt verfehlt und haben einem brutalen Investitionsdirigismus in die Straßenverkehrsinfrastruktur widerspruchslos seine Blüten treiben lassen.

#### **Weitere staatliche Maßnahmen und Unterlassungen, die zur Schädigung der Bahn beigetragen haben**

Ausgehend von den Fehlbeurteilungen im verkehrspolitischen Bereich ist noch eine Fülle weiterer Fehlentscheidungen zum Nachteil der DB ergangen. Erwähnt werden sollen lediglich die Maßnahmen im Vorfeld der Realisierung des europäischen Marktes, die bereits zu Schäden bei der Bahn in Milliardenhöhe geführt haben. Allein die Erhöhung bei den EG-Gemeinschaftskontingenten in den Jahren 1987 und 1988 hat bewirkt, daß der Fernverkehr mit ausländischen Fahrzeugen in der Bundesrepublik bereits 1988 den Schienengüterfernverkehr der Bahn überflügeln konnte. Neue beachtliche Schäden werden durch die erst kürzlich vom Verkehrsminister beschlossenen Kapazitätserweiterungen im Straßengüterfernverkehr – auch für den binnenländischen Verkehr – um über 25% entstehen. Weiter kommt hinzu die Ausweitung des Nahverkehrsbereichs von 50 auf 75 Kilometer. Die Lage der Bahn muß sich dadurch zwangsweise weiter bedrohlich zuspitzen. Hilf- und tatenlos steht der Vorstand der Bahn dieser Entwicklung gegenüber, und er bliebe es auch, wenn die Bahn eine AG würde. Die Schäden werden weiterwachsen, wenn die Kontingentierung im grenzüberschreitenden Verkehr und das Kabotageverbot beseitigt sind. Unter den obwaltenden Bedingungen kann die Liberalisierung zu einem eklatanten Fehlschlag

bei der Umlenkung von Verkehren von der Straße auf die Schiene, die aus Umweltgründen so dringend erforderlich ist, führen.

Die beschlossene Deregulierung und die gleichzeitig unangetastet bestehenbleibenden regulatorischen Zugriffsmöglichkeiten mit Hilfe der Verkehrsinfrastrukturpolitik können mit ihren kumulierenden negativen Wirkungen für die Deutsche Bundesbahn zu einem endgültigen Würgegriff werden.

Alle diese Ungleichheiten müssen dringend beseitigt werden. Kurzfristig ist das nicht zu erreichen. Darüber muß man sich im klaren sein. Aber jeder Tag, der ungenutzt verstreicht, bringt neue Schäden in Millionenhöhe für unser Gemeinwesen »Bundesrepublik Deutschland«.

Die Vorschläge der Regierungskommission konzentrieren sich ausschließlich auf eine rechtliche und organisatorische Strukturreform der Bahn. Damit sind keine Veränderungen der bestehenden Verhältnisse zu erreichen.

Die entscheidenden Ursachen der gegenwärtigen Situation liegen außerhalb der Bahn. Sie sind in der sehr oberflächlichen Beschreibung der Ausgangslage nicht einmal von der Regierungskommission erwähnt, geschweige denn in ihren Auswirkungen auf den bestehenden Zustand analysiert und diagnostiziert worden.

Solange die externen Ursachen nicht beseitigt sind, steht auch eine Aktiengesellschaft auf verlorenem Posten. Darauf hat die Regierungskommission wenigstens im Vorwort hingewiesen.

»Die Regierungskommission Bundesbahn empfiehlt in ihrem Abschlußbericht dringend, die Chancengleichheit aller Verkehrsträger bei der Verteilung der Infrastrukturinvestitionen herzustellen. Die Kommission erwartet daher, daß Parlament und Bundesregierung neben der zügigen Realisierung ihrer Vorschläge ebenso entschieden und rasch eine Gesamtverkehrskonzeption entwickeln und realisieren. Bestandteil dieser Gesamtkonzeption muß eine Schwerpunktverlagerung der Investitionsmittel zugunsten der Schiene sein. Ohne Chancengleichheit aller Verkehrsträger bei der Verteilung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen steht auch die DEAG (Deutsche Eisenbahn Aktiengesellschaft) auf verlorenem Posten.«

Er ist der wichtigste Satz des Berichts geworden. Er packt das Übel an der Wurzel und relativiert gleichzeitig den Wert des eigentlichen Berichts in Richtung Nahe Null.

#### **Lösungsvoraussetzungen**

Stagnation in der Infrastrukturpolitik für die DB, fortlaufende Mißachtung geltenden Rechts und elementarer ökonomischer Tatbestände, der Ausfall richtungsweisender Signale der Verkehrswissenschaft und eine Fülle gedankenloser Sprüche haben nur zu gefährlichen »Staus« im Denkprozeß der Verantwortlichen geführt. Auch der neue Vorstand der DB und die Mitglieder der Regierungskommission haben sich daraus nicht lösen können.

Es ist daher ganz wichtig, daß

1. die *geistigen Schwachstellen* im verkehrspolitischen und im verkehrswirtschaftlichen Raum aufgebrochen und die illusionären Vorstellungen endlich über Bord geworfen werden. Man kann nicht länger ohne weiteren Schaden für das Ganze und die Bahn im besonderen die Tatsache ignorieren, daß das System Marktwirtschaft im Verhältnis zwischen den Verkehrsträgern nicht funktioniert.
2. ein weiteres *finanzielles Abgleiten der Bahn* ohne Zögern des Staates *verhindert* werden muß, und zwar durch einen unverzüglichen Stop der Kapazitätsausweitungen im Binnen- wie im grenzüberschreitenden Straßenverkehr sowie ein unverzüglich zu realisierendes umfassendes, *rechtlich, politisch und finanziell abgesichertes Infrastrukturerneuerungsprogramm* zur Überwindung der Stagnationsphase im Bahnbereich.

Diese Maßnahmen müssen mit höchster Prioritätsstufe vor allen anderen Maßnahmen, insbesondere auch vor allen anderen Investitionen in neue andere Verkehrsinfrastrukturprojekte der vergangenen Jahre in Angriff genommen und durchgeführt werden.

Mit der Korrektur der Infrastrukturpolitik lassen sich Änderungen des Modal Split erreichen und dadurch

- Verlagerungen von Verkehrsströmen auf die Schiene einleiten; die Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft erhalten und bessere Nutzung der Infrastrukturen ermöglichen.
- Energie- und Flächenbedarf werden gesenkt; Leben und Gesundheit geschützt und Umweltbelastungen verringert.

Dadurch können auch quasi automatisch die Blockaden in anderen Bereichen der Bahn gelöst und sichtbare Zeichen und nicht nur Sprüche für einen neuen Aufbruch nach Jahrzehnten des Stillstandes mit erheblichen Stimulationswirkungen für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bahn gesetzt werden.

Das ist dringend nötig. Der Verzicht auf Parallel-Investitionen, wie er von den im Deutschen Verkehrsforum zusammengeschlossenen Unternehmen gefordert wird, und staatliche Förderung des kombinierten Verkehrs, passen in diese Vorstellungen.

Die deutsche und die europäische Verkehrspolitik müssen dieser Erkenntnis Rechnung tragen, sonst sind die bestehenden und die erkennbar auf uns zukommenden Probleme im Verkehr nicht lösbar.

Was wir brauchen, ist ein *neues Gleichgewicht im Verkehr*, und zwar nicht nur in der Bundesrepublik Deutschland, sondern und gerade auch in der Europäischen Union. Dafür benötigen wir eine konsistente, dem Leben und der Gesundheit der Menschen, *der Gesellschaft und der Umwelt verpflichtete rational gesteuerte Verkehrspolitik*.

Der Staat muß endlich *volens nolens* erkennen, daß er den Ordnungsrahmen schaffen muß, in dem künftig die Verkehrsprozesse ablaufen sollen und darauf drängen, daß Gleiches auch in der EG vorgenommen wird.

Zu berücksichtigen ist dabei, daß auch die *Strukturen des Verkehrs für die Menschen erträglicher gestaltet werden müssen*. Die manisch gesellschaftlichen Ver-

drängungen lassen uns schon gar nicht mehr wahrnehmen, wieviel Tote, Schwerverletzte und Verletzte unser Verkehr laufend fordert.

Allein daraus erwächst dem Staat, wie der Deutsche Industrie- und Handelstag formuliert hat, nicht nur die Verpflichtung, Alternativen zu entwickeln und zu realisieren, die aus einer drohenden Verkehrsmisere herausführen können, sondern er muß gleichzeitig seiner Verpflichtung genügen, jenes Verkehrsmittel forciert leistungsfähiger zu machen, das eine optimale flüssige Verkehrsversorgung ermöglicht, welches die Umwelt weniger belastet und insbesondere auch eine höhere Verkehrssicherheit gewährleistet als der reine Straßenverkehr.

### Weiterer verkehrspolitischer Handlungsbedarf

Die Bahn muß sich künftig auch gegenüber dem Bund bei schädigenden Eingriffen oder Unterlassungen rechtlich wehren können. *Sie muß mehr Autonomie, einen größeren Handlungsspielraum* und die Möglichkeit erhalten, auch *Anreize für besondere Leistungen* zu schaffen. Das geht. Die Reichsbahn hat es bereits in den zwanziger Jahren bewiesen. Eine völlig *neue Aufgabenbestimmung muß der Verwaltungsrat* der Bahn erhalten. Das *Rechnungswesen der Bahn muß so ausgestattet werden, daß eine transparentere Rechnungslegung möglich wird*, die es erlaubt, ökonomische Ziele und Zielhierarchien zu fixieren, *damit die einzelnen Führungsebenen der Bahn durch transparente Ergebnisverantwortung in die Pflicht genommen werden können*. Welcher organisatorische Rahmen für die Bahn gewählt werden muß, ist sorgfältig zu prüfen und hängt von der Aufgabenstellung ab.

*Privatrechtliche Organisationsformen brauchen dabei nicht unbedingt zielführend zu sein.*

Wichtig ist, daß

- die *konkreten Aufgaben der DB* für die Zukunft und die Bedingungen, nach denen sie arbeiten soll, *eindeutig festgelegt*
- und die *konkrete Verantwortungsstruktur zwischen dem Eigentümer und dem Vorstand der DB*, in der die Aufgaben der DB wahrgenommen werden sollen, *klar fixiert* und
- endlich einmal *hervorragende Kenner* des Verkehrswesens, so wie das Gesetz befiehlt, an die Spitze der DB berufen werden, die erst wägen und dann wagen.

