

Bromberger Straße 5
40599 Düsseldorf



Nachrichten

GESELLSCHAFT FÜR RATIONALE VERKEHRSPOLITIK e.V.

VERKEHRSPOLITIK

SPD und Bahnreform

Welche Bedingungen muß die Bahnreform aus der Sicht der SPD erfüllen?
Klaus Daubertshäuser, MdB, referierte am 25. März 1993 in der Friedrich-Ebert-Stiftung

I

Der Kernsatz der Position der SPD-Bundestagsfraktion lautet: Wir wollen eine Bahnreform, aber eine, die diesen Namen auch wirklich verdient. Allein mit einer Änderung der Organisationsreform hin zu einer privatrechtlich strukturierten AG ist es deshalb für uns nicht getan. Weil es immer wieder Mißverständnisse - manchmal auch böswillige Verzerrungen - gegeben hat, möchte ich noch einmal den Verhandlungsauftrag darstellen, den die Fraktion am 22.09.1992 der Arbeitsgruppe Verkehr für die weiteren Beratungen erteilt hat.

Es gibt von der SPD keinen Blankoscheck für eine Grundgesetzänderung. Die Zustimmung der SPD-Fraktion zu den für eine Privatisierung der Bahn erforderlichen Verfassungsänderungen hängt ab von einem dauerhaft tragfähigen Sanierungskonzept, das Bestandteil einer grundlegenden Neuorientierung der deutschen und europäischen Verkehrspolitik sein muß. Erforderlich ist dabei insbesondere der Einstieg in Konzepte der Verkehrsvermeidung und zu einer europaweit gerechteren Anlastung der Wegekosten und der externen Kosten für alle Verkehrsträger.

Die Regierungskommission und die Bundesregierung verkennen die wahren Gründe für die Misere der Bahn, wenn sie vorrangig an ihrer inneren Organisationsstruktur ansetzen. Entscheidend ist die krasse Wettbewerbsbenachteiligung gegenüber den anderen Verkehrsträgern, die sich wie ein roter Faden durch die verkehrspolitische Geschichte der letzten vierzig Jahre zieht.

Auch der Verkehrsminister und der Vorstand der Deutschen Bahnen haben offenbar noch nicht wahrgenommen, daß unsere Verkehrspolitik in den vergangenen vier Jahrzehnten durch eine exklusive Infrastrukturausstattung des Straßenverkehrs zu dessen Monopolisierung und damit zu

einer ständig wachsenden Wettbewerbsverzerrung zum Nachteil des Schienenverkehrs geführt hat.

Dessen wettbewerbsfähige Infrastruktur-Ausstattung

VERKEHRSPOLITIK	
Bahnreform aus Sicht der SPD	1
Mehr Güter auf die Bahn	4
Streit um den Bundesverkehrswegeplan	4
Wissmann folgt Krause	5
Bundesrat zur Grundgesetzänderung	5
Regionalisierung - Meinung des Bundes	5
Regionalisierung schon heute	5
Stimmen zur Bahnreform	6
Güterverkehrszentren	8
Verkehrsbedingte Umweltbelastungen	8
Die Vignette kommt nun doch	9
Gefahrguttransporte auf der Straße	9
BUNDESBAHN	
Rollende Landstraße zum Brenner	10
Niedersachsen: Von der Straße auf die Schiene	10
Geschwindigkeit auf den Neubaustrecken	10
Wettbewerbsnachteile der Bahn AG	11
Die Rhönbahn fährt weiter	11
Stendal - Uelzen lebt auf	11
Geschäftsjahr 1992 der DB und DR	11
Weiterer Transportrückgang auf der Schiene	12
Jubiläum der Vogelfluglinie	12
ANDERE BAHNEN	
Geschäftsjahr 1992 bei der ÖBB	12
Umfahrung von Innsbruck	12
Keine Privatisierung für die SBB	13
Cargo Domizil teilprivatisiert	13
TGV Nordeurope - Kanaltunnel	13
Japanische Bahnreform	13
WLE gewinnt Kalksteintransporte	14
ANDERE VERKEHRSTRÄGER	
Deregulierung der Luftfahrt	14
Luftansa	14
Donauausbau	14
Elektroauto	15
Bahntaxi	15
In eigener Sache	16

wurde total vernachlässigt. Damit wurde eine fortwährende Umverteilung der Wettbewerbschancen der Verkehrsträger mit der Folge einer umwälzenden Änderung der Verkehrsmittelwahl bewirkt.

Dagegen ist auch ein privatrechtlich strukturiertes Eisenbahnunternehmen machtlos. Mit der einseitigen Subventionierung des Straßenverkehrs allein im Infrastrukturbereich hat der Staat selbst die wirtschaftliche Existenz seiner eigenen Bahn entscheidend unterminiert und die tiefe, langanhaltende Krise der Bahn ausgelöst. Die dagegen ergriffenen ordnungspolitischen Maßnahmen waren allesamt untaugliche Versuche mit untauglichen Mitteln. Die Infrastrukturpolitik hat sich als viel stärker, dauerhafter und folgenreicher erwiesen als alle Regulierungen der Marktordnungspolitik.

Die Infrastrukturentscheidungen haben damit das mögliche Funktionieren eines marktwirtschaftlichen Systems im Gesamtverkehr der Bundesrepublik systematisch abgebaut. Marktwirtschaft ist kein Selbstläufer, sie ist kein wartungsfreies Modell. Ihre Antriebsmotoren müssen vielmehr laufend überprüft werden. Genau dies hat die regierungsamtliche Verkehrspolitik im Infrastrukturbereich nicht getan, wobei der Fairneß halber hinzugefügt werden muß, daß dies auch für die Regierungszeit der Sozialdemokraten galt.

Das ändert aber nichts daran, daß die Regierung sich der hochrangigen politischen Aufgabe jetzt nicht durch die Flucht vor der Verantwortung entziehen kann, indem sie - wie Verkehrsminister Krause vorhat - die Autobahnen privatisiert und ebenso wie die Eisenbahnen in die freie Marktwirtschaft entläßt.

Der Markt kann die fehlende Harmonisierung nicht ersetzen. Die verfahrenere Situation ist deshalb nur durch wettbewerbsgerechte Infrastrukturmaßnahmen für die Bahn zur Herstellung der Chancengleichheit zu korrigieren.

Eine grundsätzliche Änderung der Transportqualität wird langfristig nur erreichbar sein, wenn eine Trennung zwischen langsam- und schnellaufenden Verkehren erreicht wird. Bahn sanieren heißt Schienen bauen!

Schließlich hat auch die versteckte Subventionierung des Straßenverkehrs, der nicht einmal seine vollen Wegekosten, geschweige denn seine tatsächlichen gesellschaftlichen Kosten bezahlt, dazu geführt, daß die Bahn im Wettbewerb ohne Chancen war und ist. Dies wird besonders deutlich am Wegekosten-Anteil der einzelnen Verkehrsträger am Wegekosten-Block:

Straße/Luftfahrt: 7 - 8 % Bahn 38 % !

Erst die Einführung eines realistischen Kosten-Preis-Mechanismus im Verkehrswesen kann auf Dauer dazu führen, daß sich ökologisch unvertretbare Transporte auch betriebswirtschaftlich nicht mehr rechnen. Eine wirkungsvolle Reform der Bahn muß daher bei der Beseitigung dieser Wettbewerbsverzerrungen ansetzen.

Die Ungleichbehandlung der Infrastruktur betrifft im übrigen nicht nur die unterschiedliche Ausstattung mit Finanzmitteln, sondern auch die rechtliche Seite. Während die Fernstraßenbaumaßnahmen vom Parlament im Rahmen des Fernstraßenausbaugesetzes beschlossen werden und damit unter dem Finanzierungsvorbehalt des Finanzministers stehen, werden geplante Investitionen im Schienenverkehr dem Parlament lediglich zur Kenntnis gegeben. Ob und wie sie umgesetzt werden, bleibt in erster Linie der Bahn überlassen, die sich dafür auf dem Kapitalmarkt verschulden muß.

Wir haben daher schon Anfang Mai 1992 den Entwurf eines Schienenwegeausbaugesetzes beim Deutschen Bundestag eingebracht, der am 29. Oktober 1992 im Plenum des Deutschen Bundestages in erster Lesung beraten und den Ausschüssen gleichzeitig mit dem Bundesverkehrswegeplan zur Beratung überwiesen wurde. Auch die CDU/

CSU hat gemeinsam mit der FDP einen fast wortgleichen Gesetzentwurf eingebracht, während der BMV über ein Schienenwegeausbaugesetz erst im Zuge der Bahnreform diskutieren lassen wollte. Dies wirft ein be-

zeichnendes Schlaglicht auf die Ernsthaftigkeit der von Herrn Krause behaupteten »Trendwende zugunsten der Bahn« im Bundesverkehrswegeplan.

Nach unserem Gesetz wird der Ausbau der Schiene - ebenso wie bei der Straße - Gegenstand eines Gesetzesbeschlusses des Parlaments bei der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans werden. Damit wird zugleich die Finanzverantwortung des Bundes für Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der Schiene nachdrücklich unterstrichen und unsere Position zur Trennung von Fahrweg und Betrieb vorgezeichnet.

