

Bromberger Straße 5
4000 Düsseldorf 13



Nachrichten

GESELLSCHAFT FÜR RATIONALE VERKEHRSPOLITIK e.V.

VERKEHRSPOLITIK

Briefwechsel

Die GRV schreibt dem Bundesminister der Finanzen

Betrifft: Bahnreform

Sehr geehrter Herr Bundesminister,
anlässlich des Abendessens mit dem Internationalen Presseclub München am Samstag, den 18. Juli in Krumbach, sagten Sie mir, Sie würden ein Schreiben von mir in Sachen Bahnreform gerne entgegennehmen. Ich erlaube mir deshalb, Ihnen einige Gedanken dazu vorzutragen.
Da eine erfolgreiche Reform der deutschen Bahnen meines Erachtens nicht isoliert, sondern nur in engem Zusammenhang mit einer grundlegenden Reform der Verkehrspolitik möglich ist, beginne ich mit grundsätzlichen Bemerkungen zu diesem Komplex, bevor allgemeine und spezielle Überlegungen zur Bahnreform folgen.

Verkehrspolitik

Eines der Grundgesetze jeder vernünftigen Wirtschaftspolitik ist das Verursacherprinzip: Wer gesamtwirtschaftliche Schäden verursacht, muß für die Kosten aufkommen. Die positive Folge ist, daß er sich bemühen wird, diese Schäden - und damit die Kosten - zu vermindern. »Soziale Marktwirtschaft erfordert ehrliche Kostenzurechnung und unverfälschte Wettbewerbsverhältnisse« (W. Frickhöffer). Das gilt auch für den Sektor Verkehr. Die tiefere Ursache aller unserer Verkehrsprobleme liegt in der weitgehenden Ignorierung dieser elementaren Prinzipien. Der motorisierte Straßenverkehr - und hier insbesondere der schwere Straßengüterfernverkehr - verursacht Jahr für Jahr hohe Folgekosten (externe Kosten), die auf die Allgemeinheit abgewälzt werden. Entsprechende Rechnungen für die alten Bundesländer schwanken zwischen 50 und 200 Milliarden pro Jahr. Auf jeden Fall gilt: Der Straßenverkehr ist

durch Nichtanlastung seiner externen Kosten viel zu billig. Dadurch fehlen Anreize zur Verminderung entbehrlichen Verkehrs, zur Verkürzung der Transportwege, zur Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel und zur technischen Optimierung der Fahrzeuge im Hinblick auf Energie, Abgase, Lärm und Sicherheit. Die Forderung kann deshalb nur lauten: Drastische Erhöhung der spezifischen Abgaben des Straßenverkehrs, und zwar - damit sich Wirtschaft und Verbraucher rechtzeitig darauf einstellen können - stufenweise über mehrere Jahre verteilt. Am zweckmäßigsten ist dabei eine Belastung auf der Basis der Verkehrsleistung. Diese spiegelt sich im Treibstoffverbrauch wider. Der richtige Weg führt deshalb über die Mineralölsteuer.

VERKEHRSPOLITIK	
Briefwechsel	1
Nutzen des Straßenverkehrs?	3
Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92)	4
Nachlese	7
Stimmen zur Bahnreform	7
Bahnreformen im Ausland	8
ÖBB - Reform	9
Neuorganisation der Dänischen Staatsbahnen	10
Regionalisierung des Nahverkehrs	10
BUNDESBAHN UND REICHSBAHN	
Umschlagbahnhof München - Riem	11
Leistungssteigerung durch CIR - ELKE	11
Neigezüge auch für den Fernverkehr?	12
Bahntrans	13
Neuwagentransport per Bahn	13
AUSLÄNDISCHE BAHNEN	
Neue Eisenbahn - Alpentransversale - NEAT	14
Forschungsvorhaben bei der SNCF	14
Doppelstöckiger TGV bei der SNCF	15
Superzüge in Japan	15
ANDERE VERKEHRSTRÄGER	
»Kranich in Not«	15
Gesamtdeutsche 0,8 Promille - Grenze	15
Rhein - Main - Donau - Kanal	16

Beim Lkw ist zusätzlich eine Straßenbenutzungsgebühr erforderlich, wie sie seit langem im Gespräch ist. Mit den so gewonnenen Mitteln ließe sich unter anderem auch die überfällige Entschuldung der Bahn bewerkstelligen, wengleich dies nicht zur Begründung dieser fiskalischen Belastungen des Straßenverkehrs dienen darf; hier käme nur der Hinweis auf die Anwendung des Verursacherprinzips in Betracht.

Die Nichtanlastung der externen Kosten, zusammen mit der Konzentration der staatlichen Verkehrsinvestitionsmittel in den 50er und 60er Jahren ausschließlich auf den Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen, hat zu extremen künstlichen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Bahn geführt. Hierzu vergleichen Sie bitte den Leitartikel der GRV-Nachrichten Nr. 13/14. Die Folge: Wachsendes Defizit, steigender Schuldenberg und sinkender Verkehrsanteil bei der Schiene, zugleich wachsendes Chaos auf den Straßen und gefährlich steigende Belastung von Mensch und Umwelt. Eine »Strukturreform« allein der Bahn reicht deshalb nicht aus, um aus diesem Dilemma zu kommen, vielmehr bedarf es gleichzeitig einer »Strukturreform« der Verkehrsfinanz-, der Verkehrsinfrastruktur- und der Verkehrsordnungspolitik. Die bisher sichtbar gewordenen Ansätze für eine solche Reform genügen indessen nicht, vielmehr sind weitere entscheidende Schritte nötig.

Zur Bahnreform

Die GRV stimmt mit den grundsätzlichen Zielsetzungen der Bahnkommission und der Bundesregierung überein: Zusammenführung von DB und DR zu einer unternehmerisch strukturierten Bahn und Ermöglichung eines finanziell unbelasteten Neuanfangs. Ob dazu die Organisationsform einer Aktiengesellschaft gewählt werden muß, oder die Form einer juristischen Person des öffentlichen Rechts ausreicht, ist für die GRV sekundär; wichtig ist vor allem, daß der Vorstand freie Hand für seine Geschäftspolitik erhält und seine Personalpolitik von den Zwängen des Öffentlichen Dienstrechts befreit wird.

Die rechnerische und organisatorische Trennung in die Bereiche Fahrweg, Güterverkehr und Personenverkehr erscheint nur unter der Bedingung sinnvoll, daß eine enge Kooperation gewährleistet ist. Die spätere Umwandlung in drei rechtlich und wirtschaftlich völlig selbständige, privatisierte Aktiengesellschaften ohne das Dach einer als Holding fungierenden DEAG erscheint mir dagegen problematisch, weil Personenverkehr und Güterverkehr produktionstechnisch mit dem Schienennetz eine Einheit bilden; die Zerschlagung dieser Einheit in völlig getrennte, miteinander konkurrierende Teile führt zum Verlust von Synergieeffekten. So macht es zum Beispiel wenig Sinn, den Lokomotivpark und das Lokführerpersonal in die Sektoren Güterverkehr und Personenverkehr zu separieren; die Universallok der Reihe 120 kann tagsüber IC- und nachts Intercargo-Züge ziehen; Entsprechendes gilt auch für die Lokführer. Schließlich ist zu befürchten, daß bei einer Versteigerung der Fahrplantrassen durch die Fahrweg-AG der

glänzend eingespielte Taktverkehr der ICE-, IC/EC- und IR-Züge (mitsamt den darauf abgestimmten Anschlüssen in die Region) auf der Strecke bleibt – zum Schaden für die Bürger und die Umwelt.

Die Regionalisierung des Nahverkehrs, durch beinahe erpresserische Methoden der DB – »wenn Du nicht zahlst, fahre ich nicht mehr« – da und dort schon fast realisiert, verlangt eine Umschichtung von Bundesmitteln zu den Ländern, wobei der bisherige »Bahndeckel« für die Leistungen der DB im Öffentlichen Personennahverkehr gewiß nicht von den Ländern akzeptiert werden wird.

Die Bahnentschuldung, die Finanzierung der Fahrwegbehörde und die Regionalisierung des Nahverkehrs verlangen vom Bund Aufwendungen, die aus allgemeinen Haushaltsmitteln nicht finanzierbar sind. Die Finanzierung gelingt nur über eine beträchtliche Erhöhung der Mineralölsteuer und die Einführung der lange genug diskutierten Schwerverkehrsabgabe. In diesem Punkte sollte die Bundesregierung die SPD beim Wort nehmen, die sich in ihren verkehrspolitischen Grundsatzpapieren schon seit langem für diesen Weg ausgesprochen hat, aber sich bedeckt hält, wenn es um die politische Durchsetzung geht. Ähnliches gilt für die FDP. Gewiß wird es Widerstände bei der Straßenlobby geben, aber es gibt gute ökonomische und ökologische Gründe dafür, den empfohlenen Weg einzuschlagen. Gerade auch für unsere Umwelt wäre das ein Gewinn.

Ich hoffe, sehr verehrter Herr Minister, Ihnen mit diesen Ausführungen einige Anregungen für die weitere Diskussion gegeben zu haben, und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Ihr

gez. Dr.-Ing. Alfons Thoma

Der Bundesminister der Finanzen gibt der GRV folgende Antwort

Sehr geehrter Herr Dr. Thoma,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 27. Juli 1992 zur Bahnreform und für die Übersendung der GRV-Nachrichten Nr. 13/14.

Ich kann Ihnen versichern, ich teile die Zielrichtung Ihrer Ausführungen: Der Verkehr muß in der Zukunft verstärkt auf die Schiene umgelenkt werden. Ich denke, die Bundesregierung hat mit den Entscheidungen zur Strukturreform Bahn und zum Bundesverkehrswegeplan '92 hierzu eine deutliche Weichenstellung gegeben.

Der Kabinettsbeschuß vom 15. Juli 1992 lautet: »Ziel einer Strukturreform der Eisenbahnen ist es, die Bahn in die Lage zur Versetzen, an dem zu erwartenden, zukünftigen Verkehrswachstum stärker als

bisher beteiligt zu sein. ... Dieses Ziel ist nur zu erreichen, wenn die Eisenbahnen im Rahmen eines verkehrspolitischen Gesamtkonzepts in die Lage versetzt werden, sich dauerhaft als Wettbewerber im Verkehrsmarkt zu behaupten."

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Strukturreform wird über verschiedene einnahmeerhöhende Maßnahmen zur Belastung des Straßenverkehrs diskutiert. Hier sind jedoch noch Abstimmungen der Bundesregierung mit der Europäischen Gemeinschaft notwendig. Mit ersten Ergebnissen ist in Kürze zu rechnen. Ich denke, wir kommen damit der Durchsetzung des Verursacherprinzips ein deutliches Stück näher und stärken auf diese Weise auch die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn.