Das Bahnproblem ist - wie leicht erkennbar - gar kein Problem der Bahn oder ihrer Mitarbeiter. Wir haben es vielmehr mit einem politischen Scherbenhaufen zu tun, den die Bahn überhaupt nicht beseitigen kann. Dazu benötigen wir eine Gesamtverkehrskonzeption mit einer Kurskorrektur der bisherigen Verkehrspolitik.

*Eine Neupositionierung der deutschen und europäischen Verkehrspolitik in Grundsatzfragen und speziell in Bahnangelegenheiten ist dringend notwendig.*



# Weichenstellung zur DEAG

## Bericht der Regierungskommission Bundesbahn (KOMDB)

Im Dezember 1991 hat die KOMDB nach rund zweijähriger Tätigkeit ihren Bericht dem Bundesverkehrsminister übergeben. Die GRV möchte den Lesern einen kurzen Überblick über die Ergebnisse des Berichtes geben:

Grundsätzlich verlangt die Kommission eine Weichenstellung in Richtung einer marktwirtschaftlich orientierten Bahn (DB + DR). Aus der Bahnbehörde soll eine Aktiengesellschaft werden (DEAG), deren Anteile nur vorübergehend in der Hand des Staates liegen sollen. Ist die Gewinnzone erreicht, soll sie auch privaten Kapitalanlegern zugänglich gemacht werden.

Die Gesellschaft soll wie folgt aussehen:

- Aufteilung in die Sparten »Fahrweg«, »Güterverkehr« und »Personenverkehr«. Man denkt an eine spätere Verselbständigung dieser Sparten.
- »Güterverkehr« und »Personenverkehr« und Dritte konkurrieren um die Fahrplantrassen und zahlen Fahrwegnutzungspreise an die Sparte »Fahrweg«.
- Für den Nahverkehr treten Bund, Länder, Kommunen u.ä. als Besteller gemeinwirtschaftlicher Leistungen auf und decken die Differenz zwischen Einnahmen und Betriebskosten einschließlich Fahrwegnutzungspreise bei der Sparte »Personenverkehr«.
- Die Sparten »Personenverkehr« und »Güterverkehr« tätigen Investitionen in das rollende Material, in Bahnhöfe oder Güterverkehrszentren.
- Die Sparte »Fahrweg« tätigt in eigener kaufmännischer Verantwortung und in Abstimmung mit dem Bundesverkehrswegeplan Investitionen in den Streckenneubau und zur Qualitätsverbesserung von Strecken. Soweit Streckenaus- bzw. neubauten kein positives betriebswirtschaftliches Ergebnis erwarten lassen, tragen Bund oder interessierte Gebietskörperschaften die notwendigen Investitionsausgaben.
- Die Sparte »Fahrweg« ist für die Betriebsführung entweder in eigener Regie oder im Auftrag zuständig.
- Nach Auffassung der Kommission wird die Bahn bei größerer unternehmerischer Handlungsfreiheit die Strecken besser auslasten, die Qualität ihres Angebots verbessern und durch Investitionen die Streckenleistungen in kurzer Zeit erhöhen.
- Vorab müssen DB und DR von den Altschulden befreit werden.
- Die DEAG soll ihren Personalbedarf von Anfang an nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten bestimmen. Für Personal, das die DEAG nicht übernimmt oder das nicht zur DEAG überwechseln will, wird eine entsprechende Personalüberleitungsinstitution geschaffen. Diese übernimmt

auch die, auf die DEAG nicht übertragbaren hoheitlichen Aufgaben.

Gemeinwirtschaftliche Leistungen können der DEAG nur gegen Bezahlung übertragen werden. Vergleichbares gilt auch für Streckenvorhaltung und Streckenausbau.

- Für die »Regionalisierung« des Nahverkehrs sollen die Länder im Rahmen des Bund/Länder-Finanzausgleichs ihre Bestellerfunktionen gegenüber der DEAG wahrnehmen können.

*Die GRV nimmt zu dem Bericht wie folgt Stellung: Ob die Bahnen privatisiert werden sollen bzw. können, ist für die GRV noch offen, da eine Grundgesetzänderung dazu notwendig wird und noch nicht abzusehen ist, ob für die Änderung eine erforderliche Zweidrittel-Mehrheit erreicht wird. Zweitens möchte die GRV die Alternativen, die es zur Privatisierung gibt, noch näher kennenlernen, bevor sie ein endgültiges Urteil abgibt. Die Regierungskommission war an sich beauftragt, auch Alternativen aufzuzeigen, was sie jedoch nicht getan hat. Weiter wird die Auffassung vertreten wie dem Leitartikel zu entnehmen ist, daß eine DEAG ohne entsprechende Infrastrukturpolitik zugunsten der Schiene nicht lebensfähig sein wird. Im übrigen müssen auch die Wettbewerbsverzerrungen gegenüber den anderen Verkehrsträgern hinsichtlich der Wege – und externen Kosten, solange diese von den anderen Verkehrsträgern nicht voll getragen werden, ausgeglichen werden. Nach Auffassung der GRV sollte der Fahrweg nur rechnerisch, aber nicht physisch von der betriebsführenden Bahn getrennt werden. Das Beispiel von Schweden zeigt, daß es in diesem Bereich erhebliche Schwierigkeiten geben könnte. Zur Organisationsform der DEAG bemerkt die GRV, daß bei einer so strengen Trennung der Bereiche Personen- und Güterverkehr Synergieeffekte verloren gehen, Reibungsverluste entstehen werden, die zu gesamtunternehmerischen Mehrkosten führen können. Zur Regionalisierung meint die GRV, daß diese mit eines der schwierigsten Probleme sein wird, weil dazu der Bund/Länder-Finanzausgleich durchgeführt werden muß und entsprechende Regeln für die Verwendung der Gelder festgelegt werden müssen. Wir vermissen im Regierungsbericht vor allem das Eingehen auf Auswirkungen einer zukunftsgerichteten ökologischen Verkehrspolitik.*

*Die GRV hat Zweifel, ob der Vorstand der DEAG wirklich sich frei entfalten kann, wenn der Bund Alleinaktionär ist. Erhebliche Sorge besteht hinsichtlich der Vergabe von Fahrplantrassen an die beiden konkurrierenden Sparten Güter- und Personenverkehr sowie später eventuell an Dritte. Eine Vergabe ausschließlich an den Höchstbietenden scheint wirklichkeitsfremd zu sein. Daß jede Sparte beispielsweise auch ihre eigenen Triebfahrzeugführer hat, scheint ebenfalls unpraktikabel, da die Reisezüge im wesentlichen tagsüber, die Güterzüge aber vor allem nachts zum Einsatz kommen. Aus diesem Grunde müßte hier ein Austausch unbedingt möglich sein. Die GRV hat auch bei den gemeinwirtschaftlichen Leistungen die Sorge, daß die Daseinsfürsorgeverpflichtung der Staatsbahnen nicht auf die DEAG übertragen werden kann, weil sie im Grundsatz*

auf Gewinnmaximierung ausgerichtet ist. Weiter stellt sich die Frage, ob die regionalen Körperschaften, die Quantität und Qualität des Nahverkehrs bestimmen, sich nicht unter Umständen auf billigere Verkehrsträger zurückziehen werden und der Umweltschutz im Rennen verlieren wird. Im Kommissionsbericht ist davon die Rede, daß in einem Zeitraum von zehn Jahren rund 200 Mia DM an öffentlichen Haushaltsmitteln einzusparen sein werden. Die GRV kann das Rechenwerk der Kommission nicht nachvollziehen.

## Stimmen zum Bericht der Regierungskommission

### 1. Die Grünen

Auch die Grünen halten in ihrem Beschlußpapier vom 26.1.92 die Bahnreform für überfällig. Ohne Änderung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen führt jedoch keine Reform zum Ziel.

Fahrwegkosten sowohl der Haupt- als auch der Nebenstrecken fallen in die Verantwortung des Bundes. Fahrweg und Betrieb sind rechnerisch, organisatorisch und institutionell zu trennen. Es werden für die Benutzung des Fahrwegs Wegekosten von den Eisenbahnunternehmen, die gleichberechtigt Zugang zu den Schienenwegen haben sollen, erhoben. Der nicht gedeckte Anteil wird aus dem Bundeshaushalt finanziert. Die Vergabe von Nutzungsrechten an Dritte soll zugelassen werden, sofern nicht dadurch die Grundversorgung im Personenfern- und -nahverkehr beeinträchtigt wird.

Personen- und Güterfernverkehr sollen vom Bundesunternehmen Bahn betrieben werden. Können Fernverkehrsleistungen nicht kostendeckend erbracht werden, wird der Bund dafür ausgleichspflichtig.

Das öffentliche Dienstrecht soll überwunden werden. Die Bahn muß in jedem Fall im Eigentum des Bundes bleiben.

Der SPNV soll regionalisiert werden. Eine Übernahme der entsprechenden Fahrwege durch Länder oder regionale Gebietskörperschaften soll nur zulässig sein, wenn eine klare Abgrenzung vom nationalen Netz möglich ist und eine Finanzverlagerung vom Bund zu den unteren Ebenen vorgenommen wird.

### 2. ProBahn gemeinnütziger Fahrgastverband

Die grundsätzlichen Zielsetzungen der Regierungskommission Bahn decken sich mit den Vorstellungen von ProBahn. ProBahn befürwortet eine privatwirtschaftliche Organisation, mit der die Einschränkung der Einflüsse der öffentlichen Hände auf die Geschäftspolitik des Vorstandes der Bahn gewährleistet werden sollte. Weiter wird die formale Trennung von Fahrweg und Betrieb befürwortet. Ebenso steht man zur Regionalisierung des

Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) der Deutschen Bundesbahn. ProBahn fordert jedoch die Gleichbehandlung der Schiene, insbesondere bei den Wegekosten. Es wird moniert, daß die Kommission in ihrem Bericht zu wenig auf die Umweltfreundlichkeit der Schiene eingeht.