Unabhängig davon, ob es zu einer Organisationsprivatisierung der Betriebsgesellschaft Bahn kommt, muß im Grundgesetz die Verantwortung des Staates für das Vorhalten einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur als klassische Aufgabe staatlicher Daseinsvorsorge festgeschrieben werden. Dies entspricht der grundgesetzlichen Regelung für das Straßen- und Wasserstraßennetz, bei der bisher niemand auf die Idee gekommen ist, die staatliche Verantwortung in Frage zu stellen. Wir halten allerdings eine Lösung für denkbar, bei der der Staat - ähnlich wie z.B. bei der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen durch die Länder - die Bahn mit der Verwaltung der Schienenwege beauftragt. Damit würde den Eisenbahnen zugleich die Sorge genommen, durch eine Trennung von Fahrweg und Betrieb könnten erhebliche Reibungsverluste in der Praxis entstehen.

Staatliche Verantwortung kann und sollte durchaus auch Verantwortung der Länder und Gebietskörperschaften bedeuten. Zum damit verbundenen Stichwort »Regionalisierung« haben wir allerdings die klare Position, daß eine Aufgabenübertragung vom Bund auf die Länder, Kreise oder Kommunen nur in enger Abstimmung mit diesen Körperschaften erfolgen darf und nur dann, wenn durch eine Änderung des Finanzausgleichs zweckgebundene

»Bahn sanieren heißt Schienen bauen!«

Mittel im nötigen Umfang bereitgestellt werden. Eine »kalte Regionalisierung« lehnen wir entschieden ab. Dies tun selbstverständlich auch die Bundesländer!

Deshalb unser Organisationsvorschlag:

Eine Nahverkehrs AG unter Einschluß der Bahnbus-Dienste entspricht der von vielen Seiten geforderten Initiative gegen eine auf Fernstrecken konzentrierte »Schrumpfbahn«.

Weitere Bedingung für eine Organisationsprivatisierung ist ein seriöses und tragfähiges Entschuldungskonzept. Das die Bahn erst in die Lage versetzt, sich mit gleichen Chancen wie die anderen Wettbewerber am Verkehrsmarkt zu betätigen.

Schließlich ist für uns Sozialdemokraten unabdingbare Voraussetzung für eine Strukturreform die Wahrung der Mitarbeiterrechte. Weder Massenentlassungen noch Schlechterstellung der Beschäftigten innerhalb einer umstrukturierten Bahn sind mit uns zu machen. Wir halten zu diesem Thema - aber nicht nur dort - Schulteranschluß zu den Gewerkschaften.

II

In den Entwürfen für eine Zustimmung zur Änderung des Grundgesetzes fehlt nach wie vor eine grundgesetzliche Sicherung des staatlichen Infrastrukturauftrages. Darüber hinaus fehlt auch eine Sicherung gegen einen Verkauf der Mehrheitsanteile des Bundes an der Deutschen Bahn AG (DEAG), sodaß - zumindest rechtlich - nach wie vor eine Ausstiegsmöglichkeit des Bundes aus seiner Verantwortung für die Bahn insgesamt besteht.

Solange der Bund Mehrheitseigentümer ist, besteht lediglich eine »Förderungsverpflichtung« zum Ausbau der Infrastruktur, wobei diese unter dem Vorbehalt steht, daß ausreichend Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, »daß eine Förderung durch andere Gebietskörperschaften und Dritte damit nicht ausgeschlossen ist«.

Dies ist nach meiner Auffassung bereits der Hinweis darauf, wie in Zukunft die Auseinandersetzungen um die Finanzierung der Neubaustrecken aussehen werden: Der Bund wird unter Hinweis auf fehlende Haushaltsmittel jeweils versuchen, die Länder und Gebietskörperschaften, die von einer solchen Strecke profitieren werden, mit in die Finanzierungsverantwortung hineinzuzwingen.

Die Finanzierung der Regionalisierung ist nach wie vor völlig offen. Wenn es hier nicht zu einer befriedigenden Einigung zwischen Bund und Ländern kommt, wird das Ergebnis der Bahnreform nicht eine Ausweitung des Angebots im SPNV und ÖPNV, sondern im Gegenteil eine gravierende Angebotsausdünnung sein. Ein solches Ergebnis ist weder verkehrstechnisch noch umwelttechnisch hinnehmbar.

Die gesamte Finanzierung der Bahnreform (soweit für zusätzliche Finanzmittel überhaupt eine zwingende Notwendigkeit besteht) steht auf tönernen Füßen. Der vom BMV behauptete Finanzbedarf soll durch Leistungen aus dem Bundeshaushalt gedeckt werden. »soweit hierfür zusätzliche Einnahmen ab 1994 aus dem Verkehrsbereich zur Verfügung stehen«. In welchem Umfang durch Auto-

bahngebühren und/oder Mineralölsteuern Mehreinnahmen erzielt werden können, ist - insbesondere wegen der nicht geklärten europäischen Rechts- und Sachlage - völlig offen.

Eine volle Gleichstellung der Schiene mit der Straße wird keinesfalls zeitgleich zum geplanten Inkrafttreten der Bahnreform erreicht sein. Die Autobahnprivatisierungspläne, die die Rechtslage der Autobahnen der neu zu schaffenden Rechtslage der Bahn angleichen sollen, sind völlig unausgegoren. Sie sind insbesondere nicht zeitgleich mit dem Beginn der Bahnreform umzusetzen.

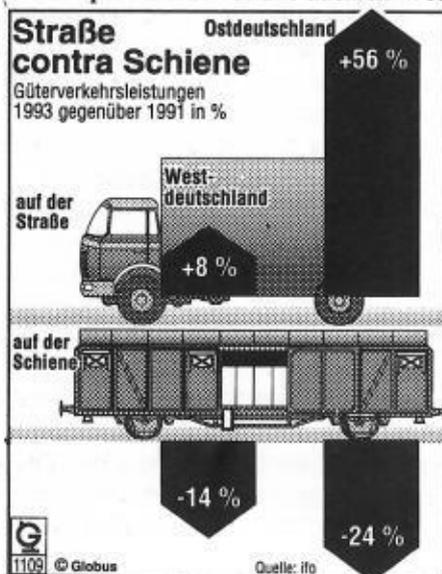
Da die behaupteten AG-Effekte in jedem Fall erst mit längerer zeitlicher Verzögerung einsetzen werden, wird die Bahn gerade in der kritischen Anfangsphase ihrer neuen Rechtsform weiterhin den bisherigen wettbewerbsverzerrenden Strukturen ausgesetzt sein. Dies kann sie finanziell nicht überstehen. Im übrigen ist zu berücksichtigen, daß mit einer Angleichung der Autobahnen an den neuen Rechtszustand der Schiene nur ein Teil des Straßennetzes gleichgestellt wird; die Bahn wird aber nicht nur von den Autobahnen, sondern auch von den Bundesstraßen konkurrenziert. Für diese soll auch nach den Vorstellungen der Bundesregierung weiterhin die jetzige Rechtslage, das heißt volle Haushaltsfinanzierung, gelten.

Es wird also in keinem Falle eine rechtliche Gleichbehandlung erreichbar sein, so daß die SPD auf dem Standpunkt beharren wird, die Schiene nach dem Modell unseres Schienenwegeausbaugesetzes in Zukunft so zu behandeln, wie dies heute schon für alle Bundesfernstraßen der Fall ist.

Die weiteren Verhandlungen werden zeigen, ob in den für uns zentralen Punkten eine Annäherung möglich ist. Sie ist nach meiner festen Überzeugung Voraussetzung dafür, daß die Bahnreform nicht nur auf dem Papier, sondern in der täglichen Verkehrsrealität erfolgreich umgesetzt werden kann.

Mehr Güter auf die Bahn?

Seit Jahr und Tag, mindestens aber seit Georg Leber, der schweres Gut auf langer Strecke auf die Bahn bringen wollte, wird uns von den Politikern immer wieder suggeriert, es müssten dringend mehr Güter auf die Bahn, sonst erleben wir den Verkehrskollaps auf der Straße. Wie die Wirklichkeit aussieht, zeigt der Vergleich 1991 zu 1992. Wie aus nachstehender Statistik zu entnehmen ist, konnte der Transport auf der Straße auch in Westdeutsch-



land kräftig zulegen (+8%). In den neuen Bundesländern macht der Betrag +56% aus. Die neuen Länder wurden geradezu »überrollt«. Verlierer ist die Schiene.

Wie wird die Lage 1993 eingeschätzt? Es gibt auch hier wieder den Trend: Weg von der Bahn, hin zum Lastkraftwagen. Nach einer Schätzung des Ifo-Instituts rollen in diesem Jahr 60% über die Straße, während nur 20% über die Schiene rollten. Noch stärker dominiert der Pkw mit fast 80% im Personenverkehr.

Immerhin ist ein Drittel unseres 10 900 km langen Autobahnnetzes staugefährdet. Manche Abschnitte, z.B. nördlich von München, müssen bis 140 000 Fahrzeuge pro Tag verkraften. Bei der Eisenbahn wird immer wieder eingeredet, auch bei ihr seien keine Trassen mehr vorhanden. Das kann bei dem eklatanten Rückgang des Güterverkehrs nicht zutreffen, denn er hat nicht nur im Vergleich zu den Wettbewerbern, sondern auch nominal abgenommen. Die über 40 Jahre vernachlässigte Bahn verfügt nur über wenige »Autobahnen der Schiene«. Die wichtigste Neubaustrecke Köln - Rhein/Main ist immer noch nicht gebaut. Erst eine Gleichheit der Infrastruktur von Straße und Schiene würde tatsächlich Marktwirtschaft im Verkehr erlauben. Aber so wie es heute ist, kann die Bahn im Wettbewerb nicht bestehen.