Ein weiteres Element der Förderung der Bahn stellt der Bundesverkehrswegeplan '92 dar, der erhebliche Investitionen in den Aus- und Neubau von Schienenwegen vorsieht. Von einer Konzentration der Investitionsmittel auf die Straße kann m.E. nicht mehr gesprochen werden.

Ich denke, wenn es uns gelingt, die jetzt vorgesehenen Maßnahmen Bahnreform, Verlagerung der Investitionsmittel zu Gunsten der Schiene und Belastung des Straßenverkehrs in abschbarer Zeit umzusetzen, dürfte eine stärkere Nutzung des Verkehrsträgers Bahn möglich sein.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Theo Waigel

Gesellschaftlicher Nutzen des Straßenverkehrs?

von Dieter Witt und Martin Schloßbauer¹⁾

In der Vergangenheit wurde bei der Untersuchung externer Effekte des Verkehrs vor allem das Augenmerk auf die gesellschaftlichen Kosten gerichtet. Diese entstehen z.B. aufgrund von Luftverunreinigungen oder Lärmemissionen. Auch Unfälle beziehungsweise deren Folgen werden zu den externen Kosten gerechnet. Dabei wurde festgestellt, daß der Schienenverkehr weit weniger soziale Kosten verursacht als der Straßenverkehr. In der jüngeren Diskussion wird vor allem von Vertretern der Automobilverbände darauf hingewiesen, daß auch der gesellschaftliche Nutzen des Straßenverkehrs eine große Rolle spielt und die sozialen Kosten sogar erheblich übersteige.

Ökonomisch richtig ist es, nicht nur einseitig die Kosten oder den Nutzen zu betrachten, sondern beides gemeinsam, wenn man nicht, wie in der Vergangenheit häufig geschehen, davon ausgeht, daß der von

den Verkehrsträgern bewirkte Nutzen etwa gleich ist. Wenn dies aber nicht zutrifft, ist es falsch, Kosten und Nutzen der Verkehrsleistung jeweils isoliert zu betrachten. Es kommt auf die Differenz an. Diese kann nicht nur insgesamt, also bezogen auf die Gesamtleistung der Verkehrsträger, sondern auch je Beförderungsfall betrachtet werden.

Man darf dabei jedoch nicht nur die gegenwärtige Kosten/Nutzen-Differenz beim Schienen- und Straßenverkehr ins Kalkül ziehen, sondern muß auch die Möglichkeiten des Schienenverkehrs berücksichtigen, die er bei einer anderen, für ihn optimalen Verkehrspolitik, nutzen könnte. Die Feststellung eines hohen gesellschaftlichen Nutzens des Straßenverkehrs bedeutet nämlich nicht, daß der Schienenverkehr nicht in der Lage wäre, einen solchen Nutzen zu bewirken. Während der Nutzen des Straßengüterverkehrs einer Untersuchung unterzogen wurde, wobei zu fragen wäre, ob diese Untersuchung des wissenschaftlichen Nachvollzugs bedarf, blieb der Nutzen des Schienenverkehrs bisher noch unerforscht. Zu berücksichtigen wäre dabei allerdings, daß sich der Schienenverkehr gegenwärtig aufgrund einer verfehlten Verkehrs- und insbesondere Verkehrsinfrastrukturpolitik nicht entfalten konnte und weiterhin nicht entfalten kann.

Die bisherige Politik hat auch verhindert, daß die sozialen Kosten beim Verursacher bilanziert und nicht mehr auf die Allgemeinheit abgewälzt werden, wodurch der Straßenverkehr so vermeintlich billig wird. Die verursachungsgemäße Bilanzierung müßte bewirken, daß der Straßenverkehr die von ihm verursachten Folgekosten selbst zu tragen hätte.

Dazu gehören insbesondere auch solche, die durch die Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit entstehen. In diesem Zusammenhang wird jedoch die Grenze einer umfassenden Kostenrechnung deutlich. Gesundheitliche Schäden oder gar Menschenleben können nicht monetär bewertet werden. Alle Versuche in dieser Richtung sind nicht nur methodisch unbefriedigend, sondern auch aus ethischen Gründen höchst zweifelhaft.

Der Nutzen des Straßenverkehrs ist - vor allem im Bereich der Mobilität - unbestritten hoch, in manchen Sektoren auch sicher höher als der der Bahn. Insbesondere gilt dies für Gebiete, die nicht an die Schiene angeschlossen sind. Daß vielfach Gewerbe- und Industriegebiete fernab der Bahn und für sie z.T. unterreichbar ausgewiesen wurden, stellt ebenfalls eine Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Schiene dar. Sicher wird man auf den Straßengüterverkehr, vor allem im kleinräumigen Verteilerverkehr, nicht verzichten können. Unzweifelhaft ist aber auch, daß der Schienenverkehr in manchen Bereichen bisher schon einen höheren Nutzen aufweist. So ist das Reisen mit der Bahn eben sehr viel sicherer als mit dem Auto.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, daß der Straßenverkehr einen hohen Nutzen stiftet. Die Frage lautet jedoch, ob die Bahn mit entsprechender Unterstützung durch eine ökonomisch und ökologisch

¹⁾ Die hier vorgetragenen Auffassungen sind Meinungen der Verfasser.

vernünftigeren Verkehrspolitik aufgrund ihrer wesentlich höheren Massenleistungsfähigkeit in die Lage versetzt werden könnte, einen viel höheren Nutzen zu erbringen, als sie gegenwärtig zu leisten vermag. Diese Frage ist zu bejahen. Daß dabei auch in Zukunft ein Verzicht auf das individuelle Transportmittel nicht in Betracht kommt, ist selbstverständlich. Allerdings ist es nicht damit getan, über das Verursacherprinzip bei der Anlastung externer Kosten die Wettbewerbssituation für die Bahn fairer zu gestalten. Denn in jedem Fall sind die nachhaltigen Schäden an der Natur, sind Verletzte und Tote ein Preis, der durch keinen noch so hohen Nutzen gerechtfertigt ist.

Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92)

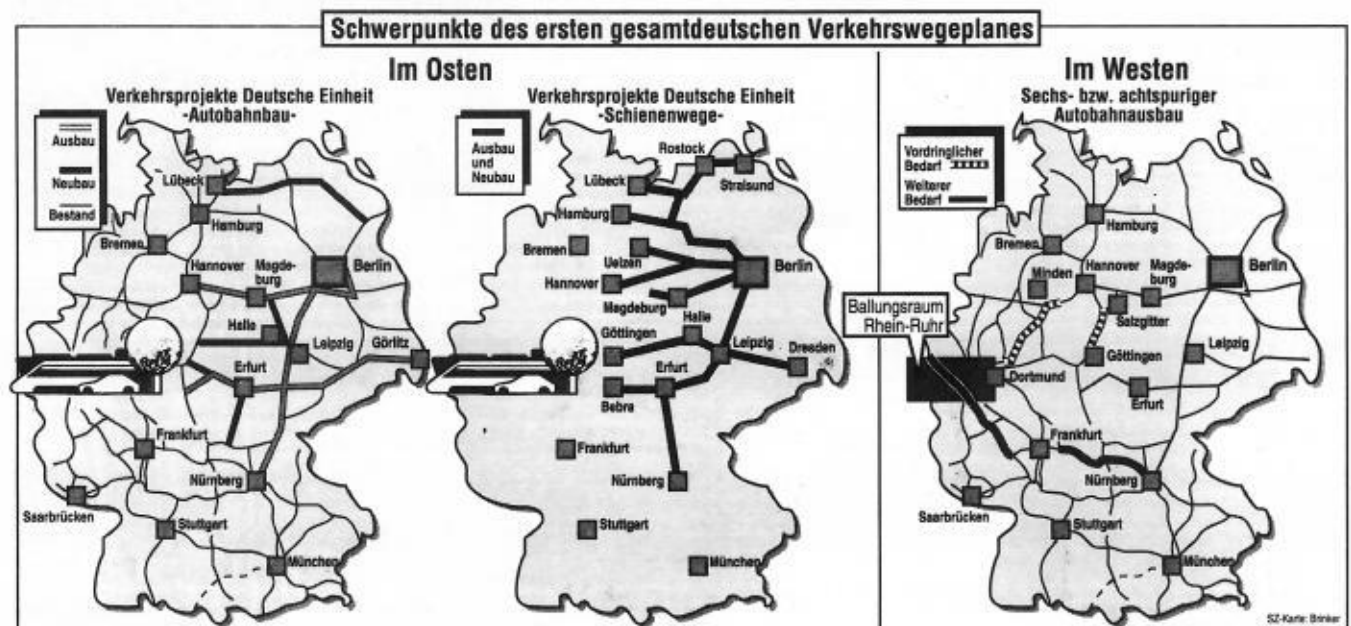
Keine echte Wende zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel

Die Bundesregierung hat den BVWP '92 auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, Prof. Dr. Günther Krause, am 15. Juli 1992 beschlossen. Mit der diesem Verkehrswegeplan zugrundeliegenden Verkehrspolitik dürfte es unmöglich sein, daß im Jahre 2050 höchstens noch ein Ausstoß von 20% des Niveaus an CO₂-Emission von 1987 den Naturhaushalt belastet. Zu diesem Problem sagt der Präsident des Bundesumweltamtes, Heinrich von Lersner: "Was der Katalysator uns bei den Stickstoffoxiden an Erfolgen gebracht, hat uns die starke Zunahme des Lkw-Verkehrs wieder aufgeessen." In den letzten fünf Jahren ist der CO₂-Ausstoß im Verkehrsbereich um 20% gestiegen. Klimazerstörung durch Verkehr ist die Folge verkehrspolitischer Fehlentscheidungen. Nur mit einer Reduzierung der derzeit zurückgelegten Personen- und Güterkilometer im Flug- und Auto-

verkehr könnte die oben erwähnte Reduzierung erreicht werden.

Die Aussage, daß die Verkehrswegeinvestitionen in den nächsten Jahrzehnten erstmalig vorrangig im Schienennetz getätigt werden sollen und über den Investitionen im Fernstraßennetz liegen, stellt nach Auffassung der GRV keine »Trendwende« dar. Überflüssig hält die GRV die Einbeziehung der Magnetschnellbahn Transrapid in die Bundesverkehrswegeplanung. Die GRV befindet sich dabei in guter Gesellschaft: Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesminister für Verkehr hat sich ebenfalls gegen die Aufnahme von Transrapidstrecken in den BVWP '92 ausgesprochen. In die parlamentarischen Beratungen zum Bundesverkehrswegeprogramm 1992 sollen auch eine Novellierung des Bundesfernstraßengesetzes und ein Bedarfsplan für die Schienenwege einbezogen werden. Gutachter erwarten für den Zeitraum 1988 bis 2010 eine Steigerung des Güterverkehrs auf der Straße von 95%, auf der Schiene von 55% und auf den Bundeswasserstraßen von 89%. Im Personenverkehr wird die Verkehrssteigerung bei der Straße auf 30%, bei der Schiene auf 42% und im Luftverkehr auf 140% geschätzt. Mit Steigerungsraten wird ebenfalls deutlich, daß man z.B. im Güterverkehr keine Trendwende zugunsten der Schiene erwartet, obwohl in die Berechnungen höhere Treibstoffkosten, Parkraumbeschränkungen und Kapazitätsprobleme im Straßennetz eingegangen sind. Die neuen Maßnahmen werden einheitlich nach gesamtwirtschaftlichen, ökologischen, städtebaulichen und anderen Kriterien beurteilt. Bei den Vorhaben der Bahn wurde zusätzlich untersucht, ob der Betrieb der neuen Strecken ohne Verluste für die Bahn möglich ist.