- In ihrer Stellungnahme geht ProBahn auf den Fahrweg (Fahrwegkosten, die Zahlung von Mineralölsteuer durch die Bahn, die Zugkilometerabhängige Umlegung der Fahrwegkosten, den Wettstreit um Fahrwegtrassen bei Engpass-Strecken - Taktverkehr muß erhalten bleiben -, Nachholbedarf bei der Schiene) ein, mit der Schlußfolgerung daß die Aussagen der Kommission zu diesen Themen enttäuschen.
- Für den SPNV wird die Regionalisierung begrüßt. Es werden aber Bedingungen gestellt für die Entlassung des Bundes aus der heutigen Verantwortung. Im Bereich des SPNV kann eine rein kommerzielle Vermarktung dieser Verkehrswege nicht gestattet werden, vor allem unter der Berücksichtigung der bisherigen staatlichen Förderung durch das Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz. Die Länder müssen im Bund/Länder-Finanzausgleich ausreichend Mittel bekommen, damit sie ihre Pflichten für den SPNV wahrnehmen können. Die Leistungen, die heute der Bund der deutschen Bundesbahn für den SPNV gewährt, reichen jedoch nicht aus. Dabei soll die DEAG verpflichtet werden, die SPNV-Strecken unentgeltlich an regionale Gebietskörperschaften zu übergeben.
- Bei der Organisation weist ProBahn darauf hin, daß Personen- und Güterverkehr weitgehend miteinander verflochten sind.
- Zum Energieverbrauch meint ProBahn, daß hier der Kommission Fehler unterlaufen sind. Die umweltfreundliche Energieerzeugung bei der Bahn wurde nicht entsprechend gewertet.
- Bei der Betrachtung der externen Kosten werden zugunsten der Bahn keine konkreten Folgerungen abgeleitet.
- Der Nachholbedarf der Schiene (der Verkehrsträger Schiene wurde 40 Jahre vernachlässigt) findet im Kommissionsbericht nicht die entsprechende Wertung.

## Gibt es Alternativen zur Deutschen Eisenbahn AG?

Die Regierungskommission Bahn war beauftragt worden, Vorschläge für eine tragfähige Grundlage der DB unter verkehrspolitischen, raumordnerischen und umweltpolitischen sowie ökonomischen und fiskalischen Gesichtspunkten zu erarbeiten. Sie hat sich jedoch von vornherein nur auf ein Modell, nämlich die Privatisierung der Bahn (Überführung der DB in



eine AG) festgelegt. Alternativen wurden nicht untersucht.

Die GDBA schlägt dagegen die Organisation der Bahn in Form einer juristischen Person des öffentlichen Rechts vor. Auch bei dieser Lösung sei die Bahn »ihr eigener Herr« und unabhängig von politischer Einflußnahme. Sie sei frei in ihrer internen Gestaltung und könne über einen eigenen Personalhaushalt verfügen und ein eigenes Personalstatut erhalten.

Die GDBA ist der Meinung, daß die künftige Bahn unabhängig vom öffentlichen Haushaltsrecht nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführt werden könne. Die GDBA verlangt eine Dezentralisierung der Entscheidungsebenen und hält eine Trennung der Geschäftsbereiche Personenverkehr, Güterverkehr und Fahrweg angesichts ihrer Verflechtungen nicht für richtig. Das bedeutet nicht, daß für diese Zweige eine eigene Kostenrechnung geführt werden müsse. Die Kosten für Fahrweg und Betrieb müssen bloß rechnerisch getrennt werden. Die Kosten für den Fahrweg sind vom Bund zu tragen. Die Bahn zahlt dem Bund dafür ein nutzungsabhängiges Entgelt.

Alle Vorteile der DEAG auf dem Personalsektor sind auch bei diesem Modell gewährleistet, wobei Maßstab für das berufliche Fortkommen die persönliche Leistung ist. Die verfassungsrechtlichen Bindungen bleiben gewahrt. Eine Grundgesetzänderung ist bei diesem Vorschlag nicht erforderlich. Für die Bahn als öffentlicher Verkehrsträger gilt nicht das Prinzip der Gewinnmaximierung. Die Gesamtverantwortung für eine »integrierte Verkehrspolitik« bleibt beim Bund ebenso wie die Verantwortung für gemeinwirtschaftliche Leistungen.

Die GDBA hält vor allem den bei der DEAG nötigen Bund/Länder-Finanzausgleich für verfassungsrechtlich problematisch. Außerdem fehlt ein verlässliches Instrumentarium für die Zweckbindung in diesem Bereich, mindestens gegenüber den Kommunen. Eine der Kostensituation entsprechende Dynamisierung der Bundesleistungen sei zudem nicht abzusehen.

*Die GRV meint, daß eine DEAG nur dann wettbewerbsfähig ist, wenn der Bund eine bahnfreundliche Infrastrukturpolitik betreibt. Damit sich der Bund nicht eines Tages aus der Verantwortung zurückzieht und weite Teile der Bahn den Ländern, Landkreisen und Kommunen übergibt, die sehr unterschiedliche Auffassungen zur Bahn haben, und damit die Einheit der Bahn gewährleistet bleibt, sollte dieses Alternativmodell der GDBA in die verkehrspolitische Diskussion einbezogen werden.*

## Gedanken zu einer Privatisierung der SBB

Bundesrat Ogi, Schirmherr des Sorgenkindes SBB, erläuterte kürzlich seine Vorstellungen über die Pri-

vatisierung der Schweizer Bundesbahnen. Free Access, das Recht auf freien Zugang zur Schieneninfrastruktur, sollte nach seiner Ansicht vorurteilslos geprüft werden. Doch schnell meldete sich die Gegenseite: Privatisierung ist als Extremlösung untauglich. Das Monopol der Bundeseisenbahnen scheint doch in der Schweiz unverrückbare Realität zu bleiben. Deshalb spricht Herr Ogi jetzt bereits von weniger spektakulären Reformen wie Verselbständigung oder Privatisierung von Werkstätten, des Fahrzeugunterhalts, der Reinigung und der Energieproduktion (die erwartbaren finanziellen Effekte gegenüber 6,5 Mia Schweizer Franken Aufwand bleiben nur im Promillebereich.) sowie Lockerung oder Aufhebung des Beamtenstatuts. Aber eine Staatsbahn mit freikündbaren Managern und Angestellten scheint eine wenig durchdachte Organisationsform zu sein. Man fragt sich, was Ogi eigentlich will, wenn er andererseits um eine staatlich erstellte, finanzierte und dereinst auch betriebene Neat mit einem Kostenaufwand von 30 Mia Schweizer Franken kämpft. Privatisieren ließe sich doch wieder nur das Filetstück, die Hauptachse Bern/Zürich, aber nicht das Programm »mehr Bahn für alle« (wie sie Ogi schon mehrmals bei seinem Kampf um die Neat gefordert hatte). Ogi, angegriffen vom Schweizer Eisenbahnerverband, der in den Ausführungen Ogis einen Frontalangriff gegen das SBB-Personal sieht, äußerte darauf, daß man seine Worte nicht so ernst nehmen solle, alles seien nur Denkanstöße. Was sagt nun die Leitung der SBB, Hans Eisenring, Präsident der Generaldirektion? Er meint, daß die SBB ein klassischer Sanierungsfall seien, er selbst wolle aber keine Privatisierung (vor allem nicht seiner selbst und seiner Vorstandskollegen). Er möchte rund 30% des Netzes an die Kantone bzw. Privatbahnen abgeben, damit hätte er den hochdefizitären Regionalverkehr los. Das vor allem vor dem Hintergrund, daß der Bund die Mittel für den Regionalverkehr von 708 auf 670 Mio DM kürzte. Seine Idee ist die Föderalisierung der Bahnen und insbesondere ihrer Verluste. Insgesamt nennt er die Liberalisierung ein Rosinenpicken, macht aber zugleich selbst das gleiche, indem er die Regionallinien den Kantonen übertragen und die profitablen Linien der SBB vorbehalten will. (Die Schweizer Privatbahnen haben gezeigt, daß sie gleiche Aufgaben kostengünstiger lösen als die unbeweglicheren SBB).

Wie sieht es nun aus mit dem Free Access? Drängen sich schon Unternehmen nach eigenen Schienenverkehren? Die renommierte Speditionsfirma Danzas hält beispielsweise nichts von der Privatisierung der SBB. Die Firma ist der Auffassung, daß staatliche Interventionen und Beihilfen für die SBB ausbleiben sollten und meint weiter, daß dadurch wesentlich höhere Marktpreise entstünden, wodurch unnötige Transporte vermieden würden. Dies würde aber bedeuten, daß auch die Hilfen des Staates für den Huckepackverkehr durch die Schweiz entfielen; das ist jedoch auch von Danzas nicht erwünscht. Ein subventionierter Huckepackverkehr kann kaum als



Privatisierungsmodell dienen, zumal Ogi der EG zuliebe diese Subventionierung nochmals kräftig anzuheben bereit ist. Damit droht, so die Meinung in der Schweiz, der Gesamtzusammenhang endgültig zu entschwinden: Mit den SBB werden nicht nur Transporte abgewickelt, sondern bewußt Politik betrieben: Umweltschutz, Luftreinhaltung, Regionalpolitik, Wirtschaftsförderung, Verkehrspolitik. Bei privatisierten SBB müssen die zuständigen Ressorts die Rechnung bezahlen. Ob dann die Aufwendungen für eine derartige Privatbahn billiger werden, sei dahingestellt.

## Öffentliche Busdienste in Großbritannien

### Erfahrungen mit der Liberalisierung

Es erscheint im Zusammenhang mit Privatisierungs- und Liberalisierungstendenzen zweckmäßig, auch die Erfahrungen bei der Liberalisierung der öffentlichen Busdienste (im Jahre 1985) in England zur Beurteilung heranzuziehen. Die Befürworter prognostizierten großartige Vorteile, die Gegner einen Kollaps des Systems. Tatsächlich konnte der Aufwand um 10-20% gesenkt werden. Auf der anderen Seite stiegen die Fahrpreise (inflationsbereinigt) um 25-30%. So wurden die Kosten von der öffentlichen Hand weitgehend auf den Fahrgast transferiert. In den Städten gab es einen harten Verdrängungswettbewerb, in den ländlichen Gebieten wurden die Leistungen rasch abgebaut. Insgesamt ging die Zahl der Fahrgäste zurück. Angesichts der mageren Erträge sinkt die Bereitschaft der Unternehmen, in den Wagenpark zu investieren. Auf einzelnen Buslinien haben sich Monopolisten eingenistet, deren einziger Vorteil gegenüber staatlichen Unternehmen es ist, ihre Bücher nicht mehr offenlegen und politisch beurteilen lassen zu müssen (Oligopole).