Und wie sieht es bis zum Jahr 2010 aus?

Der ADAC veröffentlicht im Heft 5/92 folgende Prognose:

Der Strassengüterverkehr wächst von 122 auf 238 Mrd. tkm (+95%). Der Schienengüterverkehr steigert sich zwar auf 194 tkm (+55%), doch sein Anteil schrumpft um 7%.

Der Binnenschiffverkehr wächst auf 116 tkm und damit um 84%. Der Personenverkehr auf der Straße wird nochmals um 29% steigen; er bringt es dann auf 836 Mrd. Pkm, während der Schienenpersonenverkehr von 62 Mrd. Pkm auf 87 Mrd. Pkm, d.h. nur um 40%, steigen wird.

Streit um Bundesverkehrswegeplan

Die Regierungskoalition hat noch vor der Sommerpause über den Bundesverkehrswegeplan entschieden. Die Beratungen im Verkehrsausschuß waren zur Straße und Schiene bereits frühzeitig aufgenommen worden. Allein 230 Änderungsanträge zum Straßenbau haben die Koalitionsfraktionen eingebracht.

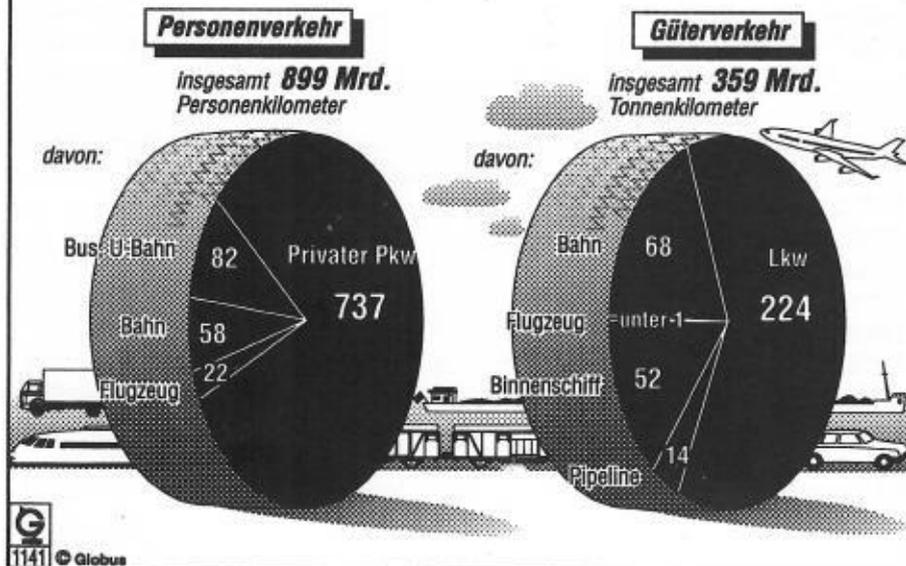
Die Opposition kritisierte heftig die Einigungsbeschlüsse zum Bundesverkehrswegeplan. Für Klaus Daubertshäuser besteht nicht der geringste Anlaß zum Feiern.

Vielmehr lasse der erste gesamtdeutsche Verkehrswegeplan eine grundsätzliche Trendwende in der Verkehrspolitik vermissen. Damit das Verkehrssystem nicht im Chaos versinkt, seien politische Ansätze zur Verkehrsvermeidung, -begrenzung und -verlagerung auf möglichst umweltfreundliche Verkehrsträger nötig. Das von der Koalition geschnürte Investitionspaket sei vielmehr »in Beton gegossene Ordnungspolitik«.

Durch gigantische Straßenbaupläne hechelt die Bundesregierung einem nie einholbaren Wachstum hinterher.

Zu Lande – zu Wasser – in der Luft

ifo-Schätzung der Verkehrsleistungen in Deutschland 1993



Wissmann folgt Krause

Bundesverkehrsminister Prof. Dr. Günther Krause hat am 6. Mai 1993 seinen Rücktritt erklärt. Letzter Anlaß für seinen Rücktritt waren die Kosten für seinen Umzug von Berlin nach Börgerende bei Rostock, die sich der Minister von seinem Ministerium erstatten ließ. Matthias Wissmann (CDU) ist der neunte Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland. Er kündigte an, daß er die eingeleiteten Reformvorhaben, insbesondere die Bahnreform, fortführen werde. Wissmann war seit dem 21. Januar 1993 Bundesminister für Forschung und Technologie.

Bundesrat zur Grundgesetzänderung

Bundesrat verlangt vollen Finanzausgleich für Bahnreform

Der Bundesrat fordert

- volle Verantwortung des Bundes für die Schieneninfrastruktur des Bundes; er bleibt auch in der Pflicht zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben;
- für die künftige engere Verflechtung weitere Beteiligungsrechte;
- ein umfassendes Gesetz für die Regionalisierung;
- einen dynamisierten Betrag von 14 Mrd. DM als Ausgleich für Regionalisierung (Basis 1993);
- eine Beteiligung der Länder an der Mineralölsteuer - die Verteilung auf die Länder ist mit einem Gesetz zu regeln;
- die Bereitstellung der Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Höhe von 6,3 Mrd. DM über 1995 hinaus.

Und er geht davon aus

- daß der hohe, bisher nur teilweise erfaßte Nachholbedarf der neuen Länder aus dem Bundeshaushalt finanziert wird bis die DR den Standard der DB erreicht hat.

Regionalisierung

Meinung des Bundes

Der Bund hält die Verdoppelung der Zuwendungen für die Übernahme der finanziellen Verantwortung für den SPNV und den ÖPNV nicht für erforderlich. Er bietet den Ländern einen »Zweckgerechten finanziellen Ausgleich«. Dieser betrage z. Zt. 7,7 Mrd. DM und solle in dieser Höhe weitergewährt werden. Mit diesem Betrag lassen sich »zumindest die heutigen Leistungen erbringen«. Bonn geht dabei davon aus, daß eine Deutsche Bahn AG (DEAG) Verkehrsleistungen billiger erbringen kann. Von einem »Rückzug des Bundes aus seiner Verantwortung« könne daher gar keine Rede sein. Er bleibe bei der Infra-

struktur des Schienennetzes in der Verantwortung. Er werde nach Maßgabe des geplanten Schienenausbaugesetzes Investitionen in die Schienenwege tätigen und auch entsprechende Ersatzinvestitionen finanzieren. Der Umfang der Finanzierung hänge jedoch **von den vom Gesetzgeber zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln ab**. Die Bundesregierung lehnt es jedoch ab, der Bund müsse unmittelbarer Eigentümer des Schienennetzes bleiben. Statt einer Beteiligung der Länder an der Mineralölsteuer hält der Bund an seinem Vorschlag fest, einen finanziellen Ausgleich über die Umsatzsteuerneuverteilung zu erreichen.

Regionalisierung schon heute

Bund und Bundesbahn wollen mit der Bahnreform auch die Regionalisierung des Öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs durchsetzen, d.h. sie möchten die Gesamtverantwortung für den Nahverkehr in die Hand der Gebietskörperschaften legen nach dem Motto, wer bestimmt soll auch bezahlen oder »der Maßanzug für den ÖPNV muß vor Ort geschneidert werden« (Schulte).

Dazu ist der bekannte Ausgleich zwischen Bund und Ländern herbeizuführen.

Abgesehen von zwei Ausnahmen (1979 Karlsruhe - Neureut, 1982 Meckesheim - Aglasterhausen) sind bis zum Ende der Achtziger Jahre alle Versuche der Deutschen Bundesbahn in dieser Richtung gescheitert.

Seit 1991 ist unter dem neuen Vorstand der DB wieder Bewegung in die Verhandlungen gekommen. Mit Rückenwind aus Bonn haben sich DB und DR bereitgefunden, den zur Übernahme gewillten Gebietskörperschaften einen Zuschuß zu gewähren, mit dem die Strecken überholt und die Betriebsverluste der ersten Jahre abgedeckt werden können.

Inzwischen sind vier weitere Projekte unter Dach und Fach:

Friedrichsdorf - Grävenwiesbach ging an die Taunusbahn, die Strecken im Inneren des Elbe-Weser-Dreiecks an die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe - Weser, die Strecken Düren-Jülich-Linnich und Düren - Heimbach an die Dürener Kreisbahn. Die DR übergab das Schmalspurnetz mit allen Betriebsmitteln an die neu gegründete Harzer Schmalspurbahnen GmbH.