Nur Projekte, die bei dieser Beurteilung als besonders vorteilhaft anzusehen sind, wurden für die Aufnahme in den »vordringlichen Bedarf« vorgeschlagen. Die übrigen »vorteilhaften Maßnahmen« werden als »weiterer Bedarf« ausgewiesen. Ihre Realisierung ist erst nach dem Jahre 2010 möglich. Der »vordringli-



che Bedarf« beträgt rund 222 Mia DM; davon entfallen auf die Bahnen 108 Mia DM = 49%, auf die Bundesfernstraßen 99 Mia DM und auf die Bundeswasserstraßen 15 Mia DM. Wenn man die Gesamtinvestitionen des Planes betrachtet, der 493, also fast 500 Mia DM beinhaltet, so soll das Schienennetz 194,9 Mia DM (39,5%) erhalten; es liegt damit knapp vor den Bundesfernstraßen mit 38,8%. Damit können die Versäumnisse früherer Jahrzehnte nicht kompensiert werden. Ob dieser Plan überhaupt finanzierbar ist, steht auf einem anderen Blatt. Im übrigen spielt natürlich auch eine ganz wesentliche Rolle, inwieweit die Vorhaben in diesem

Zeitraumen überhaupt durchsetzbar sind. Letzten Endes gibt es aus dem Bundesverkehrswegeprogramm 1985 noch erhebliche Überhänge, die in den neuen Bundesverkehrswegeplan herübergenommen werden mußten. Der Überhang im vordringlichen Bedarf umfaßt bei den Schieneninvestitionen 55,5 Mia DM, von denen 20,4 Mia DM bereits getätigt wurden. Als größtes Einzelvorhaben der DB ist die ABS/NBS von Karlsruhe über Offenburg und Freiburg nach Basel zu nennen, deren Kosten auf rund 7 Mia DM veranschlagt wurden. Davon wurden bis 1991 480 Mio DM ausgegeben. An vorderer Stelle steht auch die Neubaustrecke Köln - Rhein/Main mit 5,7 Mia DM, von denen 20 Mio DM bis 1991 ausgegeben wurden. Bei der Reichsbahn ist neben den anteiligen Maßnahmen in den Korridoren Hamburg - Berlin die Ausbaustrecke von Helmstedt über Magdeburg nach Berlin hervorzuheben, ein Verkehrsprojekt deutsche Einheit, das mit 2,1 Mia DM veranschlagt ist, wovon 360 Mio DM bereits im vergangenen Jahr investiert worden sind. Die erheblichen Summen, die bei den »neuen Vorhaben« des »vordringlichen Bedarfs« auftauchen, erklären sich auch aus den mit der Vereinigung hinzugekommenen neuen Anforderungen an die Infrastruktur, besonders in Ost - West - Richtung. Hier steht auf seiten der Bundesbahn die ABS/NBS Hanau - Erfurt als teuerstes Projekt mit etwa insgesamt 8,5 Mia DM oben an. Bei der Reichsbahn ist es der Knoten Berlin mit 10 Mia DM; hier sind jedoch die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen noch nicht abgeschlossen. Betrachtet man beide Bahnen schon als Einheit und die geplanten Verbindungen großräumig, so stellen sich als ehrgeizigstes Projekt die Ausba- und Neubaustrecken von Nürnberg über Erfurt und Halle - Leipzig nach Berlin dar, deren Gesamtvolumen ohne den Ausbau der Knoten Halle - Leipzig und Berlin auf mehr als 11 Mia DM kommt. Im internationalen Verkehr wurden mit einem Ansatz von 11,2 Mia DM »länderübergreifende Projekte« berücksichtigt, davon 8 Mia DM im »vordringlichen



Bedarf«. Das derzeit bekannteste Projekt ist die Schnellbahnverbindung von Paris über Brüssel nach Köln und Amsterdam. Der deutsche Teil ist die im Überhang eingestellte 550 Mio DM teure Ausbaustrecke Aachen - Köln. Der Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt auch die Vereinbarungen mit den Nachbarstaaten. So kamen die Verkehrsminister Deutschlands und Frankreichs überein, die deutschen und französischen Hochgeschwindigkeitsnetze über Saarbrücken und Straßburg zu verbinden. Mit den Niederlanden ist eine Vereinbarung abgeschlossen, nach der u.a. die Strecke Amsterdam - Utrecht - Arnheim - Emmerich - Oberhausen für eine Geschwindigkeit vom 200 km/h im Personenfernverkehr ausgelegt werden soll. Auch mit der Schweiz, der CSFR, Österreich und Polen sind Gespräche über länderübergreifende Projekte des Schienenverkehrs im Gang oder die Einrichtung von Arbeitsgruppen fest vereinbart. Auch mit Dänemark laufen die Gespräche über die feste Querung des Fehmarnbells. Natürlich enthalten die im Bundesverkehrswegeprogramm aufgeführten Strecken noch keine konkreten Trassenführungen, und in vielen Fällen sind natürlich auch bei den neuen Projekten Variantenuntersuchungen erforderlich. Der Bundesverkehrswegeplan 1992 beinhaltet auch die Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für den öffentlichen Personennahverkehr und den kommunalen Straßenbau. Die nachstehende Tabelle zeigt die Höhe der Finanzhilfen von 1992 bis 1996.

Die Mittel stehen wie folgt zur Verfügung: 0,25 bis 0,50% für Forschung, 78,5% der verbleibenden Mittel fließen den Altländern zu, 24,2% sind für die neuen Bundesländer einschließlich Berlin vorgesehen. 80% der Mittel werden den Ländern nach Kraftfahrzeugquoten überlassen, 20% der Mittel bleiben für Schienenvorhaben des ÖPNV reserviert (über 100 Mio DM für Vorhaben in Verdichtungsräumen). Der Förderhöchstsatz für die Länderprogramme (mit Ausnahmen für die neuen Bundesländer) beträgt bis

Investitionsstruktur 1991 – 2010

	BVWP '92 Gesamtinvestitionen 1991 – 2010		BVWP '85 Gesamtinvestitionen 1986 – 1995 nur alte Bundesländer			
	Mrd DM	%	Mrd DM	%		
1. Schienennetz DB/DR ¹⁾	194,9	39,5	35,0	27,8		
2. Bundesfernstraßen	191,4	38,8	50,1	39,7		
3. Bundeswasserstraßen	28,0	5,7	8,0	6,4		
Zwischensumme	414,3	84,0	93,1	73,9		
4. Luftfahrt	2)	2)	2,3	1,8		
5. GVFG – Finanzhilfen	76,1	15,4	27,8	22,0		
6. übrige Bereiche	2,6	0,6	2,9	2,3		
Endsumme	493,0	100	126,1	100		
davon Investitionen für Neu- und Ausbau bzw. Hauptbautitel Straßenbau:						
	Mrd DM	% von Gesamt- inv.	% von Neu- u. Ausbau	Mrd DM	% von Gesamt- inv.	% von Neu- u. Ausbau
1. Schienennetz DB/DR	108,3	22,0	48,7	25,6	20,3	45,5
2. Bundesfernstraßen ³⁾	99,6	20,2	44,7	26,2	20,8	46,5
3. Bundeswasserstraßen	14,7	3,0	6,6	4,5	3,6	8,0
Endsumme	222,6	45,2	100	56,3	44,7	100

1) Allgemeine und streckenbezogene Investitionszuschüsse des Bundes auf Basis Status quo Bedingungen des Rechtsstatus der Bahnen.

2) Investitionen des Bundes in die Flugsicherung entfallen ab 1993 durch Privatisierung.

3) Hauptbautitel

741 16: BAB – Erweiterung

741 17: BAB – Neubau

741 27: Bundesneustraßenbau
(jeweils mit Grunderwerb)

} Bedarfsplaninvestitionen

zu 75%, der Höchstsatz für die Bundesprogramme beträgt wie bisher 60% der zuwendungsfähigen Kosten. Der Katalog der förderungsfähigen Vorhaben wurde ebenfalls geändert. Die Bagatellgrenze ist weggefallen. Für ÖPNV – Schienenvorhaben ist die Voraussetzung, daß die Vorhaben in Verdichtungs-räumen oder den zugehörigen Randgebieten liegen, entfallen. Der Katalog ist auch erweitert worden. Darunter ist auch die Förderung der öffentlichen

Verkehrsflächen von Güterverkehrszentren, Beschleunigungseinrichtungen für den ÖPNV und die Beschaffung von Schienenfahrzeugen für den ÖPNV vorgesehen. Die Programmkompetenz liegt nunmehr weitestgehend bei den Ländern.

Die GRV begrüßt die Förderungsmöglichkeit von Nebenbahnen in der Fläche und die Möglichkeit, daß nunmehr neben den Straßenbussen auch Schienenfahrzeuge in den Förderkatalog aufgenommen worden sind.

Nachlese

Zum Beitrag »Deutsche Eisenbahn AG auf verlorenem Posten« in Heft 13/14

Zu diesem Beitrag von Herrn König wurde neben vielen Stimmen der Übereinstimmung auch Kritik laut. Deswegen möchten wir hier nochmals eine Klarstellung bringen. Herrn König ging es im Grundsatz darum zu zeigen, daß Marktwirtschaft im Verkehr äußerst problematisch ist, weil die Verkehrsträger von der Infrastrukturpolitik des Bundes abhängig sind. Wenn über mehrere Jahrzehnte nur Straßen gebaut wurden, kann es einen nicht verwundern, daß sich die Bahn in der rückliegenden Zeit nicht wie der Straßenverkehr entfalten konnte. Wir möchten noch einige Zitate nachstehend bringen, die das Thema des Einflusses der Infrastruktur verdeutlichen.

Christian Schneider in der Süddeutschen Zeitung vom 8. September: "Bei der Frage, wieviel Liberalisierung möglich und wieviel Harmonisierung nötig ist, spielen Kraftfahrzeugsteuer und Mineralölsteuer, Straßenbenutzungsgebühr, Kabotage, Kontingentierung, Sozialbestimmungen usw. eine wichtige Rolle. Das alles muß sein, und trotzdem hilft es nicht viel, wenn man nicht zu einer koordinierten Planung der europäischen Verkehrsinfrastruktur kommt. Noch zuvor muß freilich verbindlich festgelegt werden, welcher Verkehrsträger - Straßen-, Schienen-, Wasser-, Luftverkehr - welche Rolle spielen soll. Danach müssen sich die Investitionen richten.