## Anlastung der Wegekosten

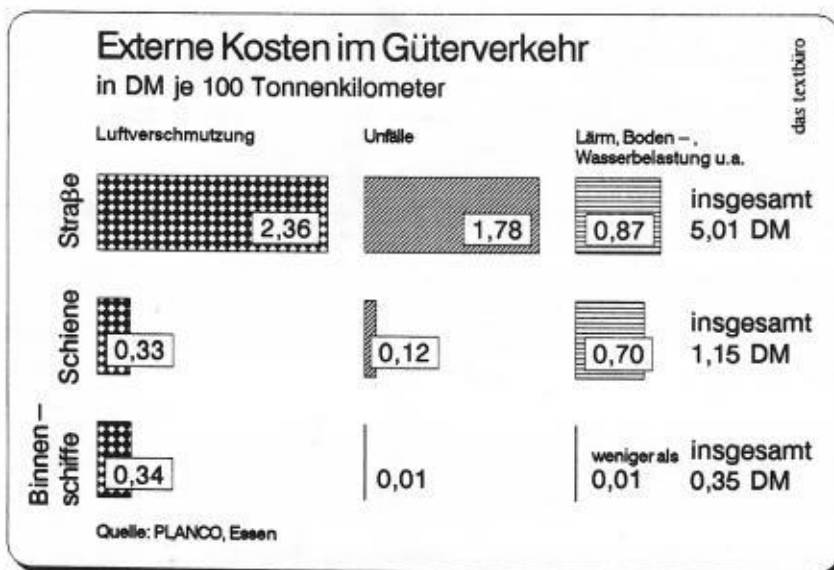
Herrn Bundesverkehrsminister Krause ist uneingeschränkt zuzustimmen, wenn er sagt, es könne nicht hingenommen werden, daß die deutschen Steuerzahler die Verkehrsinfrastruktur bezahlen und Europa sie umsonst benutzt, und weiter, daß er eine Anlastung der vom Straßengüterverkehr verursachten Wegekosten für notwendig hält, weil sonst alle Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Schiene und Wasserstraße scheitern werden.

Weiter vertrat Minister Krause die Auffassung, daß für die Kraftfahrzeugsteuer und die Straßenbenutzungsgebühren europäische Regelungen auf der Basis des Territorialprinzips gefunden werden müssen, was heißt, es soll dort bezahlt werden, wo gefahren wird. Nachdem die Bundesrepublik Deutschland mit ihrer geplanten Straßenbenutzungsgebühr vom europäischen Gerichtshof (EGH) gestoppt wurde, rechnet Krause damit, daß bei der endgültigen Entscheidung des Gerichtes auch Wege zur Gebührenerhebung aufgezeigt werden. Diese Äußerungen machte Krause anläßlich seiner Regierungserklärung, die unter dem Leitthema »Deutsche Verkehrspolitik im zusammenwachsenden Europa« stand. Inzwischen ist das Urteil des EGH gefallen. Wegen der Diskriminierung ausländischer Fahrzeuge wurde der deutsche Antrag abgelehnt.

## Externe Kosten des Verkehrs

Die Planco Consulting GmbH Essen hat für die Mitte der 80er Jahre die externen Kosten des Verkehrs ermittelt. Nach ihren Untersuchungen betragen sie mindestens:

für die Straße 46,1 Mia DM pro Jahr,  
für die Schiene 1,4 Mia DM pro Jahr, und  
für die Binnenschifffahrt 0,2 Mia DM pro Jahr.  
Planco hält für den Straßenverkehr auf die seinerzeitige Höhe der Mineralölsteuer (bis 30.6.91 0,60/0,67 DM pro Liter Benzin, 0,45 DM pro Liter Diesel) eine Abgabe von 1,10 DM je Liter Treibstoff im Personenverkehr und 0,66 DM je Liter im Güterverkehr für erforderlich. Bei der Schiene würde die Abgabe im Personenverkehr 1,74 DM je 100 Pkm und im Güterverkehr 1,15 DM je 100 tkm betragen. Eine Übersicht über die externen Kosten im Güterverkehr zeigt die folgende Tabellengrafik.



Andere Institute kommen bei ihren Untersuchungen zu weit höheren Beträgen für die externen Kosten des Straßenverkehrs, die z.B. nach UPI Heidelberg rund 300 Mio DM/Jahr betragen.

## Schienenwege- ausbaugesetz

Auf einer Veranstaltung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft Bezirksvereinigung Südbayern im April in München meinte der Herausgeber der GRV-Nachrichten, daß die Schiene gegenüber der Straße insofern benachteiligt sei, als für die Realisierung der Bundesfernstraßen, die im Bundesverkehrswegeplan vordringlich eingestuft seien, das Parlament über das Bundesfernstraßengesetz Entscheidungen treffe, während es für die Schiene ein vergleichbares Instrumentarium nicht gebe. Der Redner auf dieser Veranstaltung, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Dr. Wolfgang Gröbel, gab dazu die Antwort, daß sein Haus an einem entsprechenden Gesetz für die Schiene arbeite. Im übrigen wies der Herausgeber der GRV-Nachrichten darauf hin, daß für die Schiene insofern noch eine weitere Benachteiligung bestehe, weil für die Genehmigung von Neubaustrassen nicht nur ein entsprechendes Nutzen/Kosten-Verhältnis und die entsprechende Einstufung im Bundesverkehrswegeplan notwendig seien, sondern daß ihre Rechtfertigung noch durch eine betriebswirtschaftliche Rechnung nachgewiesen werden müsse. In diesem Zusammenhang ist interessant, daß im vergangenen Jahr der Verkehrsexperte der SPD für dieses Jahr ebenfalls ein Schienenwegeausbaugesetz ankündigte, das seine Fraktion im Parlament einbringen wolle.

*Die GRV begrüßt ein solches Gesetz sehr, weil in den Verwaltungsgerichtsverfahren bei einer durch das Parlament beschlossenen Strecke nicht mehr ihre Notwendigkeit von der Bahn gegenüber dem Gericht nachgewiesen werden muß. Damit können Gerichtsverfahren wesentlich beschleunigt werden. Ein solches Verfahren käme den französischen Verhältnissen näher, wo die TGV-Strecken ebenfalls durch Parlamentsbeschluß festgelegt werden. Würde sich der Fahrweg in unmittelbarer Betreuung des Bundes befinden, würden sich die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der DB auf die Betriebsführung begrenzen.*

## GVFG

### Steueränderungsgesetz 92 – Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Am 1. Januar 1992 ist das neue Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Kraft getreten. Nach-

stehend ist aufgeführt, was sich durch das neue Gesetz geändert hat:

1. Zusätzlich zu den bisherigen Mitteln werden den Ländern 1992 ein Betrag von 1,5 Mia, 1993 bis 1995 ein Betrag von jeweils 3 Mia DM zur Verfügung gestellt.
2. Die Programmzuständigkeit geht weitestgehend auf die Länder über. Der Bundesminister für Verkehr ist aufgrund von Vorschlägen der Länder nurmehr zuständig für Vorhaben, die zuwendungsfähige Kosten von 100 Mio überschreiten (Vorhaben von nationaler Bedeutung). Vorhaben der Deutschen Bundesbahn bedürfen jeweils der Zustimmung des betreffenden Landes.
3. 75,8% der Mittel gehen in die alten Bundesländer (ausgenommen Berlin), 24,2% in die neuen Bundesländer. Die Aufteilung von je 50% für den kommunalen Straßenbau und den ÖPNV entfällt, ebenso wie die bisherige Umschichtungsklausel. Den Ländern steht frei, welchen Schlüssel sie wählen wollen.
4. Die Höhe der Förderung aus den Bundesmitteln wird bis zu 75% angehoben. In den neuen Bundesländern 1992 bis zu 90%, ab 1993 bis zu 85% und 1994 bis 80%. Für die dem Bundesminister für Verkehr vorbehaltenen Vorhaben bleibt es bei den bisherigen 60%. Der allgemein festgelegte Fördersatz gilt auch für die Fahrzeugförderung.
5. Auch der Förderkatalog wurde geändert. Unter anderem kommen hinzu die Verkehrsleitsysteme sowie Umsteigparkplätze und Güterverkehrszentren. Die Beschränkung, daß die Vorhaben in Verdichtungsräumen und zugehörigen Randgebieten liegen müssen, ist weggefallen. Weiter sind förderungsfähig Beschleunigungseinrichtungen für den ÖPNV, was sehr wesentlich ist. Es können nun auch Schienenfahrzeuge gefördert werden (bisher waren nur Busse förderungswürdig) und in den neuen Bundesländern kann auch die Modernisierung von Straßenbahnfahrzeugen gefördert werden.
6. Die Bagatellgrenze, die bisher bei 200000 DM lag, ist gestrichen worden.

## EG Verkehrspolitik

1. Am 29.7.91 erließ der Rat der Europäischen Gemeinschaften eine Richtlinie (91/440/EWG) zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft. Die Ziele dieser Richtlinie sind:
  - Unabhängigkeit der Geschäftsführung gewährleisten,
  - zumindest rechnerisch zwischen Fahrweg (Infrastruktur) und Betrieb (Verkehrsleistungen) trennen,
  - Finanzstruktur sanieren,
  - Transitrechte in den Mitgliedstaaten für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen einzuräumen. Das gilt insbesondere für Zugangsrechte



des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs zur Infrastruktur der übrigen Mitgliedstaaten zu angemessenen Bedingungen.

2. Am 20.6. wurde die EG-Verordnung 1893/91 erlassen, die die bekannte EG-Verordnung 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit

dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiete des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffahrtsverkehr ändert. Im Zusammenhang mit der »Regionalisierung des ÖPNV« wird in der nächsten Folge der GRV-Nachrichten hierauf näher eingegangen werden.

---

## BUNDESBahn UND REICHSBahn

---

### Veränderung im Vorstand DB/DR ab Juni 1992

Die Vorstandsgechäfte bei DB und DR werden künftig weitestgehend in Personalunion geführt.