Die Liste der nächsten Projekte, über die inzwischen verhandelt wird, ist ziemlich umfangreich:

Betzdorf - Daaden	Ebersberg - Wasserburg
Uelzen - Wittingen - Braunschweig	Metzingen - Bad Urach
Bonn - Euskirchen	Cham - Waldmünchen
Mettmann - Düsseldorf - Kaarst	Zwiesel - Grafenau
Tübingen - Herrenberg	Zwiesel - Bodenmais
Böblingen - Dettenhausen	
Calw - Weil der Stadt	
Neumünster - Heide	
Waldenburg - Forchtenberg	
Schondorf - Rudersberg - Welzheim	

Zum großen Teil sollen diese Strecken an schon bestehenden regionale Gesellschaften (Westerbahnbahn, Tegernseebahn, Osthannoversche Eisenbahn, Württembergische Eisenbahngesellschaft, Regentalbahn, Altona-Kaltenkirchen-Neumünster, Stadtwerke Bonn), zum kleineren Teil an neu zu gründende Regionalbahngesellschaften übergehen.

Darüber hinaus gibt es Erwägungen, auf Staatsbahngleisen Fahrzeuge von Regionalgesellschaften verkehren zu lassen (Stadtbahn Karlsruhe, die die Strecken nach Pforzheim, Wörth, Bruchsal und Rastatt bedienen soll; im Landkreis Konstanz: Strecke Friedrichshafen - Ravensburg; Strecken in der Region Saarbrücken). Schließlich besteht auch die Möglichkeit, daß eine regionale Gebietskörperschaft der Staatsbahn einzelne Fahrzeuge finanziert (Bocholt-Wesel).

Die Bundesregierung unterstützt solche Rationalisierungsbestrebungen.

Die GRV verlangt generell für eine Regionalisierung, wie sie im Zusammenhang mit der Bahnreform vorgesehen ist, daß der Bund

- die Länder mit ausreichenden Mitteln für die Finanzierung eines modernen Schienenpersonennahverkehrs ausstattet,
- ein entsprechende Zweckbindung dieser Ausgleichsmittel verfügt,
- eine optimale Verbindung mit dem Fernverkehr der Staatsbahn sowie
- bestimmte Qualitätsforderungen für den SPNV den Betreibern auferlegt.

Im übrigen muß das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz weiter fortgelten.

Stimmen zur Bahnreform

I. Deutscher Industrie und Handelstag (Gekürzt)

1. Die wichtigsten Einwände

Der Deutschen Bahn AG (DEAG) wird ein Maximum, dem Bund ein Minimum an Verantwortung auferlegt (ist dies vor allem im Hinblick auf die Vorhaltung der Infrastruktur sachgerecht?)

Besondere Bedeutung kommt dem »Gesetz über den Bau und die Finanzierung bundeseigener Eisenbahnen« zu, es enthält weder für den Bund noch für die DEAG eine Verpflichtung, das Schienennetz dem Verkehrsbedarf entsprechend weiter auszubauen, und ist auch - im Gegensatz zum Straßenbaufinanzierungsgesetz oder zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - kein Finanzierungsgesetz. Es ist deshalb als Grundlage einer Politik, welche Bestand und Ausbau des wichtigsten Teiles der Infrastruktur für den Schienenverkehr der Deutschen Bahnen garantieren soll, ungenügend.

Das Reformkonzept löst sich von der bisherigen Aufgabe, daß die Bereitstellung leistungsfähiger Netze für Personen- und Güterverkehr (überörtlich und überregional) eine originäre Verfassungsaufgabe des Bundes ist. Das äußert sich in folgendem:

- Im neuen Grundgesetzartikel 87 e Abs. 3 soll die Infrastrukturaufgabe des Bundes auf »Förderung von Investitionen in die Schienenwege bundeseigener Eisenbahnen« reduziert werden.
- Dementsprechend soll das heutige Schienennetz in das Eigentum der künftigen Deutschen Bahn AG mit Planung und Ausbau übergehen. Ein Schienennetz des Bundes gibt es dann nicht mehr.
- Der »Entwurf für das Gesetz über den Ausbau und die Finanzierung der Schienenwege bundeseigener Eisenbahnen« sieht neben dem Bund auch die anderen Gebietskörperschaften vor. Das bedeutet, daß bei jedem einzelnen Investitionsvorhaben in jedem Fall die Bauentscheidung, aber u.U. auch die Teilung der Finanzierungslasten und etwaiger Folgekosten zur Verhandlungssache wird.
- Jedes finanzielle Engagement des Bundes steht demnach unter dem doppelten Vorbehalt, daß ein »Interesse des Bundes« vorhanden ist und daß es schließlich im »Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel« finanziert werden kann.
- Weder eine Verpflichtung des Bundes noch der Bahn-AG gibt es zum Ausbau des Schienennetzes für den entsprechenden Verkehrsbedarf, denn das Netz wird der DEAG zur kommerziellen Nutzung übertragen. Deshalb gibt es für den Bund als Eigentümer der DEAG auch keine Verpflichtung, für eine angemessene Ausstattung mit Eigenkapital und für den Ausgleich von Betriebsverlusten (falls sie doch eintreten sollten) zu sorgen.

Nach alledem wird die »Infrastrukturverantwortung des Bundes« für das deutsche und europäische Schienennetz zur Leerformel.

Für den Wettbewerb auf der Schiene bringt das Reformkonzept nicht die notwendigen Voraussetzungen. Daß die Deutsche Bahn AG die Benutzungsrechte als Monopol vergibt, wird nicht beachtet. Die DEAG darf nicht gleichzeitig Betreiber des Schienennetzes sein oder zumindest Entgelte und Bedingungen bestimmen, die Kunden einzuhalten haben, die sein Schienennetz befahren wollen.

Da wie bereits oben gesagt, die DEAG in jedem Fall auf der Grundlage des »Gesetzes über den Bau und die Finanzierung der Schienenwege bundeseigener Eisenbahnen« mit den Gebietskörperschaften zu verhandeln hat, wird das Unternehmen nicht frei wie jedes andere privatwirtschaftliche Unternehmen seinen eigenen Interessen folgen können.

Auch das Ziel, aus der DEAG ein Unternehmen zu machen, das frei von politischer Einflußnahme ist, wird nicht erreicht. Es wird lediglich in den Bereich des Fahrweges verlegt. Bei jedem Investitionsvorhaben geht es nach dem »Gesetz für den Bau und die Finanzierung der Schienenwege bundeseigener Eisenbahnen« um die entscheidende Frage: Wer ist verantwortlich für die Finanzierung und wer trägt etwaige Folgekosten? Der Bund oder seine Bahn? Ein »politikfreies« Unternehmen wird die Bahn AG auch nicht sein.

Das Reformkonzept verspricht auf längere Sicht eine Entlastung des Bundeshaushalts und der Steuerzahler. Wer aber ermöglicht der Bahn AG einen »finanziell unbelaste-

ten Neubeginn«? Das finanzwirtschaftliche Problem der Bahn, der Zwang zur ständigen Neuverschuldung, droht nunmehr zum Problem des Bundeseisenbahnvermögens zu werden, das kaum über eigene Einnahmen verfügt, aber in erster Linie die Aufgabe hat, der Bahn AG die Altschulden abzunehmen.

Es fehlt ein Gesamtverkehrskonzept! Sache des Bundes ist es, Ausbau und Erhaltung der Infrastruktur zu gewährleisten, Sache der Bahn ist es, im Schienenverkehr tätig zu sein.

Das Gesamtverkehrskonzept fehlt, weil für die Infrastrukturregelung keine verbindlichen Regelungen getroffen werden. Es ist ein Ausweichmanöver, wenn statt dessen auf die Möglichkeit privater Finanzierung bei den Infrastrukturmaßnahmen hingewiesen wird, obwohl man weiß, daß dabei nur sichere Anlagen gesucht bzw. an vom Bund garantierte Rendite gedacht wird.

Es werden also staatliche (Vorhaltung der Infrastruktur) und nichtstaatliche (gewerbliche Betätigung im Schienenverkehr) mit ihren Folgen miteinander vermischt.

2. Die wichtigsten Vorschläge für ein alternatives Konzept

Der neue Artikel 87e GG ist demnach so zu fassen, daß die Verantwortung für die Infrastruktur der Bund trägt und daß die Unternehmen, die am Schienenverkehr beteiligt sind, in privater Hand zu führen sind.

Nach Zusammenführung von DB und DR soll das Bundeseisenbahnvermögen aufgeteilt werden in

- Bereich Schienennetz des Bundes
- Bereich Eisenbahnverkehr
- Bereich Eisenbahnverwaltung.

Die Deutsche Bahn AG, d.h. ihre Fahrwegsparte und später Fahrweg AG betreiben das Schienennetz des Bundes in dessen Auftrag; der Bund bleibt Eigentümer des Netzes. Rechte und Pflichten des Bundes und der Bahn AG werden in einem Gesetz geregelt (Gesetz über das Schienennetz des Bundes).

Das »Gesetz über das Schienennetz des Bundes« ist als Aufgaben- und Finanzierungsgesetz zu gestalten. Die Aufgaben werden dabei konkretisiert: Umfang des Netzes, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, Wahrung einheitlicher Lebensverhältnisse, Belange der Umwelt und Förderung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern und im Schienenverkehr. Eine gemeinsame Kommission von Bund und Ländern ist zu beauftragen, jene Strecken zu definieren, auf denen der Verkehr eingestellt oder auf einen regionalen Träger übergehen soll.