(Bemerkung des Herausgebers: Dies ist alles andere als eine freie Marktwirtschaft!)

Reinhard Thimm in Die Deutschen Bahnen, Heft 8, 1992. Er zitiert aus der Verkehrssitzung des Bundeskabinetts vom 15.7.92: "Vor allem die deutliche Steigerung der Verkehrsanteile von Schiene und Wasserstraße können nur gelingen, wenn Kapazitätsengpässe schnell beseitigt und Netzergänzungen zügig gebaut werden können."

Klaus Daubertshäuser, SPD: "Nachdem die Schieneninfrastruktur bis heute sträflich vernachlässigt wurde, muß das Motto der Zukunft lauten: Bahn sanieren, heißt Schienenverkehrswege bauen."

Stimmen zur Bahnreform

Ekkehard Gries, FDP: Die von den Transportunternehmen unabhängige Fahrweg AG wird den Schienenweg offensiv, aber wettbewerbsneutral vermarkten und so der EG demonstrieren, "daß Deutschland ernst macht mit diskriminierungsfreiem Wettbewerb auch auf der Schiene."

Dirk Fischer (für CDU/CSU - Fraktion): "Gleichzeitig werden Schritte zu einer rechtlichen und organisatorischen Trennung von Fahrweg und Transport vorbe-

reitet. Eine separate Fahrweg AG wird einen diskriminierungsfreien Zugang Dritter zum Schienennetz ermöglichen, der von der EG gefordert wird.

Bemerkung der GRV: Die wettbewerbsneutrale Vermarktung der Fahrplantrassen durch die Fahrweg AG wird für sehr problematisch gehalten, zudem eine Aktiengesellschaft nach dem Prinzip der Gewinnmaximierung zu arbeiten hat.

Deutscher Industrie- und Handelstag, DIHT: "Die Feststellung der Bundesregierung, daß die Reformziele nur zu erreichen sind, wenn die Eisenbahnen im Rahmen eines verkehrspolitischen Gesamtkonzepts in die Lage versetzt werden, sich dauerhaft als Wettbewerber im Verkehrsmarkt zu behaupten, läßt fragen, wann ein solches Konzept vorgelegt wird. Wenn der wirtschaftliche Erfolg der Bahnreform davon abhängt, müssen die flankierenden Maßnahmen zu seiner Absicherung dargelegt werden." Der DIHT sagt sogar, daß die Schaffung eines vom Wettbewerb bestimmten Marktes für Dienstleistungen des Schienenverkehrs wichtiger sei, als überhaupt die Sanierung der Bahn. "Die Bundesregierung habe noch nicht nachgewiesen, daß wenigstens das sogenannte Kernnetz kostendeckend betrieben werden könnte oder daß dies eine der Folgen der Strukturreform sein wird. Weiter fehlt eine Aussage darüber, für welches Schienennetz der Bund den Bestand garantiert, statt zusammen mit seiner Bahn AG darauf zu warten, daß sich ein Land oder eine Kommune bereit findet, für unwirtschaftliche Strecken die Kosten, wenn nicht Trägerschaft zu übernehmen. Wenn die Bundesregierung die Staatsbahn von dem ihr heute »gesetzlich obliegenden Aufgaben befreien« und diese zukünftig allein »von den Gebietskörperschaften wahrnehmen« lassen will, muß sie den öffentlichen Auftrag des Bundes erklären. Eine Reihe von Fragen werfe die Aussage der Bundesregierung auf, die finanzielle Sanierung der Bahn sei aus dem normalen Haushalt nicht zu decken und nur "im Rahmen eines mit der EG-Kommission abgestimmten Gesamtkonzepts zu befriedigen, das eine gerechte Anlastung der Wegekosten vorsieht, die Wettbewerbssituation des Transportgewerbes berücksichtigt und die Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr einschließt."

Der Bundeshaushalt wird im Zuge der Bahnreform nicht nur zur Bereinigung von Altlasten in Anspruch genommen. Auch in Zukunft müssen, nach Auffassung des DIHT, Mittel bereit gestellt werden, um Investitionen zur Modernisierung und zum Ausbau des Schienennetzes zu finanzieren oder um Betriebsverluste der Fahrwegsparte auszugleichen. Keine der von der Bundesregierung geprüften Reformvarianten sieht vor, die Deutsche Bahn AG oder wenigstens ihre Fahrwegsparte, so zu organisieren, daß alle damit verbundenen Finanzierungsfragen unabhängig von den Zwängen der allgemeinen Haushaltspolitik gelöst werden könnten. Insbesondere die Infrastrukturinvestitionen würden weiterhin nur nach Maßgabe der jährlichen Haushaltsgesetze finanziert.

Daß notwendige Investitionen zur Erhaltung und zum Ausbau rechtzeitig vorgenommen werden, ist beim

Schiennetz auch in Zukunft genauso unsicher wie beim Bundesfernstraßennetz. Um vom Bundeshaushalt unabhängig zu werden, schlägt der DIHT ein Sondervermögen »Bundesverkehrswege« oder eine »Bundesverkehrswege AG« vor. In diese Sondervermögen sollte auch das Schiennetz des Bundes eingegliedert werden. Dieses Sondervermögen läßt sich durch die allgemeine Erhebung von Wegeabgaben finanzieren und könnte auch privates Kapital für die Finanzierung der Infrastruktur mobilisieren.

SPD zur Bahnreform (DVZ, Nr. 78, vom 23. Juli 1992). Hier wird berichtet, daß das sogenannte »Restsondervermögen Bahn«, in dem alle finanziellen Altlasten und künftigen Finanzrisiken zusammengefaßt werden sollen, einen explosiven Schuldentopf darstellt, der selbst das Finanzrisiko der Treuhandanstalt in den Schatten stellen könnte. Dieser Ansicht ist der haushaltspolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, Helmut Wiczorek. Die Lasten, die mit der Strukturreform auf den Bund zukommen, hätten eindeutig in den Bundeshaushalt und in die Finanzplanung eingestellt werden müssen. Die aufzubringenden Zinsen sprengten die Finanzplanung des Bundes. Nach dem vorliegenden Plan übernehme ein »Schattenhaushalt« die Bahnschulden von 60 Mia DM. Dieser Haushalt nehme zwischen 1993 und 1996 selbst neue Kredite im Volumen von 12 Mia DM jährlich auf, so daß sich die Verschuldung des Sondervermögens Ende 1996 auf deutlich mehr als 100 Mia DM belaufen werde.

Der Bundesrechnungshof hat Zweifel, ob die Bahnstrukturreform tatsächlich zu den erwarteten Einsparungen von 100 Mia DM innerhalb von 10 Jahren führen wird. Zwar behält sich der Rechnungshof eine Stellungnahme zu diesem Thema ausdrücklich vor. Er ließ aber durchblicken, daß das Einsparungsziel ohne weiteres nicht nachvollziehbar sei. Der Rechnungshof legt der DB nahe, die Beteiligungskonzeption zu überdenken. Die Minderheitsbeteiligung sollte aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben werden. Die Bundesbahnholding solle kurzfristig ein erstes Strategiepapier für den Ausbau und die Straffung des Beteiligungsengagements vorlegen. Der Rechnungshof beanstandet ferner, daß die DB die schon 1988 festgestellten Mängel im Abrechnungssystem bis heute nicht beseitigt habe.

Der Bundesfinanzminister, Dr. Theo Waigel, hält es für unabdingbar, die Finanzierung der vom Kabinett bereits beschlossenen Bahnstrukturreformen zu klären, bevor sie verwirklicht wird.

Zur Diskussion steht die finanzielle Absicherung des pro Jahr zu erwartenden Defizits beider Bahnen von insgesamt rund 14 Mia DM. Zur Abdeckung dieses Betrages wären Autobahngebühren in Höhe von rund 400 DM jährlich pro Fahrzeug oder eine Mineralölsteueranhebung in Höhe von 30 Pfennig/Liter erforderlich. Es könne gelingen, Einnahmen in dieser Größenordnung auf EG-Ebene durchzusetzen. Möglich seien auch Stufenlösungen, wonach in den Jahren nach 1994 schrittweise Mehreinnahmen aus dem Straßenverkehr zugunsten der Bahn verwendet werden

sollten.

Im Finanzministerium wird die Krause-Rechnung akzeptiert, wonach die angestrebte Bahnreform 100 Mia DM an Einsparungen in zehn Jahren bringen soll. Dennoch, so heißt es, müssen die »verbleibenden« 400 Mia DM an Bundesmitteln in diesem Zeitraum aufgebracht werden. Allein die laufenden Verluste summieren sich in zehn Jahren auf mindestens 140 Mia DM, ohne daß damit die zusätzliche Verschuldung gebremst werde.

In das neu zu schaffende Sondervermögen der Bundesbahn werden die heutigen Altlasten in Höhe von 55 Mia DM ebenso eingehen wie die »hängenbleibenden« Kosten für Personal einschließlich Pensionszahlungen in Höhe von weiteren 33 Mia DM jährlich. Das Sondervermögen wird Zinsen und Tilgungen in Höhe von jährlich 43 Mia DM leisten. Die Einnahmen aus der Personalüberleitung der Beamten an die Bahn-Aktiengesellschaft und die Gebühren für die Fahrwegnutzung werden rund 28 Mia DM betragen, so daß eine Unterdeckung von jährlich etwa 14 Mia DM verbleibt.

Aus der Sicht des Finanzministers besteht die Gefahr, daß sich das Sondervermögen zu einem Schattenhaushalt entwickelt. Da das Sondervermögen nach der Bahnreform keine aktiven Geschäfte betreibe, werde es ohne eigene Einnahmen Schulden aufbauen. Diese Entwicklung möchte das Finanzressort vermeiden. Ungelöst sind auch die mit der Regionalisierung verbundenen Finanzierungsfragen.

Fazit aller dieser Bemerkungen für die GRV: Die GRV sieht nach wie vor erhebliche Schwierigkeiten in der Finanzierung der Bahnreform. Sie ist nach ihrer Auffassung nur dann zu schaffen, wenn neue Finanzierungsquellen, beispielsweise durch Erhöhung der Mineralölsteuer, gewonnen werden. Die GRV ist enttäuscht, daß die früher immer von der SPD geforderte Heranziehung des Straßenverkehrs zur Finanzierung der Bahnreform jetzt von einigen Teilen der SPD als Abkassieren der Autofahrer bezeichnet wird, während es in Wirklichkeit um mehr Kostenwahrheit im Verkehr geht.