Vorstandsvorsitzender.....	Heinz Dürr
Personenverkehr.....	Hemjō Klein
Personenfernverkehr und Vertrieb.....	Dieter Vagt
.....	(Stellvertretendes Vorstandsmitglied)
Güterverkehr.....	Norbert H. Kern
Fahrweg.....	Peter Münchswander
Infrastruktur.....	Prof. Dr. Ulf Häusler
.....	(Stellvertretendes Vorstandsmitglied)
Forschung und Entwicklung.....	Roland Heinisch
Traktion und Werke.....	Hermann Wolters
.....	(Stellvertretendes Vorstandsmitglied)
Unternehmensentwicklung.....	Dr. Hermann Lenke
Finanzen und Controlling.....	Diethelm Sack
Personal DB.....	Adolf Hartmann
Personal DR.....	Siegfried Klippel
Materialwirtschaft u. Einkauf...NN	

---

### Fahrweg und Transport

#### Getrennt oder in einer Hand?

Einig sind sich der Bundesverkehrsminister Günther Krause, der Vorsitzende des CDU-Bundesfachausschusses Verkehr Dirk Fischer und der Vorsitzende von Reichsbahn und Bundesbahn Heinz Dürr darin, daß die »Behördenbahn« möglichst rasch in eine privatrechtlich organisierte Eisenbahngesellschaft umgewandelt werden soll. Doch im Detail gehen die Meinungen auseinander. Fischer machte deutlich, daß die CDU die Strukturpläne von Bahnchef Heinz Dürr ablehnt. Dürr favorisiert eine bundeseigene deutsche Eisenbahn AG (DEAG) mit Tochterunternehmen für den Personen- und Güterverkehr, eine lediglich rechnerisch eigenständige Fahrweg AG sowie eine

Immobilien AG, die für den Verkauf und die Vermietung von Bahngelände zuständig sein soll. Dagegen vertritt die CDU die Auffassung, daß die Bahn dreigeteilt werde in eine Gütertransport-, eine Personenverkehrs- und eine Fahrweg-AG. Fischer ist weiter der Auffassung, daß die Immobilienverwertung keine originäre Aufgabe der reformierten Bahn sei und auf der anderen Seite versprache nur eine rechtlich eigenständige Netz-AG einen funktionierenden Wettbewerb auf der Schiene. Die CDU, einschließlich des Verkehrsministers, möchte, daß Dritte sich auf deutschen Eisenbahnstrecken tummeln können. In Betracht kämen vor allem die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen und die nationalen Eisenbahnen der europäischen Gemeinschaft, daneben größere Speditionunternehmen und Großversender. Im Reiseverkehr ist der Lufthansaexpress heute schon Modellfall. Reisebürogemeinschaften können eigene Reise- und Schlafwagenzüge einsetzen. Diese Öffnung entspräche auch dem europäischen Wettbewerbsrecht, das staatliche Eisenbahnmonopole untersagt. Die immer wieder von der Bahn vorgebrachten Probleme bei der Nutzung des Schienennetzes könnten, wie Fischer meint, durch einen Fahrplankoordinator vermieden werden, der Strecken und Zeiten je nach Angebot und Nachfrage an die unterschiedlichen Wettbewerber verteilt.

*Die GRV meint, daß das mit dem Fahrplankoordinator nicht so einfach ist wie es sich anhört. Wie ist es, wenn im Wettbewerb ein Zug des Nahverkehrs oder ein hochwertiger Güterzug sich um die gleiche Fahrplankategorie bewerben? Wem gibt der Koordinator den Vorzug, dem Meistbietenden? Ist damit das Ende des Taktverkehrs vorprogrammiert und wird damit das System nicht schon von vornherein ad absurdum geführt?*

---

### Computer Integrated Railroading (CIR)

#### Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit

CIR bedeutet den Einsatz moderner Informationsverarbeitung mit Computerintegration. CIR dient vor allem der Beseitigung von Verkehrsengepässen und zur

Erhöhung der Sicherheit. Das Teilprojekt CIR/ELKe dient der Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernbereich. Rechnergestützte Zugüberwachung (RZÜ) und Linienzugbeeinflussung (LZB) können mit dem Gesamtsystem CIR vernetzt werden.

Erste ELKe-Strecken sollen Hamburg-Basel und Hamburg-München werden. Ziel der Fertigstellung ist 1996. Auch die DR wird in das Projekt CIR einbezogen, wobei die Neubaustreckenabschnitte mit LZB und RZÜ weitgehend CIR-gerecht ausgestattet werden sollen. Das System wird es erlauben, auf Streckensignale zu verzichten. Diese verursachen bekanntermaßen einen sehr großen Unterhaltungsaufwand. Zum System gehört auch die Fahrzeugidentifizierung.

*In einer Reihe von Veröffentlichungen heißt es, daß mit einem Aufwand von 2 bis 3 Mia DM in nur ganz wenigen Jahren die Leistungsfähigkeit der Bahn um 20 bis 30% gesteigert werden kann. Die GRV ist jedoch der Auffassung, daß damit im wesentlichen nur die Leistungsfähigkeit der freien Strecke gesteigert werden kann. In den Knoten spielen die Länge der Halte, das Warten auf Anschlüsse u.ä. die ausschlaggebende Rolle. Soll auch hier die Leistungsfähigkeit entsprechend gesteigert werden, kommt man ohne Um- und Ausbauten nicht aus. Diese Maßnahmen beanspruchen jedoch einen hohen Mitteleinsatz und viel Zeit (rechtliche Verfahren). Ähnliches gilt auch für S-Bahnen, wo Zugfolgezeiten von 90 Sekunden schon immer möglich waren. Wenn jedoch längere Haltezeiten an den Bahnsteigen erforderlich werden, dann ist der Bahnsteighalt für die Zugfolge maßgebend und nicht die Zugfolge der freien Strecke. Auf den übrigen Strecken spielt auch das Mischungsverhältnis der Zugarten eine ganz wesentliche Rolle für die erzielbare Gesamtleistungsfähigkeit. Die Trennung von Güter- und Reisezugverkehr wäre in verschiedenen Relationen dringend erforderlich. Man sollte jedenfalls als eine der vordringlichen Maßnahmen im Zuge der Neubaustrecke Hannover - Berlin die ganze Strecke vom Ruhrgebiet nach Berlin vierspurig ausbauen. Soll die Schiene künftig wieder Hauptverkehrsträger werden, dann müßte das Ruder bei der Fahrweg-Investitionspolitik um 180 Grad zugunsten der Schiene herumgeworfen werden. Leider sieht es nicht so aus, auch wenn zur Zeit mehr Geld in die Schiene als in die Straße fließt, vierzig Jahre falsche Infrastrukturpolitik können damit nicht aufgeholt werden.*

## Bahnbus-Gesellschaften

### Der Ausverkauf beginnt

In Augsburg ist es nun soweit. Der Verkauf der Regionalbusgesellschaft Augsburg (RBA) der Deutschen Bundesbahn, die mit 298 Buslinien das Rückgrat des ÖPNV in Schwaben und Teilen von Oberbayern bildet, ist beschlossene Sache. Die RBA soll an ein Konsortium von zehn privaten Busunternehmen veräußert werden. Die Verhandlungen sind zur Zeit, entgegen viel höherer Erwartungen der Deutschen Bundesbahn, bei einem Verkaufspreis von 2,5 Mio DM angelangt. Das Privatkonsortium muß sich allerdings verpflichten, acht Städten von Lindau bis Augsburg, was vor allem auf die Initiative der Stadt Ingolstadt zurückzuführen ist, einen Anteil von 25% anzubieten. Das Konsortium hat bereits Rationalisierungsmaßnahmen angekündigt, da die RBA zur Zeit ein Minus von 160000 DM pro Jahr einfährt.

Insgesamt handelt es sich zunächst um den Verkauf von 18 regionalen Busgesellschaften mit mehr als 3000 Buslinien. (Der frühere »Geschäftsbereich Bahnbus«). Sicher werden eines Tages auch die restlichen Regionalverkehrsgesellschaften unter den Hammer kommen, zu denen z.B. die Autokraft Kiel, der Regionalverkehr Köln und der Regionalverkehr Oberbayern gehören.

*Die GRV bedauert es, daß die Deutsche Bundesbahn sich im Zuge der Regionalisierung des ÖPNV von ihren Busgesellschaften trennt, da die Grundregeln der Regionalisierung (nicht nur für die Busse, sondern auch für den Schienenpersonennahverkehr im Zusammenhang mit dem Finanzausgleich Bund/Länder) sicherlich noch lange nicht verabschiedet sein werden. Die GRV befürchtet zudem, daß das einheitliche Tarifsysteem (u.a. auch die Anerkennung von Bahnfahrkarten) und die fahrplangerechte Anbindung der Busse an die Schiene verloren gehen werden, wenngleich die Bahn beteuert, daß entsprechende Auflagen Inhalt der Verkaufsverträge sein werden. Die Befürchtung, daß sich die Busgesellschaften der Deutschen Bundesbahn noch vor dem Verkauf von defizitären Linien trennen wollen, um höhere Verkaufspreise zu erzielen, ist ebenfalls noch nicht ausgeräumt. Mit Sicherheit werden die Busunternehmen sich im Zuge der Liberalisierung des Verkehrs eines Tages nicht scheuen, auch den Schienenstrecken Konkurrenz zu machen. Sie brauchen sich schließlich um die Vorhaltung des Fahrwegs nicht zu kümmern und können daher niedrigere Tarife als die Bahn anbieten.*



## Prognosen

### Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt

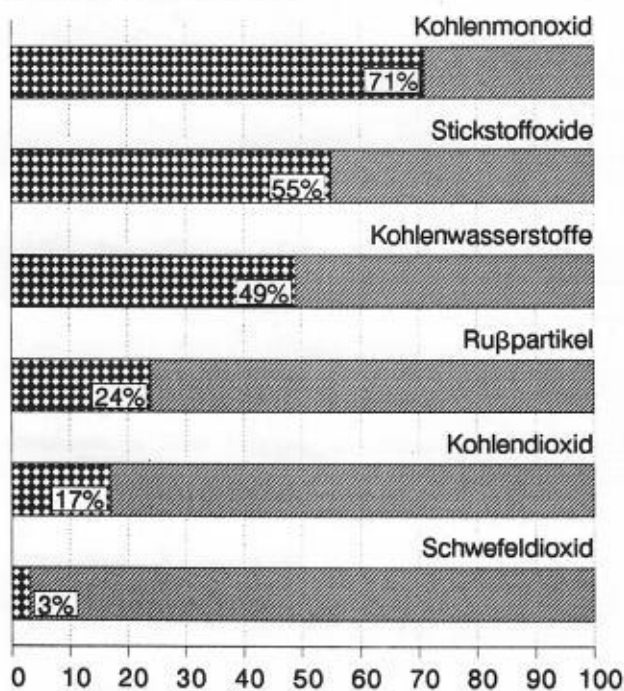
Die EG-Kommission hat kürzlich ein Grünbuch über die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt veröffentlicht. Hiernach wird sich das Güteraufkommen im Straßenverkehr bis zum Jahr 2010 um 42% erhöhen. Für den Güterverkehr der Bahn wird die Zuwachsrate mit 33% prognostiziert. Für den Passagier-Luftverkehr erwartet die Kommission sogar einen Zuwachs von etwa 74%. Der Pkw-Bestand wird um 45% ansteigen, die Personenkilometer um 25%.

Der Transportsektor ist zu einem Drittel am Gesamtenergieverbrauch der Gemeinschaft beteiligt, wobei Bahn und Binnenschiffart als die »sparsamsten« Verkehrsträger bewertet werden. Sie schneiden beim Verbrauch von Primärenergie je tkm besser ab als der Straßengüterverkehr.

Der Anteil der Lkw an den CO<sub>2</sub> Emissionen wird auf 23%, der Pkws auf 55%, der Bahn auf 4% und des Luftverkehrs auf 10% geschätzt.