Als Finanzierungsgesetz bestimmt das »Gesetz über das Schienennetz des Bundes« daß die Entgelte, die die Schienenunternehmen für die Benutzung des Netzes zu entrichten haben, für die laufenden Betriebsausgaben zu verwenden sind. Ferner ist - eine Parallele zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - eine partielle Zweckbindung beim Mineralölsteueraufkommen vorzusehen, um die Finanzierung fällig werdender Ersatzinvestitionen und der in den Bundesverkehrswegeplan sowie in den Bedarfsplan Schiene eingestellten Ausbau- und Neubauinvestitionen rechtzeitig sicherzustellen. Als Eigentümer ist der Bund

darüber hinaus verpflichtet, für eine angemessene Ausstattung der Fahrweg AG mit Eigenkapital zu sorgen.

In das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) sind allgemeine für alle öffentlichen Schienennetze und deren Träger geltende Bestimmungen aufzunehmen:

- Verkehrssicherheit
- Eine Tarifpflicht, die vom BMV im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft genehmigt wird; ferner ist vorzusehen, daß der BMV auch von sich aus Nutzungsentgelte festlegen kann.
- Betriebspflicht in dem Sinne, daß allen Eisenbahnverkehrsunternehmen, denen das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung des Netzes durch das AEG zugestanden wird, die praktische Ausübung dieses Nutzungsrechtes zu den tariflich festgelegten Entgelten und Bedingungen ermöglicht werden muß, soweit dem nicht technische und betriebliche Hindernisse entgegenstehen.

Wenn es nicht möglich ist, den Betrieb des bundeseigenen Schienennetzes der Fahrweg AG zu übertragen, ist bei der Bahn AG bis zur Auflösung der DB-Holding die Fahrweg AG in den Stand zu versetzen, ihre Aufgaben unbeeinträchtigt von den Interessen der Unternehmensspitze und der Geschäftsbereiche Personen- und Güterverkehr zu erfüllen.

Dem neuen Eisenbahnbundesamt sind ausnahmslos die Zuständigkeit für Planung und Bau von Schienenwegen des Bundes, für Streckenstillegungen und die Aufsichts- und Genehmigungsbefugnisse für eine diskriminierungsfreie Benutzung des Schienennetzes durch andere Eisenbahnen zu übertragen. Weiter müßten ihm zugewiesen werden die Gewährleistung der Sicherheit, die Gewährleistungen der Diskriminierungsfreiheit beim Zugang zum Schienennetz des Bundes und die Gewährleistung der Rechtmäßigkeit der Tarife.

3. Abschließend

Die Neuordnung des Eisenbahnwesens und die damit unabdingbar werdende Neustrukturierung der Eisenbahnen des Bundes durch Schaffung der Bahn AG, des Eisenbahnbundesamtes und des Sondervermögens Bundeseisenbahnen als Schuldenverwaltung sind ohne Zweifel wesentlicher Bestandteil eines jeden Gesamtverkehrskonzepts. Ein solches ist freilich nicht erkennbar. Warum gibt es seit zwanzig Jahren eine Bundesverkehrswegeplanung für die Netze von Schiene, Straße und Wasserstraße, aber zu deren Umsetzung nur Teilgesetze statt eines »Bedarfsplangesetzes Bundesverkehrswege«? Warum wird vom BMV jetzt ein »Gesetz zur Vereinfachung der Planungsverfahren für Verkehrswege« eingebracht, um die Planungsverfahren allgemein zu beschleunigen, aber kein Bundesverkehrswegefinanzierungsgesetz, obwohl die zügige Verwirklichung der Planung von der Finanzierung nicht weniger abhängt? Warum stellt der Bund aus seinem Mineralölsteueraufkommen Mittel für die Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur bereit, während eine ausreichende Zweckbindung, die die Finanzierung im eigenen Aufgabenbereich gewährleisten würde, nicht gegeben ist?

Bei der Reform des Eisenbahnwesens sollte die Verkehrspolitik nicht stehen bleiben.

2. Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Der VCD kritisiert ebenfalls die fehlende Einbettung in ein Gesamtverkehrskonzept. Ohne grundlegende Veränderung der Rahmenbedingungen bei **allen** Verkehrsträgern wird die Bahnreform letztlich erfolglos bleiben.

Der VCD befürchtet den Rückzug des Bundes vor allem in den ländlichen Regionen, den Rückzug des Bundes aus der Finanzverantwortung, einen sinkenden Qualitätsstandard - die AG ist gewinnorientiert -, weitreichende Einschränkungen des SPNV, weil er die Frage der Finanzierung durch die Länder offen läßt, Verlust von Synergieeffekten bei der Trennung von Personen- und Güterverkehr.

Durch eine eindeutige Priorität der Schiene könnte endlich mehr Lebensqualität für **alle** Menschen verwirklicht werden. Deshalb schlägt der VCD vor:

- Der Bund muß wie bei Straße und Wasserstraße die volle inhaltliche finanzielle und politische Verantwortung für die Schieneninfrastruktur übernehmen. Er wird Eigentümer des Schienennetzes.
- Unterhaltung, Ausbau und Nutzungsbedingungen des Schienennetzes sind durch ein eigenes Gesetz verbindlich festzulegen.
- Gleichbehandlung der Nutzer von Schiene und Straße bei den Wegeabgaben.
- Die Verantwortung für den ÖPNV fällt in die Zuständigkeit von Ländern, Kreisen und Kommunen; sie erhalten hierfür gesetzlich garantierte zweckgebundene Ausgleichszahlungen vom Bund.
- Die Träger des Nahverkehrs werden zur Bereitstellung eines ausreichenden Angebots durch ein Rahmengesetz des Bundes verpflichtet.
- Der Schienenverkehrsbetrieb der Deutschen Bahnen wird in ein von Schulden und Altlasten befreites selbständiges Unternehmen im Eigentum des Bundes überführt. Eine Trennung in Unternehmen für Personen- und Güterverkehr unterbleibt.

3. Pro Bahn

Flankierende Maßnahmen werden für erforderlich gehalten, insbesondere bei den Rechtspositionen der Fahrgäste und bei der Sicherstellung des SPNV.

Die Vorhaltung des übergeordneten Schienennetzes ist Aufgabe des Bundes. Entsprechendes gilt für die Vorhaltung des ergänzenden Streckennetzes durch die Länder. Das Schienenausbaugesetz sollte auch einen Bestandsplan für die Erhaltung bestehender Strecken enthalten.

Der Bund sollte den Ländern für ihr Netz entsprechende Mittel zweckgebunden an die Hand geben.

4. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Die geplante Regionalisierung müsse den gesamten ÖPNV und nicht nur den SPNV umfassen. Länder und kommunale Gebietskörperschaften müssen mit den erforderlichen Mitteln dauerhaft und zweckgebunden ausgestattet werden.

- Zur Sicherstellung der notwendigen Investitionen sind die im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für 1993 bis 1995 vorgesehenen Mittel auch für die folgenden

Jahre bereitzustellen (ÖPNV-Bereich jährlich rund 7 Mrd. DM).

- Die im Zuge der Regionalisierung fälligen »Transfermittel« des Bundes an die Länder/Kommunen (8,4 Mrd./a) müssen zweckgebunden übertragen werden.
- Die Mineralölsteuer ist zweckgebunden für den ÖPNV um 10 Pf/Liter (etwa 7 Mrd. DM/a) zu erhöhen, um damit die vermehrten Zukunftsaufgaben des ÖPNV in Ost und West zu finanzieren.

Güterverkehrszentren

Insgesamt 41 Projekte für Güterverkehrszentren (GVZ) haben die Bundesländer für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. 13 davon sollen einen Wasserstraßenanschluß erhalten. Bei 35 der Zentren würden die Deutschen Bahnen einen Umschlagbahnhof für den kombinierten Verkehr vorsehen. Wie viele solcher GVZ tatsächlich gebaut werden, ist noch völlig offen, da die Entscheidung letzten Endes im Zuständigkeitsbereich der kommunalen Gebietskörperschaften liegt. Man erwartet von den GVZ eine Entlastung der Straße.

Verkehrsbedingte Umweltbelastungen

Kosten müssen dem Verursacher angelastet werden

Der Vizepräsident des Bundesumweltamtes, Dr. Andreas Troge, forderte auf dem automobilwirtschaftlichen Symposium in Bamberg, den Verkehrsteilnehmern auch die ökologischen Kosten anzulasten.

Bis zum Jahre 2005 zeichnet sich in Deutschland ein deutliches Verkehrswachstum ab. Die Verkehrsleistungen werden im Personenverkehr um 36% und im Güterverkehr um 69% zunehmen. Damit verbunden ist eine Zunahme des Klimagases Kohlendioxid um 38%. Demgegenüber werden die eingeleiteten technischen Maßnahmen (z.B. Dreivegekatalysator) voraussichtlich zu Reduktionen bei den Schadstoffen führen: Stickoxide um 32%, Kohlenwasserstoffe um 67% und Kohlenmonoxid um 59%. Stärkere Zunahmen im Güterverkehr könnten diese Abnahmen wieder schmälern. Der technische Umweltschutz stößt angesichts des rasanten Verkehrswachstums an seine Grenzen.