Bahnreformen im Ausland

Großbritannien

Obwohl man in Großbritannien bisher in allen Bereichen mit der Privatisierung sehr weit vorangekommen ist, kommt ein kompletter Verkauf des Unternehmens BR (British Rail) nicht in Betracht. Über die Privatisierung im Omnibusbereich mit den negativen Folgen ist in den GRV-Nachrichten 13/14 bereits berichtet worden. Nach einem Weißbuch »Neue Chancen für die Eisenbahn« soll British Rail in zwei Teile zerlegt werden. Rail Track übernimmt das Schiennetz und die sonstige Infrastruktur, eine Betriebsgesellschaft führt die Dienste durch. Private Firmen werden eingeladen, sich um Betriebslizenzen zu bemühen. Dazu werden zwei Aufsichtsbehörden

für erforderlich gehalten, ein Amt für die Ausgabe der Lizenzen und ein Amt für den Zugang zur Schiene. Güter- und Paketverkehr sollen an Private verkauft werden. Die Gewerkschaften nannten bisher das Weißbuch einen Fahrplan zum Disaster.

Frankreich

Die SNCF sollen Staatsbahn bleiben. Da Herstellungs- und Entwicklungskosten für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (TGV) voll vom Staat übernommen werden, gelingt es der Bahn, bescheidene Gewinne zu erwirtschaften.

Die GRV meint dazu, daß eine Entlastung der Eisenbahnen von den Fahrwegkosten das finanzielle Ergebnis der Bahnen unabhängig von ihrer Struktur schon ganz wesentlich verbessern würde.

Schweiz (SBB)

Eisenbahner gegen eine Privatisierung.

Mit Vehemenz wollen die Beamten und Angestellten der Bahn sich gegen die Privatisierung der SBB wenden. Auf einer zweitägigen Tagung in Bern im Mai dieses Jahres wurde dieses Thema auf die Tagesordnung gesetzt. Anlaß dafür ist die schlechte finanzielle Situation der SBB. Sie hat dazu geführt daß immer mehr Seiten eine Teilprivatisierung der SBB fordern. Auch der Verkehrsminister Adolf Ogi schließt diesen Weg nicht aus, und auch das SBB-Management hält die teilweise Privatisierung der Bahn für eine wenn auch erst mittelfristige Alternative. Der Verband der Schweizerischen Eisenbahner (SEV) erklärte, daß man nicht an jedem Meter Schienenstrang hänge, aber man verlange, daß andere Lösungen besser sein müßten als der derzeitige Zustand. Die Kosten müßten bei einem verbesserten Angebot gesenkt werden. Die ersten Schritte auf dem Rationalisierungsweg sind für den Verband wenig vertrauenerweckend. Beispielsweise habe die Privatisierung des Wagenreinigungsdienstes in Basel gezeigt, daß lediglich ein tieferes Lohnniveau angestrebt werde. Um die sozialen Errungenschaften zu erhalten, werde der Verband notfalls auf die Barrikaden gehen. Der Verkehrsminister geriet auf dieser Tagung auch ins Kreuzfeuer der Kritik. Die Idee des Ministers, den Regionalverkehr den Kantonen zu überantworten, sei ein heimliches Sichdavonschleichen des Bundes aus einer wichtigen Aufgabe, und die Ausführungen Ogis, daß bei einer Teilprivatisierung der Bahn auch der Beamtenstatus neu überdacht werden müsse, habe nicht gerade zu einer Beruhigung bei den Eisenbahnern beigetragen.

Schweden (SJ)

Wettbewerb ja, aber nicht auf dem Schienennetz.

Die Zulassung Dritter zum schwedischen Schienenverkehr lehnt der Generaldirektor der Schwedischen Staatsbahnen, Stig Larsson, ab. Er habe nichts gegen einen freien Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt, sagte Larsson bei der Vorlage der Bilanz des Jahres 1991, aber das von der Regierung verfolgte Konzept des freien Verkehrsrechts auf dem gesamten schwedischen Schienennetz werde die Wirtschaftlichkeit

sowohl der SJ als auch der Konkurrenten untergraben. Larsson rechnet zwar damit, daß innerhalb der nächsten zwei Jahre die SJ in eine Eisenbahngesellschaft umgewandelt werden. An eine Privatisierung glaubt er jedoch nicht. Der Güterverkehr ist, so berichtete der Generaldirektor, nach wie vor das Problemkind der SJ. Die Verkehrsleistungen sind 1991 wegen der rückläufigen Konjunkturentwicklung nicht so ausgefallen, wie man es sich gewünscht habe. Erst 1993 könne mit einem Gewinn im Güterverkehr gerechnet werden. Der Personenverkehr habe wesentlich erfolgreicher abgeschnitten. Die Einnahmen stiegen um 14%, so daß er Ende 1992 wohl in diesem Bereich einen Gewinn von 500 Mio SKR präsentieren könne. Große Hoffnungen setzt der SJ-Chef dabei auf den Hochgeschwindigkeitszug X 2000, der Flugreisende zum Umsteigen auf die Bahn bewegen soll. Von etwa 890 000 Passagieren, die jährlich mit dem Flugunternehmen SAS zwischen Stockholm und Göteborg pendeln, will er 300 000 auf den Zug holen. Für das laufende Jahr kündigte der Bahnchef weitere Rationalisierungsmaßnahmen im Personalbereich an. Nachdem die SJ 1991 in ihrem Verkehrsteil schon 1126 Mitarbeiter entlassen hatten, sollen in diesem Jahr rund 500 - 1000 Arbeitsplätze abgebaut werden, vor allem aus dem Bereich Verwaltungspersonal und aus dem Bereich der Lokführer.

ÖBB - Reform

Wir haben über den Entwurf eines neuen Bundesbahngesetzes der ÖBB in Nr. 11/12 der GRV-Nachrichten berichtet. Die Verhandlungen zu diesem Gesetz sind in vollem Gange. Angeblich gibt es nurmehr wenige strittige Punkte, so daß Anfang des Jahres der neue österreichische Verkehrsminister, Viktor Klima, sich dahingehend geäußert hat, daß die Österreichischen Bundesbahnen noch in diesem Jahr reformiert werden könnten.

Strittig sind vor allem folgende Punkte:

- Dienst- und Personalrecht der Eisenbahner,
- Kapitalausstattung der neuen Gesellschaft und
- Weisungsrecht des Verkehrsministers.

Der Verkehrsminister ist bereit, das Weisungsrecht auf allgemeine verkehrspolitische Grundsätze und Eingriffe in Notfällen, z.B. beim Einsturz einer Brücke, zu beschränken. Für die Kapitalausstattung der neuen Gesellschaft soll künftig der Bund den Großteil der Pensionslast übernehmen. Die Bahn soll nur noch jenen Anteil übernehmen, den jedes andere Unternehmen an die Sozialversicherungen abführt. Dazu kommen die Abgeltungen gemeinwirtschaftlicher Leistungen und die Investitionen in das Eisenbahnetz.

Hiernach bleiben der Bahn nur noch die Kosten im »kaufmännischen Bereich«, den sie mit Gewinn zu führen habe. Entstehen hier in der Anlaufphase noch Verluste, so sollen diese über ein Finanzierungsgesetz im Nachhinein abgegolten werden.

Was das Beamtenrecht anbelangt, so stoßen Veränderungen auf den harten Widerstand der Gewerkschaften, die am alten Dienstrecht festhalten wollen. Ein erster Schritt in Sachen Bahnreform: 1993 werden die ÖBB aus dem Bundeshaushalt ausgegliedert und als selbständiges Unternehmen geführt. Das entsprechende Gesetz soll noch in diesem Jahr verabschiedet werden. Der österreichische Verkehrsminister warnt jedoch davor, den Abschluß dieses Gesetzes bereits als Reform zu werten. Hiermit werden nur die Voraussetzungen geschaffen, im übrigen müsse sich die neue Bahn als die bessere Bahn erweisen. Der kommerzielle Bereich soll klar vom gewirtschaftlichen Bereich getrennt werden. Über Investitionen in das Streckennetz entscheidet der Staat, der sie auch letzten Endes finanziert.

Neuorganisation der Dänischen Staatsbahnen

Auch die Dänischen Staatsbahnen arbeiten an einer Strukturreform. Wie aus der Kopenhagener Zentrale verlautet, hat die Führung der Dänischen Staatsbahnen bereits Vorschläge ausgearbeitet, die jetzt in der Öffentlichkeit diskutiert werden sollen. Den Planungen zufolge werden die DSB in die Sparten Infrastruktur, Personenverkehr, Güterverkehr, Reederei, Omnibusbetrieb und Reisebüros aufgliedert. Während Reederei, Omnibusbetrieb und Reisebüros in Aktiengesellschaften umgewandelt werden sollen, bleiben die Bereiche Infrastruktur, Personenverkehr und Güterverkehr staatlich. Diese drei Geschäftsbereiche würden dann das neue Staatsunternehmen DSB bilden. Innerhalb des Bereichs Personenverkehr sollen noch Unterteilungen vorgenommen werden. Jeder Teil zeichnet dabei für die jeweiligen Angebote Fernver-

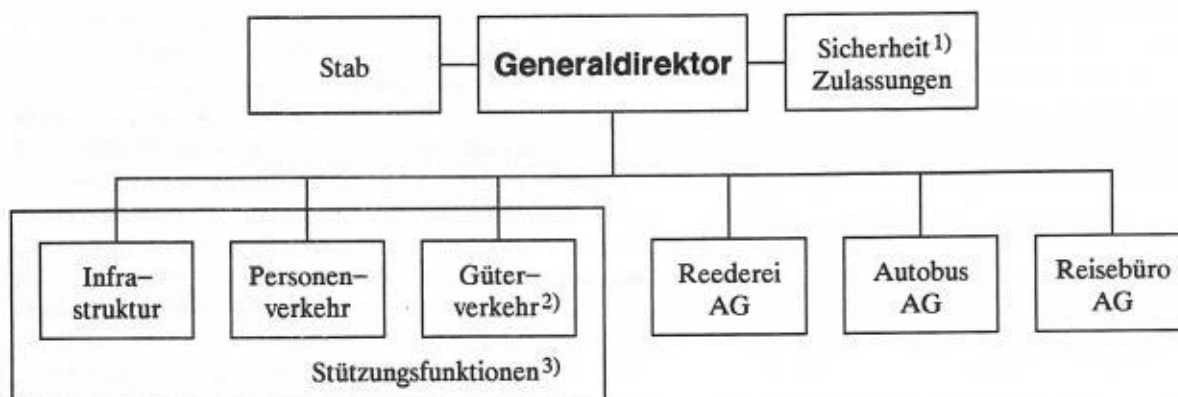
kehr, Regionalverkehr und Verkehr im Hauptstadtgebiet verantwortlich. Der Güterverkehr soll als Profitcenter betrieben werden. Ob er eines Tages auch in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden soll, darüber ist man sich noch nicht voll im klaren. Auch eine Entscheidung darüber, ob Stützfunktionen wie Verkehrsproduktion, Werkstätten, Datenverarbeitung als Aktiengesellschaften innerhalb der neuen DSB aufgebaut werden sollen, ist noch offen. An der Spitze sowohl der neuen DSB, als auch der DSB Aktiengesellschaften steht der Generaldirektor. Alle Geschäftsbereiche unterstehen einer Abteilung, die für Sicherheitsfragen und Zulassungen zuständig ist. Sie nimmt die amtlichen Aufgaben gegenüber Dritten wahr. Die Umbildung des Reederei-, Omnibus- und Reisebetriebes in Aktiengesellschaften könnte schon bald durchgeführt werden, wenn das Parlament zustimmt.