### Umweltpest Auto

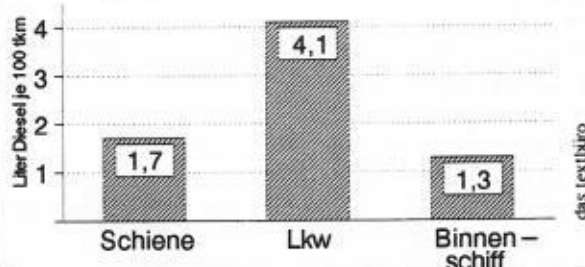
Schadstoffanteile des Straßenverkehrs an den Gesamtemissionen



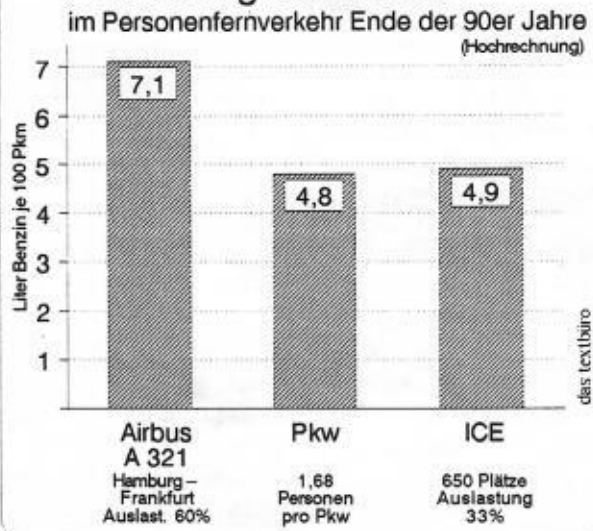
## Primärenergieverbrauch der Verkehrsmittel

Die Regierungskommission Bahn widmete sich in ihrem Bericht auch dem Primärenergieverbrauch der Verkehrsmittel. Sie hält den Vergleich des Endenergieverbrauchs (Schiene = 1, Pkw = 3,5, Lkw = 8,7, Binnenschiff = 2,0) für irreführend. Wir entnehmen dem Bericht die nachfolgende Grafik.

### Primärenergieverbrauch im Güterfernverkehr 1989



### Primärenergieverbrauch im Personenfernverkehr Ende der 90er Jahre (Hochrechnung)



Hiernach verbraucht der Lkw im Güterfernverkehr nur das 2,5- bis 3fache der Primärenergie der Schiene. Im Personenfernverkehr liegt der Primärenergieverbrauch der Schiene »erschreckend hoch«, so der Bericht. Bezogen auf den gefahrenen Personenkilometer verbraucht der ICE etwa so viel Primärenergie wie der Pkw und nicht sehr viel weniger als neuere Flugzeugtypen. Schuld dafür ist das hohe Gewicht des ICE. 4t rollendes Material werden bewegt, um einen Fahrgast zu befördern. Auf den Sitzplatz kommen 1,3 t.

Die GRV will diese Aussagen der Regierungskommission für diesen Vergleich dem Leser nicht vorenthalten.





In der Bundesrepublik steht neben dem bekannten ICE-Netz vor allem die Anbindung Berlins im Vordergrund (Schnellfahrstrecke Hannover-Berlin), deren Realisierung für 1997 erwartet wird. Der ICE bisheriger Bauart kann nur auf den Netzen der DB, der DR, der ÖBB und der SBB verkehren. Für andere Relationen ist ein Mehrsystem-ICE erforderlich, an dessen Entwicklung noch gearbeitet wird.

Durch die Öffnung der Grenzen im Osten sind Anbindungen u.a. von Warschau, Prag, Budapest, Bukarest, Belgrad, Sofia, Istanbul, Ankara langfristig geplant. (Die Anbindung Athens wird durch eine Schnellstrecke von Thessaloniki nach Athen verbessert.) Bei anderen europäischen Eisenbahnen ist man ebenfalls

nicht untätig geblieben: In Italien verkehrt der ETR 500 seit dem 2.6.1991 zwischen Florenz und Rom. Er bringt eine Fahrzeitverkürzung von 40 Minuten. Der im Jahre 1988 eingeführte ETR 450 verbindet Mailand/Rom mit Neapel. Dieser Zug, auch Pendolino genannt, kann mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung Bogen mit höherer Geschwindigkeit als die üblichen Züge befahren.

In Schweden kam im September 1990 der Hochgeschwindigkeitszug X2000 in Betrieb. Er legt die 450 km lange Strecke zwischen Stockholm und Göteborg in 3 Stunden 18 Minuten zurück. In Großbritannien verkehren die IC 250 auf mehreren Strecken mit 250 km/h.

Zum Schienenschnellverkehr in Spanien, wo rechtzeitig zum Beginn der Weltausstellung die Schnellstrecke Madrid - Sevilla eröffnet worden ist, beachten Sie insbesondere folgenden Artikel. Einen Überblick über das europäische Hochgeschwindigkeitssystem (Stand 1991) finden Sie auf Seite 16.



AVE Hochgeschwindigkeitszug der RENFE auf der Neubaustrecke Madrid - Sevilla.

Quelle: Arenillas



Quelle: FAZ vom 25.3.1992

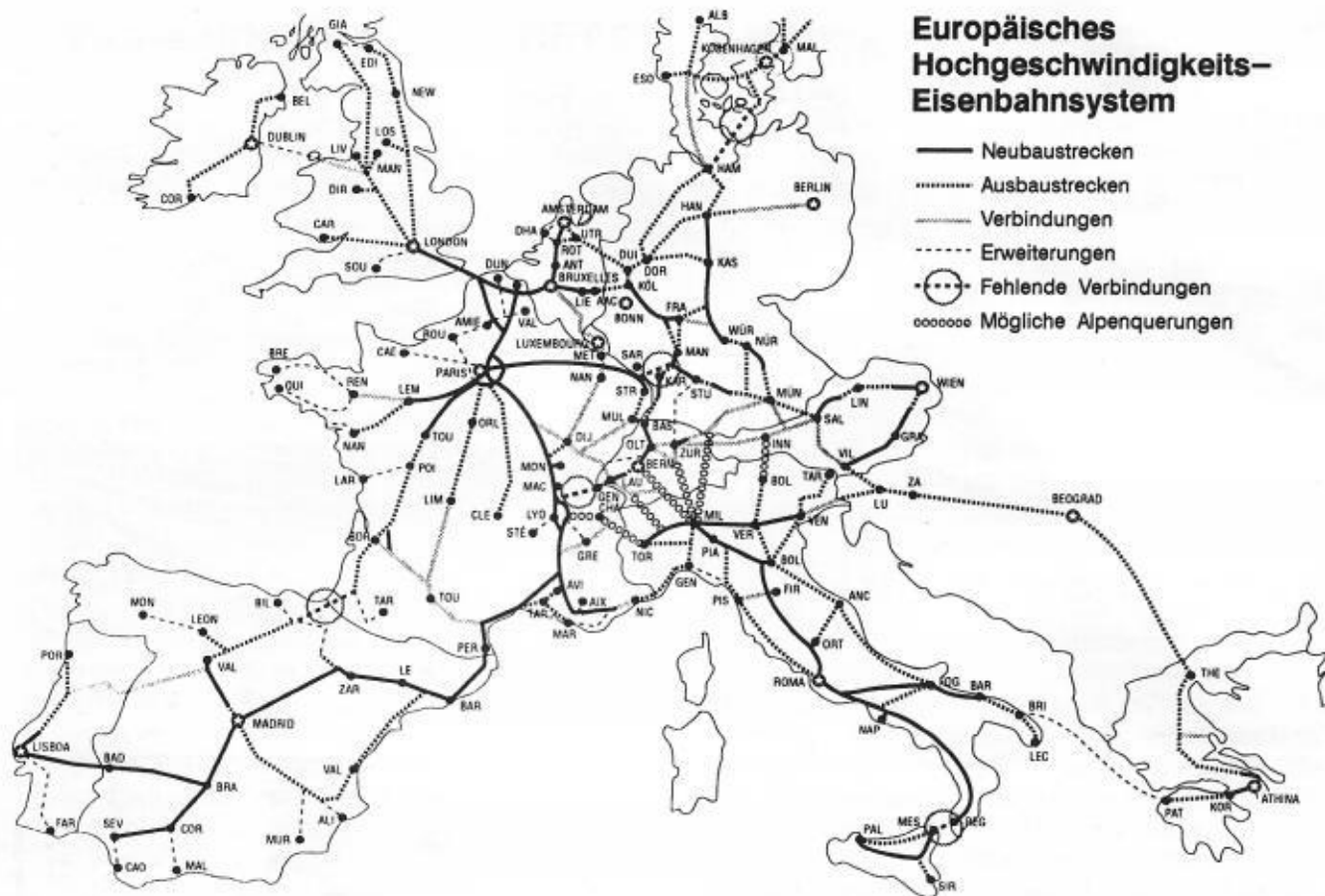
## Madrid - Sevilla in 2 Stunden 30 Minuten

Acht AVE-Züge (AVE = Alta Velocidad Española) mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h haben rechtzeitig zur Eröffnung der Weltausstellung in Sevilla ihren Betrieb aufgenommen. Dazu war der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke erforderlich, die mit Normalspur versehen wurde. Der Fahrpreis der 2. Klasse ist billiger als ein Flugschein. Die Antriebstechnik kommt aus der Bundesrepublik Deutschland, die übrige Ausrüstung vom französischen Firmenkonsortium Alstom im Zusammenhang mit der Weltausstellung, die einen eigenen AVE-Messebahnhof er-

Madrid-Sevilla	471 km
Spurweite	1,435 m
Geschwindigkeit	250 km/h
Schienen	UIC 60
Stromsystem	Einphasen-Wechselstrom 25 kV, 50 Hz
Mindestbogenhalbmesser	4000 m
Maximale Neigung	12,5 ‰
Brücken	31 (insges. 9,85 km)
Tunnel	17 (insges. 15,82 km)
Straßen- und Wege- unter- bzw. überführungen	262

## Europäisches Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnsystem

- Neubaustrecken
- ⋯ Ausbaustrecken
- Verbindungen
- - - Erweiterungen
- ⊙ Fehlende Verbindungen
- ⊖⊖⊖⊖⊖ Mögliche Alpenquerungen



Quelle: Europäische Verkehrsministerkonferenz, 1992

hielt, und mit der Förderung des bisher von der Madrider Zentralregierung etwas stiefmütterlich behandelten spanischen Südens wurde die Schnellstrecke Madrid – Sevilla als erste gebaut, obwohl von verschiedener Seite eine Bevorzugung von Madrid – Barcelona wegen des Anschlusses an das europäische Schnellbahnnetz verlangt wurde. Jetzt soll diese Neubaustrecke folgen. Die Züge fahren zur Zeit etwa im Zweistundentakt. Es gibt drei Zwischenbahnhöfe Ciudad Real, Puertollano und Cordoba, an denen jedoch nicht jeder AVE-Zug hält.