Die vielen gesundheitlichen und ökologischen Schäden verursachen schon jetzt Kosten *in dreistelliger Milliardenhöhe*. Sie werden nur zu einem geringen Anteil dem Verursacher selbst angelastet. Es müsse jedem Nutzer bei der Auswahl des Verkehrsmittels klar sein, welche Kosten er verursacht und er müsse diese vollen Kosten auch bezahlen. Erst wenn die bisherige Subventionierung des Straßenverkehrs aufhöre, könnten umweltfreundliche Verkehrsmittel im Wettbewerb bestehen. Neuere konservative

Schätzungen gehen davon aus, daß die straßenverkehrsbedingten Umweltkosten schon jetzt eine Erhöhung der Mineralölsteuer um 1 DM pro Liter rechtfertigen.

Die Vignette kommt doch!

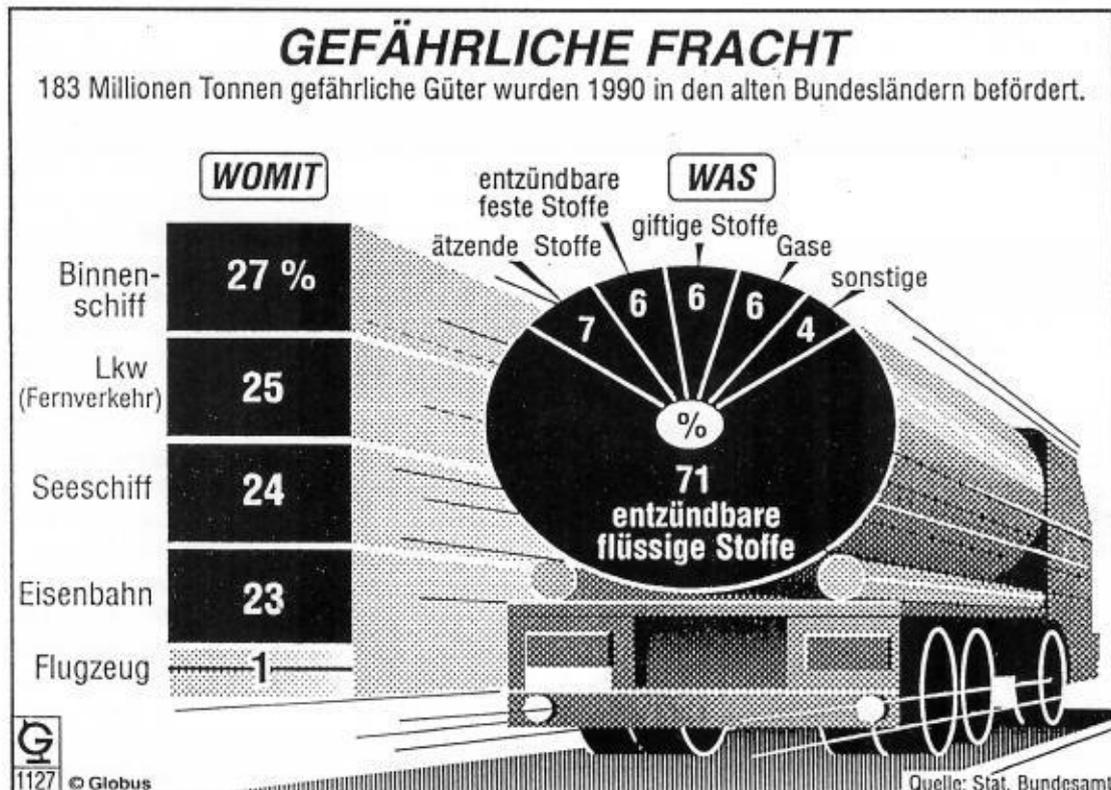
Die holländische Verkehrsministerin hat nun ihren Widerstand aufgegeben und auch einer Vignette ab 1995 für Lastkraftwagen zugestimmt. Sie gilt für Niederlande, Dänemark und die Benelux-Staaten und wird 2500 DM pro LKW kosten. Bundesverkehrsminister Wissmann kann nunmehr auch die Kraftfahrzeugsteuer angleichen, ohne daß es ihm als Diskriminierung ausländischer Lastkraftwagen ausgelegt wird. (Wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß die Kfz-Steuer eine Ländersteuer ist. Die Länder werden einen Ausgleich verlangen.) Gleichzeitig wird es auch eine Erhöhung der Mineralölsteuer geben.

GRV: An sich wäre das Road-Pricingssystem das gerechteste, weil hier exakt nach den gefahrenen Kilometern abgerechnet werden könnte. Dieses Verfahren ist jedoch noch nicht betriebstauglich. Auf der anderen Seite hätte eine reine Anhebung der Mineralölsteuer die ausländischen Fahrzeuge nicht erfaßt, wenn sie mit vollem Tank in die Bundesrepublik fahren. So dürfte die vorgeschlagene Lösung als Zwischenlösung sehr wohl in Betracht kommen.

Gefahrguttransporte

Die meisten gefährlichen Güter rollen weiterhin auf der Straße

Die meisten Transporte gefährlicher Güter in Deutschland laufen nach Angaben des statistischen Bundesamtes über die Straße. Knapp ein Sechstel aller transportierten Stoffe gilt als gefährlich. Insgesamt sind 1990 183 Mio t Gefahrgüter befördert worden. Nicht einbezogen in diese Aufstellung ist der Güternahverkehr. Bei seiner Einbeziehung wäre der Straßenverkehr mit Abstand der bedeutendste Verkehrsträger (siehe nachfolgende Grafik).



Rollende Landstraße im Zweistundentakt

Mit dem Sommerfahrplan werden die Straßen vom und zum Brenner täglich um 360 LKW-Fahrten entlastet

Mit Sommerfahrplanwechsel erhielt die rollende Landstraße Ingolstadt - Brenner weitere vier Züge, sodaß mit 20 Zügen am Tag die Straßen um 360 LKW-Fahrten (bisher 288) entlastet werden. Damit wird ein Zweistundentakt möglich, weil u.a. auch der Terminalausbau am Brennersee (zweites Verladegleis) beendet ist.

1992 wurden 76 000 Lkw per Huckepack zwischen Ingolstadt und Brennersee befördert. Die Hälfte der Fahrzeuge kommt aus der Bundesrepublik, 30% kommen aus Polen. Die Italiener, die 1991 noch einen Anteil von 30% hatten, fahren wieder lieber auf der Straße. Österreich selbst ist auch nicht gerade vorbildlich. Die Ökombi beförderte 1991 334 000 Sendungen, was nicht ganz einem Drittel der Sendungen entspricht.

Im übrigen soll voraussichtlich im Spätsommer 1993 der Gesamtentwurf für die Brennerlinie vorliegen. Dann könnten die Verkehrsminister eine Entscheidung treffen. Schwierigkeiten gibt es mit den Zulaufstrecken. Zur Zeit spricht man davon, daß der nördliche Zulauf im Inntal in einen Tunnel verlegt werden soll. Die Alternativen Karwendeltunnel oder eine Bahn im Zuge des Reschenpasses scheinen vorläufig ad acta gelegt zu sein.

Güter von der Straße auf die Bahn

Niedersachsens Regierung will eine grundlegende Umorientierung in der Verkehrspolitik herbeiführen.

Die umweltfreundliche Bahn und Binnenschifffahrt sollen Vorrang genießen. Niedersachsens Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, Peter Fischer, sagte u.a.: Wir hätten uns beim Bundesverkehrswegeprogramm einen deutlicheren Akzent gewünscht, das Bundesverkehrsministerium hat nur einen halbherzigen Schritt bei der Feststellung der Zielprognose getan. Wir haben für das Schienennetz umfangreiche Ausbauprogramme definiert und in drei Qualitätsnetzen dargestellt. Dabei handelt es sich um ein Schnellfahrnetz für den ICE, IC und EC, ein Schnellfahrnetz für den Güterverkehr und ein Netz für den InterRegio-, Regionalschnellbahn- und Regionalverkehr. Besonders hervorzuheben sind:

- Schnellbahn Hannover - Berlin
- Ausbaustrecke Helmstedt - Magdeburg - Berlin
- Ausbau/Neubaustrecke Hannover - Hamburg - Bremen (die sogenannte Y-Lösung)
- Ausbaustrecke Löhne - Hameln - Elze - Braunschweig - Wolfsburg (zur Entlastung des Knotens Hannover)
- Auch die Wiederherstellung Uelzen - Dömitz - Ludwigslust ist im Programm enthalten.

Geschwindigkeiten auf den Neubaustrecken

Auf den Neubaustrecken fährt der ICE zur Zeit mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h, er könnte sogar 280 km/h fahren. In Japan fahren die Hochgeschwindigkeitszüge bis zu 275 km/h, in Frankreich und Spanien mit 300 km/h.

Im internationalen Programm wird ebenfalls davon ausgegangen, daß die Geschwindigkeit bei den Hochgeschwindigkeitsstrecken deutlich über 200 km/h liegen soll.

Der ICE braucht für seine 250 km/h 9,6 Megawatt, der TGV bei einer Zuglänge von 475 m für 300 km/h 17,6 Megawatt.

Für Mischbetrieb kostet eine Neubaustrecke durch das Mittelgebirge etwa 30 bis 35 Millionen DM/km. Hannover - Würzburg kostete 11,4 Mrd. DM. Hier machen die Tunnel alleine schon 37% der Streckenlänge aus. Die Steigung beträgt wegen des Mischbetriebes nur 1,75%. Dagegen wird für die Verbindung Rhein - Main - nur für den Reiseverkehr - eine Geschwindigkeit von 300 km/h angestrebt. Man spart bei einer Steigung von maximal 4% und einem Mindestradius von 3250 m etwa 6 Mio. DM/km.