Die GRV meint, es gibt doch eine ganze Menge von Modellen bei den übrigen Eisenbahnen. Eine Synopse aller dieser Modelle wäre sehr wünschenswert, auch zur Beurteilung der Maßnahmen durch die Politiker.

Regionalisierung des Nahverkehrs

Zur Strukturreform der Deutschen Bahnen gehört auch die Regionalisierung des Nahverkehrs. Wenn gleich die Länder einer Regionalisierung des Nahverkehrs unter bestimmten Bedingungen zustimmen, sind doch die Vertreter der Finanzressorts der Meinung, daß vor weiteren Schritten eine sichere Kostenanalyse vorzunehmen wäre, damit die finanziellen Auswirkungen berücksichtigt werden könnten. Unter diesem Aspekt kommt das Nahverkehrsgesetz in Bayern, das schon sehr weit vorangekommen war,

Künftige Gliederung der Dänischen Staatsbahnen



- 1) Amtliche Aufgaben gegenüber Dritten
- 2) Eventuelle Gründung als AG sollte näher erwogen werden
- 3) Als Profit Centre eventuell als AG aufgebaut, z.B.:
 - Verkehrsproduktion
 - Werkstätten
 - EDV

nicht mehr weiter voran. Nach Auffassung des Bayerischen Ministerpräsidenten Max Streibl ist das Gesetz nicht entscheidungsreif, so lange die finanziellen Konsequenzen noch nicht geklärt sind. Mit dem Bayerischen Gesetz, das schon im Herbst beschlossen werden sollte, sollten die kreisfreien Städte und die Landkreise verpflichtet werden, ihren Bürgern mehr und bessere Verkehrsverbindungen mit U- und S-Bahnen, Bussen und Bergbahnen anzubieten. An den Kosten für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs wollte sich der Freistaat, sehr zum Verdruss vieler Kommunalpolitiker, aber nur in geringem Umfang beteiligen. Der seit mehreren Monaten vorliegende Gesetzesentwurf enthalte ein Maximum an Nahverkehrsaufgaben für die Kommunen, aber nur ein Mi-

nimum an Finanzierung, wird kritisiert. Auch in anderer Hinsicht sind die finanziellen Konsequenzen eines besseren öffentlichen Nahverkehrs, die ja noch geklärt werden sollen, offen. Die Bundesbahn möchte im Einvernehmen mit der Bundesregierung die Verantwortung für ihre Nahverkehrszüge an die Länder und Kommunen abgeben. Die Kommunen müßten dann auch für die Defizite aufkommen, die die Nahverkehrszüge einfahren. Alle Regierungschefs der Bundesländer haben sich darauf verständigt, daß die Bundesregierung hierfür einen umfassenden finanziellen Ausgleich gewähren müsse. Dazu gehöre auch Geld für Verbesserungsmaßnahmen bei den Nahverkehrszügen.

BUNDESBAHN UND REICHSBAHN

Umschlagbahnhof München – Riem

Das Gehirn der Anlage funktioniert noch nicht

Er sei der modernste und intelligenteste Umschlagbahnhof seiner Art, hieß es vor der Eröffnung. Doch der Start der größten Kombi-Umschlaganlage Deutschlands am 28. September 1992 ging gründlich daneben. Wie seinerzeit in Maschen, aber auch bei dem Wunsch, eine integrierte Transportsteuerung einzuführen (ITS), letztlich auch beim Rangierbahnhof München-Nord, funktionierte die Elektronik nicht auf den ersten Schlag. ITS mußte sogar ganz aufgegeben werden.

Das Terminalinformationssystem (TIS) lief nicht – und tut es auch heute noch nicht. Probleme gibt es sowohl hinsichtlich der Hard- als auch hinsichtlich der Software. Voraussichtlich erst im Frühjahr 1993 wird TIS funktionsfähig sein. Handbetrieb ist angesagt, der teuer kommt. Dazu kommt noch, daß der Umschlag im September 1992 um 13,5% niedriger war als im Vorjahr. Lediglich die Relation München-Verona weist erhebliche Steigerungen auf, so daß der dortige Umschlagbahnhof (Quadrante Europa – die Endstation des kombinierten Schienenverkehrs im Norden Italiens) in Bedrängnis gerät. Ein Servicecenter der Transfracht muß, weil die Landeshauptstadt München zur Baugenehmigung zusätzliche grüne Ausgleichsflächen verlangt, aus finanziellen Gründen zunächst unterbleiben.

Nach den bisherigen schlechten Erfahrungen mit der Elektronik und Datenverarbeitung bei der Inbetriebnahme neuer Eisenbahnanlagen stellt sich wirklich die Frage, ob nicht Verträge mit den Firmen gemacht wer-

den sollten, die eine Entschädigungsverpflichtung bei Nichtfunktionieren zu einem festen Termin vorsehen. Es geht nicht an, daß durch diese Firmen auch die Bundesbahn selbst dabei in einen schlechten Ruf kommt.

CIR – ELKE

40% Leistungssteigerung bei der Bahn?

Zunächst einige Vorbemerkungen: Was heißt CIR – ELKE?

CIR ist gleich Computer Integrated Railroading, ELKE ist gleich Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz.

Was will es? Nach Roland Heinisch, Vorstandsmitglied der DB: "Erklärtes Ziel ist es, mit CIR – ELKE das Leistungsvermögen der Bahn um 40% zu erhöhen" (Die Deutsche Bahn, Heft 7/92, S. 715).

Bekanntlich erlaubt die konventionelle Signaltechnik nur die Zugfolge im Raumabstand. D.h. in der durch Signale abgedeckten Blockstrecke darf sich immer nur ein Zug befinden. Der nächste Zug darf nur folgen, wenn der vorausfahrende Zug die Blockstrecke samt Durchrutschweg geräumt hat.

Mit der Einführung der Linienzugbeeinflussung kann mit Hilfe von Rechnern und anderen Einrichtungen die Zugfolge in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit und des Bremsvermögens des betrachteten und des vorausfahrenden Zuges durch exakte Ortung der Züge jeweils zum Zeitpunkt der Messung geregelt werden. Dabei wird z.B. deutlich, daß ein aus einem Bahnhof anfahrender Zug viel schneller dem durchfahrenden Zug folgen kann, als dies bei der Zugfolge im Raumabstand möglich ist. Somit beinhaltet die

Zugfolgeregelung mit Hilfe der Linienzugbeeinflussung eine Leistungssteigerung.

Der wesentliche Baustein von CIR-ELKE ist der Streckenblock mit linienförmiger Zugbeeinflussung, einschließlich der Ausrüstung der Fahrzeuge mit entsprechenden Geräten. Dazu kommen weitere Bausteine wie: Rechnergestützte Zugüberwachung (RZB), rechnergestütztes Betriebsmeldeverfahren zur Kundenbetreuung, rechnergestützte Disposition in den Betriebsleitungen und rechnergestützte Betriebssteuerung. 4500 km des Kernnetzes und damit die hochbelasteten Korridore sollen mit dieser Technik ausgestattet werden. Es stellt sich dabei sofort die Frage, ob dadurch bisher konzipierte Ausbauten von Strecken – wenn man eine Leistungssteigerung von 40% unterstellt, wie z.B. der viergleisige Ausbau von München nach Augsburg – entfallen könnten.

In einer kürzlichen Vortragsveranstaltung der DVWG zu diesem Thema wurden die Aussagen bereits dahingehend relativiert, daß mit der verbesserten Signaltechnik die Streckenkapazität nur um etwa 20% erhöht werden könne. Die weiteren 20% müßten vor allem durch bessere Auslastung der Züge realisiert werden. Wie dies beim Reisezugverkehr geschehen soll, blieb offen. Im Güterverkehr ist mit voller Auslastung der Züge natürlich sofort bei den heutigen Verhältnissen eine geringere Abfuhrhäufigkeit verbunden, die unter Umständen zu Frachtverlusten führen kann.

Die GRV hat die Sorge, daß ähnlich wie seinerzeit bei ITS (Integrierte Transportsteuerung), die sich bekanntlich trotz intensiver Vorversuche in der konzipierten Form nicht realisieren ließ, CIR trotz hoher Investitionen nicht den erwünschten Erfolg bringen kann. Das soll nicht heißen, daß die GRV nicht eine Modernisierung der Signalanlagen mit Ziel auch einer Rationalisierung befürwortet, aber nach Auffassung der GRV geht es bei all diesen Einrichtungen nur um die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der freien Strecke. Wenn beispielsweise bei der ersten intensiv untersuchten Strecke zwischen Offenburg und Basel mit Hilfe von CIR 20% mehr Züge fahren können, so erhebt sich sofort die Frage, kann der zwischen Offenburg und Basel liegende Bahnhof Freiburg ohne bauliche Veränderungen die zusätzlichen Züge verkraften? oder anders die Frage: Lassen sich die 40% Leistungssteigerung ohne Infrastrukturverbesserungen in den Knoten überhaupt realisieren? Wenn das nicht der Fall sein sollte, dann sind die Aussagen zu CIR-ELKE nicht zutreffend, denn zu dieser Leistungssteigerung von 40% sind dann doch erhebliche Ausbauten erforderlich, vor allem dann, wenn nicht die Züge in den Bahnhöfen durchfahren, sondern halten und auf Anschluß warten. Ähnliche Überlegungen gelten selbstverständlich auch für S-Bahnen, deren Kapazität, z.B. im Raum München, dringend verbessert werden müßte. Zugfolgen von 90 Sekunden gab es schon vor vielen Jahren bei der S-Bahn in Berlin. Bei Verringerung der Zugfolgezeit auf der freien Strecke spielt die Dauer der Belegung der Bahnsteiggleise die entscheidende Rolle. Ist diese Belegungsdauer größer als die mögliche Zugfolge der freien Strecke, dann sind

Infrastrukturausbauten unvermeidbar.

Im übrigen glaubt die GRV, daß die Straße sich gerne auf fehlende Kapazitäten bei der Bahn hinausredet, wenn es gilt, Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern. In der Politik heißt es dauernd »mehr Güter auf die umweltfreundliche Schiene«, aber die Tatsache ist, daß nach wie vor der Güterverkehr der Bahn sowohl absolut als auch im Verhältnis zu den Wettbewerbern abnimmt. Taten müßten folgen.

Neigezüge auch für den Fernverkehr?