## Schweizer neue Eisenbahntransversalen (Neat)

Bisher war man in der Schweiz der Ansicht, daß ein Parlamentsbeschluß für die Realisierung des Neat-Programms (neue Alpentransversalen) ausreiche. Nach dem das Referendum gegen die Neat jedoch eine ausreichende Zahl von Unterschriften (mit 51 Unterschriften über den erforderlichen 50000) erreichte, muß nun das Schweizer Volk über das Projekt abstimmen. Der Termin ist voraussichtlich der 27.9.92. Verkehrsminister Adolf Ogi geht von einem positivem Votum aus, vor allem, weil die Neat untrennbar mit dem Transitverkehr zwischen Schweiz und der EG verknüpft ist. Nur die Neat könne verhindern daß die

Schweiz von einer Schwerverkehrslawine überrollt wird.

## Wochenendfahrverbot in Österreich

### Rollende Landstraße

Im Arbeitsruhegesetz ist eine 36 Stunden-Wochenendruhe festgelegt, die auch für Lkw-Fahrer gilt. Die österreichische Kombiverkehrsgesellschaft (Ökombi) will nunmehr eine Ausnahme für Lkw-Fahrer im kombinierten Verkehr beantragen. Die rollende Landstraße ist am Wochenende nur zu etwa einem Drittel ausgelastet. Während pro Werktag durchschnittlich 450 Lkw mit der rollenden Landstraße befördert werden, sind es an Samstagen nur 235 und an Sonntagen nur 163 (es handelt sich dabei im wesentlichen um selbständige Unternehmer). Wird dieses Verbot aufgehoben, könnte die rollende Landstraße bis zu 40000 Lkw im Jahr mehr befördern. Der Geschäftsführer Hofer der Ökombi erwartet eine schnelle Entscheidung des Sozialministeriums, damit die im Arbeitsübereinkommen der Regierung vorgesehene Förderung der Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene nicht sinnlos verpufft.

## CSFR-Eisenbahnen fahren in die roten Zahlen

Bei den tschechoslowakischen Eisenbahnen wird mit einem Verlust von 500 Mio DM gerechnet. Die Verhältnisse liegen hier noch schlechter als bei uns. Die Bahn muß im Gegensatz zum Güterfernverkehr allein

für ihren Fahrweg aufkommen. Dazu werden in der CSFR keine Autosteuer erhoben. Schwierig wird unter diesen Umständen die Durchsetzung wichtiger Eisenbahnprojekte wie die Verbindung Prag-Nürnberg (für eine Geschwindigkeit von 270 km/h) und, dies unter dem Aspekt, daß zur Zeit die Fahrzeit von München nach Prag über Nürnberg noch mehr als 10 Stunden beträgt. Noch wichtiger erscheint der Ausbau der Fernverbindung Berlin-Prag-Wien.

---

## ANDERE VERKEHRSMITTEL

---

### Immer wieder Transrapid

Der Entwurf des Bundesministers für Verkehr zum Gesamtdeutschen Bundesverkehrswegeplan vom 9.4.92 geht davon aus, daß sich wegen der größeren Reiseentfernungen im Gefolge der deutschen Einheit die Chancen für eine Magnetschwebbahn erheblich verbessert hätten. Eine Verbindung von Hamburg nach Berlin (etwa 250 km) sei positiv zu beurteilen. Die Ausgaben für diese Transrapidstrecke werden auf 7,5 Mia DM geschätzt. Der Bundesforschungsminister hat bisher die Magnetbahn mit 1,6 Mia gefördert und will nun endlich Ergebnisse sehen.

Noch in diesem Jahr soll mit dem Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Hamburg und Berlin als Hochgeschwindigkeitsstrecke (für 200 km/h) begonnen werden. Der parallele Ausbau von Schiene und Magnetschwebbahn wird damit gerechtfertigt, daß die Eisenbahnstrecke nach dem späteren Hinzu-kommen der Magnetbahn dem Schienengüterverkehr dienen soll und das, obwohl sich Engpässe in dieser Relation bisher gar nicht abgezeichnet haben.

Der Reisezeitgewinn der Magnetbahn ist auf einer Strecke von 250 km an sich recht bescheiden. Außerdem muß für den Lärmschutz auch bei der Magnetbahn viel getan werden, weil sie etwa gleich laut wie ein mit 300 km/h fahrender ICE ist. Ob bei der Magnetbahn wesentlich höhere Fahrpreise als bei der Schiene zu erzielen sind, damit sich der Streckenausbau amortisiert, scheint sehr fraglich zu sein. Die Fahrgäste dürften weitestgehend von der DB auf die Magnetbahn abwandern, was die Verluste der DB erhöhen dürfte. Die Wirtschaftlichkeit – es ist an eine private Finanzierung gedacht – kann wohl kaum nachgewiesen werden; so müßte wohl eine neue Subventionierungsfront eröffnet werden. Problematisch ist vor allem, wie die Einfahrt in das Herz der beiden Städte realisiert werden soll, nachdem sich dem Vernehmen nach beide Kommunen nicht gerade um diese neue Bahn »reißen«.

Weiter muß man berücksichtigen, daß alle Umsteiger, wenn sie auf die Magnetschwebbahn übergehen, viel

Zeit für das Umsteigen verlieren, die nicht durch das schnellere Fahren mit dem Transrapid wieder zurückgewonnen werden kann.

*Die GRV hat sich früher für eine Teststrecke des Transrapid zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn ausgesprochen. Sie kann jedoch eine Transrapidstrecke von Hamburg nach Berlin auf keinen Fall empfehlen, weil diese nur wiederum zu Lasten der Deutschen Bundesbahn ginge und ihr Wert nicht einsehbar ist, zumal mit einer neuen schienenparallelen Trasse unnötig Land verbraucht würde.*

---

### Lkw kostenfrei?

#### Niederländische Lkw im Verkehr mit der Bundesrepublik Deutschland

1990 passierten 9220 Lkw im Tagesdurchschnitt die Grenze zur BRD. Die Gesamtzahl der Einfahrten betrug im gleichen Jahr 1,932 Mio Fahrzeuge, die Ausfahrten 1,268 Mio und die Durchfahrten 0,4 Mio. Bei den Einfahrten betrug das Plus gegenüber 1980 49,1%. Der Leerfahrtenanteil betrug 32,9%.

*Die GRV hält es für eines der größten Ärgernisse, daß diese Fahrzeuge (wenn man von der Mineralölsteuer absieht), deutsche Straßen und Autobahnen befahren dürfen, ohne irgendeinen Beitrag für die Wegekosten zu bezahlen, nachdem sich die Bundesrepublik mit einer Schwerlastabgabe nicht hat durchsetzen können.*

---

### Tempostop durch BGH

#### Bundesgerichtshof stellt »Freie Fahrt für freie Bürger« in Frage

Ein kürzliches Urteil, das vom Bundesgerichtshof im Zusammenhang mit einem Unfall erging, an dem ein Kraftfahrer beteiligt war, der auf einer Autobahn schneller als 130 km/h fuhr, bedeutet, daß aus der bisher unverbindlichen Richtgeschwindigkeit eine



kaum kaschierte Geschwindigkeitsbegrenzung geworden ist: Wer schneller als 130 km/h fährt, riskiert, daß er künftig für seine Raserei bezahlen muß, denn bei dem erwähnten Unfall fanden die Richter des 6. Zivilsenats des Bundesgerichtshofs (BGH) in Karlsruhe, daß auch derjenige für Schäden haftbar gemacht werden kann, der zwar fehlerfrei, aber schneller als 130 km/h fährt.

Der BMV legt jedoch das Urteil in seinem Sinne aus: Verlangt wird ein situationsangepaßtes Fahren; weder aus Gründen der Verkehrssicherheit, noch aus Gründen des Umweltschutzes sei ein Tempolimit notwendig.

*Die GRV meint, daß ein Tempolimit wie auf allen anderen europäischen Autobahnen auch in der Bundesrepublik erforderlich sei*

- weil Unfälle bei hohem Tempo besonders folgenreich sind,
- bei einheitlicher Geschwindigkeit dichter Verkehr besser abfließt und
- bei hoher Geschwindigkeit der Schadstoffausstoß exponentiell anwächst und die Reinigungskraft der Katalysatoren nachläßt.

Das Urteil sagt klar: Wer schneller als 130 km/h fährt, bringt sich wegen der erhöhten Betriebsgefahr, die er dadurch auslöst, auch für einen Unfall in Mithaftung, an dem er unschuldig ist.

In Europa gelten folgende Höchstgeschwindigkeiten für Pkws auf Autobahnen:

- 90 km/h GUS, Norwegen, Türkei
- 100 km/h Dänemark
- 110 km/h Großbritannien (112 km/h), Schweden (90 - 110 km/h), Tschechoslowakei und Polen
- 120 km/h Schweiz, Belgien, Niederlande, Finnland, Spanien, Portugal, Ungarn
- 130 km/h Österreich, Frankreich, Italien
- freie Fahrt Bundesrepublik Deutschland (130 km/h Richtgeschwindigkeit)

Quelle: Spiegel, Heft 13, 1992.

## Wunderheilmittel

### Intelligente Verkehrsleitsysteme, »cooperatives Verkehrsmanagement«

Mit einem Millionenprogramm will Bundesverkehrsminister Krause die Autobahnen elektronisch aufrüsten. Elektronisch gesteuerte Leitsysteme für Autofahrer und Straße sollen vor dem Verkehrsinfarkt bewahren. Damit soll eine bessere Ausnutzung des knappen Straßenraums bewirkt werden. Bis zum Jahr 1995 sollen 74 Projekte zur Verkehrsbeeinflussung auf Autobahnen mit einem Wert von 550 Mio DM realisiert werden. Sicherlich können Signalsysteme, Nebelwarnanlagen, oder schaltbare Verkehrszeichen die Zahl der Unfälle vermindern helfen. Tatsächlich gelang es nach dem ersten Jahr auf der A5 in Hessen, die Zahl der staubedingten Unfälle um mehr als ein Drittel abzusinken. Insgesamt hat es

ein Fünftel weniger Unfälle gegeben, jedoch ist ein deutlicher Abbau von Kapazitätsengpässen durch die bisherigen Anlagen nicht eingetreten. Allenfalls kann von einer Leistungssteigerung von 5 bis 9% gesprochen werden.