Man muß sich darüber im klaren sein, daß mit diesen Strecken vor allem auch dem Luftverkehr Konkurrenz gemacht werden muß. Ein Absenken der Geschwindigkeit auf 200 km/h würde kaum dem Slogan »Doppelt so schnell wie das Auto« gerecht werden, vor allem, wenn bis heute keine Höchstgeschwindigkeit auf den Autobahnen festliegt. Die DB hat die Vorteile und Nachteile der Intercity-Systeme mit 200 und mit 250 km/h untersucht. Ergebnis: 250 km/h sind wirtschaftlicher und wegen der besseren Nutzung des Angebotes auch ökologisch sinnvoller als 200 km/h. Betriebswirtschaftlich optimal wären nach einer Untersuchung des Internationalen Eisenbahnverbandes etwa 275 km/h. Schließlich kommt es doch sehr auf den Einzelfall an.

Kürzere Fahrzeiten kann man auf bestehenden Strecken auch mit den sogenannten NeiTech-Zügen erreichen. Neubaustrecken sind jedoch in der Regel aus Kapazitätsgründen erforderlich. Mit einem NeiTech-Zug kann man aber nur von z.B. 130 auf 160 km/h (etwa 30% höhere Geschwindigkeiten) steigern. Sie sind deshalb für die bestehenden Mittelgebirgsstrecken eine willkommene Verbesserung. Also überall dort, wo die Streckenkapazität noch

genügend Reserven erkennen läßt, sollen künftig solche Züge verkehren. Hierzu sind zwar auch bauliche Ergänzungsmaßnahmen erforderlich, aber diese Investitionen tragen schneller Früchte.

Wettbewerbsnachteile der Bahn AG

Die zu gründende Bahn AG soll sich unter marktwirtschaftlichen Bedingungen mit Unternehmungen der Straße, der Schiene und Luft im Wettbewerb behaupten. Voraussetzung hierfür ist u.a. auch eine wettbewerbliche Gleichstellung mit ihren Konkurrenten, die derzeit nicht gegeben ist.

Nachteil bei der Mineralölsteuer 440 Mio DM

Nach einem 1952 geschlossenen "Abkommen über die zoll- und abgabenrechtliche Behandlung des Gasöls" ist die **Binnenschifffahrt** von der Mineralölsteuer befreit. Gleiches trifft auch für den **Luftverkehr** zu.

Nachteil bei der Umsatzsteuer 170 Mio DM

Der **internationale Luftverkehr** ist von der Umsatzsteuer befreit. Die Deutschen Bahnen müssen dagegen im grenzüberschreitenden Verkehr für den deutschen Streckenanteil Umsatzsteuer bezahlen.

Nachteil bei den Wegekosten zur Binnenschifffahrt 230 Mio DM

Die Investitions- und Unterhaltungskosten der Binnenwasserstraßen zahlt der Staat. Nach der DIW-Wegekostenrechnung trägt die Binnenschifffahrt auf den abgabepflichtigen Wasserstraßen 10,3% ihrer Wegekosten, einschließlich der abgabefreien Rheinschifffahrt nur 8,5%. Die Bahn AG wird 1995 voraussichtlich 356 Mio t befördern, davon stehen ca. 30 Mio t im Wettbewerb zur Binnenschifffahrt. Von den von der Bahn AG zu tragenden Fahrwegkosten (Bereinigung nach der Reform) entfallen auf den Güterverkehr etwa 3,1 Mia. DM. Eine Anpassung auf ein mit dem Wettbewerber Binnenschifffahrt etwa vergleichbares Niveau von rund 10% müßte eine Entlastung der Bahn AG von 230 Mio DM pro Jahr verlangen.

Nachteil zu den Wegekosten der ausländischen Lkw 820 Mio DM

Nach der DIW-Wegekostenrechnung vom Oktober 1992 trägt der ausländische Lkw rund 14% seiner Wegekosten, der deutsche Lkw rund 68%. Eine Anpassung auf das mit den ausländischen LKW vergleichbare Niveau von 14% müßte eine Reduzierung der Wegekosten der Bahn AG um 820 Mio DM verlangen (hier bringt die Vignette ab 1994 eine Verbesserung).

zusammen 1,660 Mrd. DM

Bemerkung: Die Wegekosten beziehen sich auf die Basis 1995 (nach Reform und Abnahme der Altlasten).

Rhönbahn

Die Rhönbahn Fulda - Gersfeld fährt weiter, ab nächstes Jahr sogar schneller

Seit April dieses Jahres ist die 27 km lange Rhönbahn in ihrer Existenz gesichert. Das Land Hessen, der Kreis Fulda und die Anliegergemeinden beteiligen sich an der Modernisierung. Mit Investitionen von rund 22 Mio DM wird neben der Beschaffung von zwei Dieseltriebwagen (VT 628/928) die Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h angehoben. Als Gegenleistung garantiert die DB den Weiterbetrieb bis zum Jahr 2002. Ab Fahrplanwechsel 1995 werden die Züge mit um 16% verkürzter Fahrzeit im Stundentakt verkehren.

Stendal - Uelzen lebt auf

Mit einem feierlichen Akt wurde am 24. April 1993 der Grundstein für die Arbeiten zur Wiederherstellung der seit 40 Jahren unterbrochenen Strecke Stendal - Uelzen gelegt. Es handelt sich um die traditionsreiche Verbindung zwischen Sachsen-Anhalt und Niedersachsen. Die 107 km lange Verbindung soll mit einem Aufwand von 1,4 Mrd. DM für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut und elektrifiziert werden. Sie wird vor allem dem schnellen Güterverkehr zwischen Mitteldeutschland und den Nordseehäfen Bremen und Wilhelmshaven dienen sowie einen besseren Regionalverkehr ermöglichen.

Das Geschäftsjahr 1992 der DB und DR

In einer Bilanzpressekonferenz erläuterte Bahnchef Heinz Dürr die Situation der beiden Deutschen Bahnen. Er warnte eindringlich davor zu meinen, ab 1. Januar 1994 bei Inkrafttreten der Bahnreform seien alle Probleme gelöst. Es müßten vor allem die großen Wettbewerbsverzerrungen der Bahn beseitigt werden. Nach einer Modellrechnung hätte die Deutsche Bahn AG (DEAG) im Geschäftsjahr 1992 ein leicht positives Resultat erzielen können.

Bei höheren Beträgen im Personenverkehr und einem Rückgang im Güterverkehr wiesen die beiden Bahnen eine Unterdeckung von 14,8 Mrd. DM aus (bei der DB -8,6 Mrd. DM). Die Umsatzerlöse betragen im Personenverkehr 4,2 Mrd. DM (+11,2%). Wesentlichen Anteil daran hat der ICE-Verkehr. Mit 9,1 Mrd. DM stellt der Nahverkehr heute den größten Geschäftsbereich dar. Der Güterverkehr weist 7,5 Mrd. DM (-11%) Einnahmen aus. Am Rückgang war vor allem der konventionelle Wagenladungsverkehr betroffen, aber auch im kombinierten Verkehr konnte das Vorjahresvolumen nicht gehalten werden. Am

31.12.92 hat sich bei der DB der Personalstand um 5161 Personen verringert, doch der Personalaufwand stieg um 4,6%. Bei der DR betrug der Fehlbetrag 6,2 Mrd. DM. Der Güterverkehr der DR schrumpfte um 38%! Von 2,6 Mrd. in 1991 gingen die Erlöse auf rund 1,7 Mrd. DM zurück. Das Transportaufkommen sank von 119 auf 94 Mio t. Die Zahl der Mitarbeiter konnte die Reichsbahn um 11,6% auf 173 617 (31.12.92) senken. Auch hier stiegen die Personalausgaben vor allem wegen der Angleichung der Löhne an Westniveau um 18,8% auf 7,7 Mrd. DM.

Weiterer Rückgang der Schienenransporte

Erhöhung der Mineralölsteuer bringt Bahn zusätzliche Kosten

Das für den Güterverkehr zuständige Vorstandsmitglied, Norbert H. Kern, teilte auf einer Veranstaltung des "Gesprächskreises Bahnwirtschaft" am 5.7.1993 in Bonn mit, daß der Frachturnsatz der Bahn weiter zurückgeht. Nach einem zehnprozentigen Rückgang im vorigen Jahr verlor die Bahn im ersten Halbjahr 1993 weitere 500 Mio DM (12%) im Vergleich zu den Frachteinnahmen des Vorjahres.

Kern meint, daß nach der Bahnreform dieser Trend gebrochen werden kann durch ein verbessertes Leistungsan-

gebot und durch niedrigere Kosten infolge der Lösung des Verkehrswegeproblems. Allein beim Fahrweg spare die Bahn AG durch die Reform 50% der Kosten ein.

Durch die jüngsten EG-Beschlüsse zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge auf der Straße würden der Bahn neue Wettbewerbsnachteile erwachsen: Der Straßenverkehr werde zumindest vorübergehend bis zu 13% entlastet, während die Bahn wegen der Mineralölsteuererhöhung 65 Mio DM jährlich zusätzlich zahlen müsse.