Nachdem die Bundesbahn auf Regionalverkehrsstrecken in Bayern den Pendolino zur Erreichung kürzerer Fahrzeiten eingesetzt hat, erhebt sich die Frage, ob auch im Schienenfernverkehr, d.h. also auf den langen Strecken, Neigezüge eingesetzt werden sollten. Dabei geht in die Überlegung ein, daß der Ausbau der deutschen Schieneninfrastruktur, trotz Beschleunigungsgesetz und trotz besserer Mitteldotierung der Schiene im Bundesverkehrswegeprogramm, noch sehr lange dauern wird. Solange jedoch die DB nicht erheblich verkürzte Fahrzeiten anzubieten vermag, findet keine Abwanderung vom Straßen- und Luftverkehr zur Bahn statt. Daß selbst der GRV nahestehende Institutionen der DB höhere Geschwindigkeiten (also über 200 km/h) nicht zugestehen wollen, bleibt unverständlich, solange nicht andere verkehrspolitische Maßnahmen zur Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel getroffen werden. Auf solche Maßnahmen werden wir noch lange warten müssen.

Der qualitative und quantitative Rückstand des Schienennetzes gegenüber dem hervorragend ausgebauten Autobahn- und Bundesfernstraßennetz wird noch lange nicht aufzuholen sein. Eine Beschleunigung dürfte auch auf dem bestehenden Netz möglich sein, wenn Neigezüge eingesetzt, die Signalausstattung angepaßt und entsprechende Streckenverbesserungen durchgeführt werden. Gewisse Kreise denken dabei nicht so sehr an den Pendolino, sondern an den X 2000 der Schwedischen Eisenbahnen, der vor allem zwischen Stockholm und Göteborg pendelt und versucht, Fahrgäste aus dem Flugbereich zu gewinnen. Bei einer Unterstellung eines erzielbaren Geschwindigkeitsbereichs von 200 – 230 km/h dürften die Investitionen dafür etwa 10% von den Neubaustrecken betragen, wird in einem Artikel des Eisenbahnmagazins berichtet. Der Vergleich hinkt zwar etwas, weil auf den Neubaustrecken in der Regel höhere Geschwindigkeiten als 230 km/h zugelassen sind. Der schwedische X 2000 würde sich vor allem auf den Ost/West-Strecken in Ergänzung des ICE eignen. Damit würde sich tatsächlich in kürzerer Zeit ein echtes Schnellfahrnetz realisieren lassen: Dortmund – Paderborn – Kassel – Erfurt – Leipzig/Dresden oder Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden oder München – Augsburg – Ansbach – Würzburg.

Die errechneten Fahrzeitgewinne können sich sehen lassen. Der bis zu 210 km/h schnelle und 4000 kW (5440 PS) starke X 2000 verfügt über eine computer-gesteuerte »aktive gleisbogenabhängige Wagenkasten-steuerung« sowie über Drehgestelle mit elektronisch radial einstellbaren Achsen. Dieses aktive Fahrwerk ermöglicht eine Neigung der Wagenaufbauten um bis zu acht Grad und dadurch um 30–40% höhere Kurvengeschwindigkeiten. Durch den Ausgleich der Kurvenfliehkräfte genießen auch die Fahrgäste einen spürbar besseren Komfort. Das Geräuschniveau von 65 dbA ist deutlich niedriger als bei vergleichbaren Zügen. Die radial gesteuerten Achsen schonen darüber hinaus die Gleise. Der X 2000 verkehrt seit 1990 auf der Strecke Stockholm–Göteborg und brachte eine Fahrzeitverkürzung von zwei Stunden. Zwei Drittel der Passagiere sollen bereits vom Luftverkehr kommen. Es sollte wirklich mit Schwerpunkt untersucht werden, ob sich dieses System (ABB-Konzern) auch bei uns realisieren ließe, um schneller im Wettbewerb voranzukommen und Kosten zu sparen.

Bahntrans

Eine echte Fehde hat sich entwickelt zwischen Bahn und dem Bundesverband Spedition und Lagerei. In einer Resolution fordert dieser Verband Bonn auf, das Projekt Bahntrans unter die Lupe zu nehmen. Oder anders gesagt, der Bundesbahn zu verbieten, nicht nur eine Carrier-Funktion einzunehmen, sondern auch als Spediteur tätig zu werden. Für die GRV galt immer schon, daß die Bahn überall dort, wo sie nicht als Spediteur auftritt, die Kundennähe verliert. Die Resolution will vor allem erreichen, daß die Bundesregierung die Zustimmung für eine Investition von mindestens 1,8 Mia DM ablehnt, weil der Verband der Auffassung ist, daß der Markt des Kleingut- und Partiefrachtverkehrs heute schon überbesetzt sei. Die GRV ist verwundert, daß auf der einen Seite der Ruf nach Privatisierung umgeht, man aber andererseits den Eigentümer bzw. die Bundesregierung bittet, Investitionen, die die Bundesbahn für richtig hält, zu verbieten. Man denkt nicht daran, daß eine privatisierte Bahn die Dinge, die sie auf den Weg bringen will, ohne künftige Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums oder der Regierung durchführen könnte. Verlangt wird, daß die Bahn endlich aufhören solle, sich gegenüber der Spedition gleichzeitig als Wettbewerber und Kooperationspartner zu verstehen. Auf der anderen Seite stellt sich natürlich dem Außenstehenden die Frage, wie ist es umgekehrt bei den Spediteuren. Jeder Spediteur hat einen Kraftwagenpark. Wird der Spediteur seinen Kraftwagenpark stehen lassen zugunsten von Fahrten auf der Schiene oder steht die volle Auslastung seines Kraftwagenparks nicht im Vordergrund? Ob die Spediteure tatsächlich verkehrsträgerneutrale Ent-

scheidungen treffen, ist anzuzweifeln. Immerhin ist der Umfang des Verkehrs in diesem Bereich von 1960 bis 1992 um 300% angestiegen, während er bei der Bahn von 6 Mio t in 1960 auf 3 Mio t in 1992 abnimmt. Es fragt sich, ob dieser Verkehrsrückgang bei der Bahn allein nur auf ihr schlechteres Angebot zurückzuführen ist oder ob eben die Spediteure nicht verkehrsträgerneutral gehandelt haben.

Neuwagentransport per Bahn

Täglich werden von der Audi AG mehr als 2000 Autos versendet. Der Verkehrsträger für diese Transporte wird nach logistischen Grundsätzen ausgewählt. Beim Werk Ingolstadt liegt der Bahnanteil zur Zeit bei 70%, in Neckarsulm bei 45%. Ziel der Audi AG ist es, den Bahntransport auf 80% anzuheben. Mit Ganzzug-Nachtsprung bietet die Bahn, besonders bei großen Entfernungen, Vorteile. Dagegen bietet der Lkw Vorteile bei der Verteilung im Nahbereich und in der Region. Bei der Bahn spielt die Unabhängigkeit des Verladezeitpunkts für den Versender eine wichtige Rolle (der Eisenbahnwaggon schreit nicht, um abgefahren zu werden, während der mit einem Fahrer besetzte Lkw nicht lange warten will). Die Volkswagen/Audi Gesellschaft (VAG) transportierte weltweit ca. 3 Mio Neufahrzeuge. Der Schienenanteil beträgt zur Zeit 80% bei den Vorläufen. 17000 Doppelstockwagen beträgt der Waggonpark in Europa. Davon ist der größte Anbieter mit 6200 Waggons die Firma ATG (Autotransportlogistik GmbH). Die ATG wird in diesem Jahr voraussichtlich 3 Mio Pkw auf der langen Distanz auf der Schiene befördern. Die DB hat ihr Wagenmaterial der ATG zur Bewirtschaftung und Vermarktung übergeben.

Die SBB wollen Autos in geschlossenen Doppelstockwagen befördern. 1991 wurden von den SBB 900000 fabrikneue Pkw transportiert, davon 720000 im Transitverkehr. (An den Importverkehren hält die Bahn 50%.) Die Frachteinnahmen betragen 55 Mio DM. Für die SBB ist der Autotransport von wachsender Bedeutung, besonders nach Öffnung des Ostens. Drei Firmen präsentierten den SBB kürzlich geschlossene Doppelstockwagen. Sie bieten den Vorzug, daß das bisherige notwendige Ein- und Entwaschen der Autos entfällt, weil sie nicht mehr dem Flugrost ausgesetzt sind. Zudem verhindert die geschlossene Bauart Beschädigungen und Diebstähle. *Die GRV findet es richtig, wenn der Transport neuer Autos nicht auf der Straße, sondern zum größten Teil auf der Schiene erfolgt. Dies sollte für viele andere Dinge genauso gelten: Die Fahrt auf weiter Strecke per Bahn, die Verteilung in der Fläche und im Nahbereich per Lkw.*

Neue Eisenbahn – Alpentransversale – NEAT

Im vorgesehenen Transitvertrag zwischen der Schweiz und der EG werden der Schweiz für 12 Jahre die Beibehaltung sämtlicher Spezialvorschriften im Straßengüterverkehr erlaubt. Lediglich wenn im Schienenverkehr die Kapazitäten überlastet sind, müssen pro Tag und Fahrrichtung maximal fünfzig 40-Tonnen-Lkws aus der EG durch die Alpen durchgelassen werden. Dies gilt jedoch nur für sehr eilige und verderbliche Fracht. Die schweizerischen parlamentarischen Kammern werden noch in diesem Jahr hierüber beschließen. Das Volk hat insofern ein Mitspracherecht, als der Transitvertrag den Bau der neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) verlangt. Die große Hürde, die diese Volksabstimmung zunächst bedeutete, ist überwunden. Am 27. September ist mit großer Mehrheit für die NEAT abgestimmt worden.

Die GRV gratuliert Herrn Minister Ogi dafür, daß seinem Engagement für die Modernisierung der Schweizer Bahnen und vor allem für eine vernünftige Alpenuntertunnelung zugestimmt worden ist.

Bei der Bern-Lötschberg-Bahn ist nunmehr nach 15jähriger Bauzeit der zweigleisige Betrieb zwischen Brig und Thun möglich. Die Ausbaumaßnahmen sind abgeschlossen. Die Kapazität hat sich für den Güterverkehr dadurch von 4 auf 12 Mio t pro Jahr verdreifacht. Das Transportvolumen betrug 1991 5,7 Mio t. Die Investitionskosten betragen 780 Mio SFr. Bei der Eröffnung des zweigleisigen Abschnittes am 8. Mai 1992 erklärte BLS-Direktor Martin Josi, daß dieser Ausbau unabhängig von der NEAT notwendig geworden sei. Nicht zufrieden ist Josi mit dem Ergebnis vor allem des kombinierten Verkehrs, der nach seiner Auffassung nicht kostendeckend durchgeführt werden könne. Zu Spitzenzeiten mußten Züge künstlich verlangsamt werden, um einen Zusammenbruch der Energieversorgung zu verhindern. Lange geplante Stromleitungen sind durch Einsprüche bis heute immer noch nicht gebaut.