Auch die Autobranche setzt auf »kollektiv-individuelle Leitsysteme«. Die Ergebnisse erscheinen jedoch nach sechsjähriger Entwicklung, die nicht nur von Bonn, sondern auch von der EG-Kommission finanziell unterstützt wurde, noch reichlich mager. So will der BMV und der Freistaat Bayern die erste Stufe eines kooperativen Verkehrsmanagements auf der A9 mit einer 27 Mio teuren Anlage in Betrieb nehmen, die bei Staus Umleitungen empfiehlt und auch auf Park and Ride-Anlagen im Norden von München verweisen soll.

*Die GRV meint, daß allein mit technischen Maßnahmen der geschilderten Art der drohende Verkehrsinfarkt auf unseren Straßen nicht verhindert werden kann - ebensowenig wie mit weiterem Straßenbau. Notwendig sind vielmehr Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehr bzw seiner Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel. Dabei sollte die Anlastung der externen Kosten nach dem Verursacherprinzip an vorderster Stelle stehen.*

## Was kostet das Auto?

Der ADAC hat für 1991 Monatsausgaben für einen Golf Ci 1,3 zu 603 DM errechnet. 21 DM für Nebenausgaben, 7 DM für Öl, 33 DM für Waschen, 40 DM für Versicherung, 177 DM für Benzin, 131 DM für Reparaturen und Reifen, 194 DM für Wertverlust. Dabei wird unterstellt, daß es sich um einen neu gekauften Wagen handelt, der fünf Jahre behalten wird und 20000 km im Jahr zurücklegt.

Benzin (einschließlich Mineralölsteuer), Kfz-Steuer (hier nicht aufgeführt), Versicherung sind die Posten der Minimalrechnung fürs Autofahren. Aber damit kommt nicht einmal der sparsamste Autofahrer, der unter der Laterne parkt, aus. Der große Posten »Wertverlust« wird selbst von akkuraten Rechnern übersehen. Ganz fehlt nach Auffassung der GRV der Posten der externen Kosten.

# VERSCHIEDENES

## Kurzberichte

### Neue Westbahn in Österreich

Bis zum Jahr 2000 soll ein 50 km langer Streckenabschnitt der »neuen Bahn« zwischen Wien und St. Pölten fertiggestellt werden. Der Streckenabschnitt soll vierspurig ausgebaut werden; zwei Gleise dienen ausschließlich dem Güterverkehr. Die Strecke soll mit einer Maximalgeschwindigkeit von 250 km/h befahren werden können. Mit einem 13,3 km langen Tunnel soll der Wiener Wald unterfahren werden.

### Zuckerrübenverkehr per Bahn

Nach einem Bericht der Deutschen Bundesbahn soll in den alten Bundesländern bis spätestens 1994 kein Zuckerrübentransport auf der Schiene mehr durchgeführt werden.

### Ausbau des kombinierten Verkehrs

Die Deutsche Bundesbahn will in den nächsten Jahren rund 5,5 Mia DM in den kombinierten Ladungsverkehr investieren, davon gute 5 Mia in leistungsfähige Terminals. Damit soll das Transportaufkommen bis zum Jahr 2010 mit 134 Mio t vervielfacht werden. 1990 fuhr die Deutsche Bundesbahn 26 Mio t im kombinierten Verkehr.

### SBB 1991 in roten Zahlen

1991 standen 6,49 Mia Schweizer Franken Ausgaben nur Einnahmen in Höhe von 6,46 Mia gegenüber. Im Vergleich dazu erwirtschafteten die SBB im Jahr 1990 noch ein Plus von 2,7 Mio Schweizer Franken.

### Kombiterminal in München-Riem

Ende September 1992 wird der Kombiterminal in Betrieb gehen. Betreiber werden sein: Transfracht, Kombiverkehr, Containerdepot München GmbH und Straßenverkehrsgenossenschaft Bayern Süd e.G. zu gleichen Teilen (Kapital 2 Mio DM).

### Erweiterung der Nahverkehrszone

Zum 27. Mai wurde die Nahverkehrszone von 50 km auf 75 km erweitert. Damit erhält das Güternahverkehrsgewerbe die Chance, seine Verkehrsleistungen erheblich zu erweitern, sicherlich nicht nur auf Kosten des Straßenfernverkehrs.

### DB verkauft Nebenstrecken

Für den symbolischen Preis von einer DM verkaufte die DB 1991 vier Strecken mit einer Länge von 159 km an die Elbe-Weser GmbH. Für weitere sechs Strecken laufen derzeit Verkaufsverhandlungen.

### DB-Kleingutverkehr

DB und DR lehnen eine Abgabe des Kleingutgeschäfts an die Speditionen ab. Sie wollen 1 Mia DM in diesen Verkehr stecken, um wettbewerbsfähig zu werden und mit schwarzen Zahlen in diesem Bereich zu fahren. Es sollen 41 Frachtzentren und 50 Verteilpunkte eingerichtet werden. Die Spediteure möchten der Bahn nur die Aufgabe des Truckers zuweisen.

*Die GRV steht in dieser Frage hinter der Bahn. Sie weist darauf hin, daß die überwiegende Zahl der Spediteure zugleich auch Trucker sind. Sie verfügen über einen mehr oder weniger großen Lastkraftwagenpark. Wir möchten das Speditionsunternehmen kennenlernen, das nicht auch seinen letzten Lkw einsetzt, bevor es sich der Bahn bedient. Es sei denn, daß die Bahn so erhebliche Vorteile bietet und daß der Verlager Bahntransport vorschreibt, so daß die Spedition auf den Einsatz eigener Fahrzeuge verzichtet.*

### Plan für die Privatisierung von DB und DR

Im Februar dieses Jahres erhielt Bundesverkehrsminister Krause von der Bundesregierung den Auftrag, einen Plan für die Privatisierung der Bahn auszuarbeiten. Bis Sommer nächsten Jahres sollen die dazu erforderlichen gesetzgeberischen Vorarbeiten abgeschlossen sein. Wichtig ist dabei u.a. die Trennung von Fahrweg und Betrieb. Eine staatliche Verwaltung des Fahrweges lehnt Krause grundsätzlich ab.

### Ärmelkanaltunnel

Der Eröffnungstermin, der für den 15.6.93 vorgesehen war, muß verschoben werden. Erst im Spätsommer 1993 sollen die Shuttle-Züge ihren Betrieb aufnehmen können. Gründe sind u.a. Verzögerungen bei der Innenausrüstung des Tunnels und Sicherheitsbedenken der Behörden hinsichtlich des rollenden Materials, wodurch Umplanungen erforderlich wurden. Der eigentliche Eisenbahnfernverkehr wird voraussichtlich erst Mitte 1994 den Tunnel passieren können. Hier liegt der Grund in verzögerten Lieferungen des rollenden Materials sowohl bei British Rail als auch bei den SNCF.

## Kombinierter Kleingutverkehr – Probelauf für Partie- und Stückfracht

Mit dem Einstieg in den kombinierten Kleingutverkehr (KKV) testet die Bahn seit April 1990 eine umladefreie Haus-Haus-Leistung für den Partiefracht- und teilweise auch den Stückfrachtverkehr. Für den Transport zwischen den Umschlagbahnhöfen werden Direktzüge des kombinierten Ladungsverkehrs, im Straßenvor- und -nachlauf Straßenzustellfahrzeuge benutzt. Als Transportbehälter sind zunächst für den Betriebsversuch 20 Wechselbehälter im Einsatz. Mit diesem neuen System bietet die Bahn auch im Teilladungsbereich eine durchgehende, umladefreie Transportkette zwischen einem und mehreren Absendern und Empfängern. Beiladungen zur Komplettierung bei den Versandgüterabfertigungen oder Teilentladungen bei den Empfangsgüterabfertigungen sind vorgesehen. Das Pilotprojekt KKV zeigt bereits nach kurzer Erprobungszeit, daß das bisherige Leistungsangebot im Stück- und Partiefrachtverkehr hinsichtlich Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und Flexibilität noch verbessert werden kann.

## In eigener Sache

Die Sondernummer der GRV-Nachrichten zur »Verkehrspolitik und Bundesbahn« vom Oktober 1991 hat weite Beachtung gefunden. In dieser Sondernummer hat Dr. Peters den Zickzackkurs der bundesdeutschen Verkehrspolitik in den vergangenen vier Jahrzehnten »trefflich nachgezeichnet« (Gefährliche Ladung, Heft 1/92). Gegen Überweisung von DM 5.- auf das Konto der GRV können Interessenten noch Exemplare erhalten.

## Resolution

Folgende Resolution wurde gelegentlich der letzten Mitgliederversammlung der GRV beschlossen:

*Angesichts zunehmender Bedrohung von Mensch und Umwelt durch den weiter wachsenden motorisierten Straßenverkehr und die Zunahme der ökonomischen Verluste durch immer mehr Staus auf den Straßen fordert die GRV den Bundestag, die Bundesregierung und alle sonstigen politisch Verantwortlichen auf, nun endlich die längst überfällige Wende in der Verkehrspolitik zu vollziehen.*

*Die GRV fordert insbesondere*

- eine weitestmögliche Verlagerung des deutschen und des europäischen Straßengüterfernverkehrs auf die umweltfreundlichere Schiene,
- den dringend notwendigen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur durch Bereitstellung der erforderlichen Mittel und Beschleunigung der entsprechenden Planungsverfahren,
- den Ersatz der »Kilometerpauschale« für die Benutzung des Autos für den Weg zur Arbeit durch eine (niedrigere) allgemeine »Entfernungspauschale«, die unabhängig von der individuellen Wahl des Verkehrsmittels gewährt wird.

*Im übrigen tritt die GRV nachdrücklichst für die konsequente Anwendung des marktwirtschaftlichen Verursacherprinzips auch im Bereich des Verkehrs ein. Soziale Marktwirtschaft erfordert ehrliche Kostenanlastung und unverfälschte Wettbewerbsverhältnisse. Es geht nicht länger an, daß die immensen externen Kosten des motorisierten Straßenverkehrs – und hier insbesondere des schweren Lkw-Verkehrs – weiterhin auf die Allgemeinheit abgewälzt werden.*

Herausgeber: Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.  
Mitglied des Deutschen Naturschutzrings (DNR)  
Bromberger Straße 5, 4000 Düsseldorf 13  
Telefon: (0211) 74 15 07

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

Verantwortlich im Sinne  
des Presserechts: Dr. - Ing. Alfons Thoma  
Richelstraße 14,  
8000 München 19

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) 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

Bank -  
verbindungen: Stadtparkasse Düsseldorf  
Konto 45 004 652 (BLZ 300 501 10)  
Postgiroamt Essen  
Konto 632 84 - 431 (BLZ 360 100 43)

DTP - Satz, Grafik, Layout: Ursula Schletzbaum  
8080 Fürstenfeldbruck  
Druck: Kriegdruck GmbH  
8032 Gräfelfing