Forschungsvorhaben bei der SNCF

1. Commutor

Die Forschungsdirektion der SNCF will die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene durch konsequente Nutzung des technischen Fortschritts steigern.

Das Projekt soll dem Güterverkehrskunden eine optimale Transportkapazität auf der Basis schneller vollautomatischer Umschlagsstationen für Container und Wechselaufbauten zur Verfügung stellen. Commutor stellt die Verbindung zwischen zwei verschiedenen Beförderungsarten her: Zwischen der Güterbeförderung im Ganzzug und der Güterbeförderung als Wagenladung. Das System erlaubt ein Maximum an Verbindungen und erhöht durch zeitliche Staffelung die Kapazitäten der Strecken und Rangierbahnhöfe. In längstens 15 Minuten soll das selektive oder vollständige Be- und Entladen eines Zuges gewährleistet werden. Güterzüge können dann im Abstand von 20 Minuten in die Umlaufstation einfahren. Mit Commutor soll es möglich werden, Güter – nach dem Vorbild von Umsteigeverbindungen im Reisezugverkehr – im gebrochenen Verkehr mit minimalem Zeitverlust zwischen verschiedenen Bestimmungsorten zu befördern. Die EG fördert dieses Forschungsvorhaben.

2. Astree

Mit dieser Einrichtung soll eine globale Überwachung und Leitung des Schienenverkehrs ermöglicht werden. Es soll die präzise Standortbestimmung der Schienenfahrzeuge zu jedem beliebigen Zeitpunkt ermöglichen. Auf der Grundlage dieser Informationen können über Computer Entscheidungen für den Einsatz des rollenden Materials getroffen werden. Anweisungen an Züge und stationäre Einrichtungen werden mit Hilfe dieses Programms gegeben.

Die SNCF erwarten damit:

- höhere Verkehrsleistungen,
- höhere Pünktlichkeit,
- höhere Verkehrssicherheit,
- höhere Produktivität beim Einsatz der vorhandenen Mittel.

Mit Astree beteiligen sich die SNCF an einem umfassenden Verkehrsleitprogramm der EG (ETCS = European Traffic Control System).

Die GRV fragt sich, wo bleibt die Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens in Europa? Wie in dieser Folge berichtet, schlägt die DB mit CIR-ELKE andere Wege ein. Es ist bedauerlich, daß die Forschungs- und Entwicklungskapazitäten im Eisenbahnwesen nicht europaweit zusammengefaßt werden.

Doppelstöckiger TGV bei der SNCF

Die Nachfrage nach Fahrten mit dem TGV auf der Strecke Paris-Lyon ist so angestiegen, daß in Spitzenzeiten die Strecke bereits »voll« ist. Diese Situation förderte den Gedanken eines doppelstöckigen TGV. Die Sitzplatzkapazität einer 200 m langen Einheit steigt von 387 Sitzplätze auf 545. Auch im Obergeschoß kann man von Wagen zu Wagen durchgehen, ohne Treppen steigen zu müssen. Man will auch die Stahlbauweise verlassen und mit Aluminiumgroßprofilen arbeiten. Wie beim ICE sollen die Wagen druckgeschützt ausgebildet werden. Die Gesamtkonstruktion wurde einer rigorosen Gewichtsprüfung unterzogen. Die Leichtbauweise schafft jedoch leider ihrerseits Probleme bei der Geräuschübertragung. Die SNCF hat bereits 45 Doppelstockzüge bestellt, für weitere 55 Einheiten liegt eine Option vor.

Die GRV rät, auch in der Bundesrepublik Deutschland ICE-Züge als Doppelstockzüge zu fahren. Zum einen wird dadurch der Energieaufwand pro beförderte Person

erheblich gesenkt, zum anderen werden die Wege, die die Reisenden zurückzulegen haben, verkürzt. Auch hier wäre es zweckmäßig, wenn das Know how zwischen den beiden Bahnverwaltungen ausgetauscht würde.

Superzüge in Japan

Seit 28 Jahren liegt der Shinkansen-Hochgeschwindigkeitszug zwischen Tokio und Osaka - ohne nennenswerte Unfälle - in der Gunst der Reisenden. Neun von zehn Reisewilligen fahren mit der Bahn, obwohl die reine Flugzeit kürzer ist, aber die Bahnhöfe liegen zentral, die Flugplätze jedoch außerhalb der Städte. Fünfzehn täglichen Flügen stehen Zugfahrten alle fünf bis zehn Minuten gegenüber. Nun soll mit neuen Zügen (Nozomi) die Geschwindigkeit weiter angehoben werden. Im Test wurden bereits 325,7 km/h erreicht. Aber vor allem wichtig ist, daß der neue Zug 30% leichter ist als sein Vorgänger. Mit den höheren Geschwindigkeiten könnten weitere Relationen, die noch Domäne der Luftfahrt sind, z.B. Tokio-Hiroshima oder Tokio-Sapporo, für den Reisenden interessant werden.

ANDERE VERKEHRSTRÄGER

»Kranich in Not«

Nicht nur die Deutschen Eisenbahnen produzieren hohe Verluste, auch der Kranich (Deutsche Lufthansa) ist in großer Not. Tauchte bereits in der Bilanz des Jahres 1991 ein Fehlbetrag von 444 Mio DM auf, entstand bereits in den ersten sechs Monaten dieses Jahres ein Defizit von 550 Mio DM. Das ist vor allem auf hohe Kosten und den ruinösen Wettbewerb, vor allem auf den Nordatlantikrouten, zurückzuführen. Nun denkt man auch hier an Privatisierung, da Bonn kein wichtiges Bundesinteresse an der Fluggesellschaft mehr hat. Aber leider wird auf dem Aktienmarkt kaum Interesse für einen flügelahmen Kranich bestehen. Dabei gibt es natürlich bei einer Privatisierung der Lufthansa gleiche Probleme wie bei der Bahn, z.B. die Altersversorgung für die rund 60000 Lufthanseseaten. Gewünscht ist natürlich eine Subvention des Bundes, die jedoch auf Widerstand der Brüsseler EG-Kommission stoßen dürfte. Ein erster Schritt, um aus dem Dilemma herauszukommen, ist ein weitreichendes und schmerzhaftes Sanierungskonzept, genannt Programm 1993.

Ab 1.1.93 gesamtdeutsche 0,8 Promille - Grenze

Zu danken ist die Vereinheitlichung des Straßenverkehrsgesetzes einer Mehrheit der Parlamentarier von CDU/CSU und FDP, der Lobby aus Bierbauern, Weinbauern, Kneipiers, Getränkeindustriellen, Reparaturbetrieben und Abschleppunternehmen. Leicht war das nicht. Rund 62 Prozent der Bevölkerung im Westen und 89 Prozent im Osten haben bei einer Umfrage den Vorschlag des Bundesrats gebilligt, 0,5 Promille Alkohol im Blut zum Maß der relativen Fahrtüchtigkeit zu machen ...

Eine Übernahme der DDR-Nulllösung hätte ja den Eindruck erwecken können, als ob irgend etwas richtig gewesen wäre in Honeckers Diktatur ...

Also nimmt man sicherheitshalber gleich 0,8 Promille, dann hat der Körper einen gewissen Spielraum. Und überhaupt: Was nützt die ganze Reglementiererei, wenn die Polizei zu wenig kontrolliert? Weil sich das nicht ändern wird, heißt die Devise in Bonn: Keine Experimente. Wer weiß, ob sich alle ans nüchterne Autofahren gewöhnen könnten.

(aus: Süddeutsche Zeitung vom 4.12.1992)

Rhein – Main – Donau – Kanal

Die Einweihung des Kanals wurde am 25.9.1992 mit einem großen Fest gefeiert. Wie der Kanal seitdem genutzt wird, darüber liegen uns noch keine Zahlen vor. Man ist jedoch optimistisch. Holztransporte zwischen Österreich und England bahnen sich an, niedrige Binnenschiffahrtsfrachten ermöglichen überhaupt erst den Holzexport in dieser Relation.

Die Beförderung Ungarn – Duisburg kostete per Binnenschiff einschließlich der Kanalabgaben 60 DM/t, während man per Bahn oder Lkw mit 160 DM/t zu rechnen habe (als Beispiel gilt ein Frachtschiff mit 1000 t Stahlblech, das vor kurzem aus Ungarn im Duisburger Hafen angekommen ist).

Ein Vertreter einer Schweizer Schiffahrtsgesellschaft aus Basel teilt mit, daß die Schweizer Flagge in nächster Zeit beim Güterverkehr kaum auf dem Kanal zu sehen sein wird. Rheinschiffe der Schweiz (mit normal 1800 t) können mit 1400 t gerade nur Regensburg erreichen. Zwischen Straubing und Vilshofen könnten über mehr als die Hälfte des Jahres nur

Schiffe mit bis 800 t Ladung verkehren. Frachten nach Wien oder Budapest wären mit Sicherheit teurer als die vergleichbaren Bahnfrachten. Von Basel nach Wien beträgt der Wasserweg 1370 km mit fast 70 Schleusen. Die Bahn – bzw. Straßenverbindung beträgt nur 820 km.

Die GRV meint, so lange die Binnenschiffahrt von der Mineralölsteuer befreit ist und die »Kanalgebühren« nicht mit den Fahrwegkosten vergleichbar sind, handelt es sich in diesem Bereich – Binnenschiffahrt/Bahn – um eine massive Wettbewerbsverzerrung. Bei einer kürzlichen Veranstaltung beklagte sich ein maßgebender Vertreter der Binnenschiffahrt darüber, daß man bei privater Nutzung der NATO – Pipeline von Holland in die Bundesrepublik der Binnenschiffahrt erheblichen Schaden zufüge. Er verlangte, daß bei Nutzung der Pipeline auch die Kosten des Transportweges berücksichtigt werden müßten. Auf Frage des Herausgebers der GRV – Nachrichten, wie es denn mit den Fahrwegkosten beim Rhein – Main – Donau – Kanal sei, antwortete dieser Vertreter der Binnenschiffahrt: Die Binnenschiffahrt habe diesen Kanal nie gewollt, deshalb käme eine Fahrwegabgabe für den Kanal für die Binnenschiffahrt nicht in Betracht.

Ministerzitat

Aus der Süddeutschen Zeitung

»Nicht der motorisierte Verkehr schädigt die Umwelt, sondern der Stau. Hat man den Stau durch Bau von genügend Straßen beseitigt, könnten dadurch Emissionen eingespart werden. Folglich müsse man gerade der Umwelt zuliebe Straßen bauen.«

GRV: Kein Kommentar.

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) 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:	Stadtsparkasse Düsseldorf Konto 45 004 652 (BLZ 300 501 10) Postgiroamt Essen Konto 63284 – 431 (BLZ 360 100 43)	DTP – Satz, Grafik, Layout: Ursula Schletzbaum 8080 Fürstenfeldbruck Kriegdruck GmbH 8032 Gräfelfing	Druck:	