Jubiläum der Vogelfluglinie

Die Vogelfluglinie wurde im Mai 30 Jahre alt. Im Jahr 1963 hatten Präsident Lübke und der dänischen König Frederik IX die Häfen von Puttgarden und Rodby eröffnet, nachdem kurz zuvor die Fehmarnsundbrücke eröffnet worden war. Die Zahlen der beförderten Einheiten sind sprunghaft gestiegen. 1987 waren es bereits fast 7 Mio Reisende, 956 000 Pkw, 131 000 Lkw, 29 000 Omnibusse und 160 000 Waggons. Die sieben Schiffe der Vogelfluglinie benutzten im vergangenen Jahr 273 296 Lkw und 171 655 Güterwagen. 1992 und 1993 wurden die deutschen Fährschiffe - bisher von der DB betrieben - privatisiert. Die Deutsche Fährgesellschaft Ostsee mbH vermarktet neben der Vogelfluglinie auch die Fährverbindung zwischen Sassnitz und Trelleborg.

ANDERE BAHNEN

Geschäftsjahr 1992 der ÖBB

Die Österreichischen Bundesbahnen sind mit ihrem Geschäftsjahr 1992 zufrieden. Den Aufwendungen in Höhe von 5,58 Mrd. DM stehen Erlöse von 5,71 Mrd. DM gegenüber. Gegenüber 1991 sind die Erträge um 5,1% gestiegen, die Aufwendungen um 4,8%. Der Betriebserfolg von 941 Mio öS wird durch Zinsbelastungen für Fremdfinanzierungen von 858 Mio öS wieder kompensiert.

Die Erfolgsrechnung im kaufmännischen Bereich schließt daher mit einem Jahresüberschuß von 83 Mio öS ab.

Der Güterverkehr ist zurückgegangen. 1992 wurden nur 62,5 Mio t (-3,4% gegenüber 1991) befördert. Der kombinierte Verkehr hatte mit 11,87 Mio t einen Rückgang von 3,2% (dabei erreichte die rollende Landstraße ein plus von 2%, vor allem auf der Linie Ingolstadt-Brennersee).

1993 sollen brutto 2,5 Mrd. DM investiert werden (1991 1,659) Insgesamt beförderten die ÖBB 270,2 Mio Personen, was einer Zunahme von 1,5% entspricht.

Umfahrung von Innsbruck

Zur Umgehung von Innsbruck wird von der HL-AG ein Umfahrungstunnel mit einer Gesamtlänge von 12,7 km Länge gebaut. Der Tunnel ist im Rohbau fertig; jetzt wird mit der Ausrüstung begonnen. Der Tunnel ist nunmehr der längste Eisenbahntunnel in Österreich. Der Tunnel verläuft an der südlichen Inntalseite. Er verläßt die Strecke Kufstein - Innsbruck bei Hall in Tirol und erreicht die vorhandene Brennerstrecke bei Gärberbach. Im Tunnel ist auch eine Abzweigung zum künftigen Brennerbasistunnel bereits eingeplant. Der Tunnel ist zweigleisig vorgesehen. Nach der Fertigstellung sollen täglich bis 200 Züge in beiden Richtungen verkehren, 100 davon als Züge des kombinierten Verkehrs. Mit einem Gleisabstand von 4,70 m und einer Tunnelquerschnittsfläche von 76m² können neben dem konventionellen Wagenladungsverkehr alle Arten des kombinierten Verkehrs, vor allem aber die "Rollende Landstraße", mit bis zu 4m hohen Lkws auf Niederflurwagen reibungslos bewältigt werden. Bemerkenswert ist die Brücke bei Hall über eine Bundesstraße, über die Autobahn

und den Inn, bei der die Lärmschutzwände mit zum tragenden Bestandteil der Brücke herangezogen wurden. Die Umfahrung entlastet den Hauptbahnhof Innsbruck vom Güterverkehr und die Umwelt vom Verkehrslärm. Die Eröffnung ist zum Fahrplanwechsel Frühjahr 1994 vorgesehen.

Keine Privatisierung der SBB

Keine Privatisierung sondern das Setzen klarer Leitlinien mittels eines Unternehmensvertrages, dies vertritt SBB-Direktionspräsident Weibel. Eine privatisierte SBB könne weder lebensfähig noch gewinnbringend sein. Weibel möchte da privatisieren, wo es dem Kunden, dem Steuerzahler und dem Bahnbeschäftigten nutzt. Mehr Effizienz entstehe nicht durch Privatisierung als solcher, sondern durch den Wettbewerb. Der Ersatz eines privaten durch ein staatliches Monopol bringe nichts. Man dürfe auch nicht dort privatisieren, wo die SBB gewissen Zwängen unterlägen. So könne er beispielsweise den Reparaturdienst nicht privatisieren, da das Risiko bestehe, daß das betreffende Unternehmen plötzlich nicht mehr zur Verfügung stehe. Dagegen wolle Weibel den Stückgutdienst »Cargo Domizil« gemeinsam mit privaten Straßentransporteurern betreiben. Darum habe die SBB 51% des Kapitals an der neuen Gesellschaft übernommen. Die Privatisierung bringe hier Nutzen: Dem Kunden durch Qualitätssteigerung, dem Steuerzahler durch Ausgabenverringerung (- 100 Mio sfr im SBB-Budget) und den Eisenbahnern durch Erhalt von Arbeitsplätzen. Für Weibel ist die Einmischung durch die Politik im Gegensatz zu seinem Vorgänger, der deshalb zurücktrat, kein großes Problem. Schließlich seien die Parlamentarier Vertreter des Eigentümers und als solche zur Kontrolle berechtigt. Ihr Einfluß soll sich natürlich auf die langfristigen und strategischen Linien beschränken. Das tägliche Geschäft müsse der Kompetenz des Management unterliegen. Die SBB dürfe daher nicht am Gängelband geführt werden, sondern sie müsse einen Unternehmensvertrag für einen Zeitraum von drei bis fünf Jahren erhalten. Dieser soll die zur Verfügung stehenden Mittel festlegen. Innerhalb dieses Rahmens müsse das SBB-Management unternehmerisch handeln können und dürfen.

Cargo Domizil teilprivatisiert

Seit Ende Juni sind an der neuen Cargo Domizil der Schweizerischen Bundesbahnen AG (CDS) die SBB mit 60% des Kapitals beteiligt. 34% halten die Cargo Service Schweiz (Straßentransportunternehmen), die restlichen 6% stehen privaten Aktionären offen. Das Unternehmen soll nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen arbeiten und ein flächendeckendes Netz für Stückgut sowie für Teilladungen garantieren. Dabei wird der heutige Stück-

gutdienst der SBB der Bahn gestrafft - statt 70 gibt es nurmehr 16 Regionalzentren -, von denen aus die Sendungen auf der Schiene weitertransportiert werden. Der Vor- und Nachlauf soll mit Lkw erfolgen. Die SBB hoffen damit den jedes Jahr mehr als 100 Mio sfr einfallenden Dienst rentable zu machen. Der Verkehrsclub der Schweiz und auch die Eisenbahnergewerkschaft hatten sich dagegen ausgesprochen. Letztere besonders deshalb, weil die künftigen CDS-Angestellten ihren Beamtenstatus verlieren. Nach Auffassung der SBB wäre die Alternative der vollständige Rückzug der SBB aus diesem Dienst gewesen mit der Folge, daß der gesamte Stückgutdienst auf der Straße stattfinden würde.

TGV - Nordeuropa

Erster Personenzug passiert Ärmelkanaltunnel

Am 23. Mai 1993 ging die neue Strecke Paris - Lille in Betrieb. Es ist das dritte große Neubauprojekt der Französischen Staatsbahnen. Im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr rückt damit der Brückenschlag zwischen Frankreich, Großbritannien, Niederlande und Deutschland ein gutes Stück näher. Die Franzosen sind zu beneiden, mit welcher Geschwindigkeit der Ausbau ihres Netzes vorankommt. Der 300 km/h schnelle TGV erreicht die 226 km entfernte Stadt Lille in 80 Minuten. Spitzenfahrzeiten von einer Stunde sagen die Franzosen voraus, wenn im September der nördliche Abschnitt in Betrieb geht.

Zum erstenmal ist am Sonntag, den 20.6.1993 ein Personenzug unter dem Kanal gefahren. Er brauchte für die 37 km lange Strecke zwischen Calais und Folkestone zwei Stunden. Es war ein französischer TGV. Planmäßig wird die Fahrt künftig eine knappe halbe Stunde brauchen.

An sich ist der Tunnel so gut wie fertiggestellt. Die Eisenbahnanlagen dürften auch inzwischen installiert sein. Trotzdem wird der Frachtpendelverkehr frühestens im Februar 1994 und der Passagierpendelverkehr sogar erst im Spätherbst 1994 aufgenommen werden können. Insgesamt sind Verzögerungen von sieben Monaten eingetreten. Die gesamten Projektkosten werden sich bis Februar 1993 auf 20,6 Mrd. DM belaufen. Die geschätzten Einnahmen werden sich wegen der verspäteten Inbetriebnahme jedoch 1994 von 504 Mio Pfund auf 260 Mio Pfund verringern.

Japanische Bahnreform

Sinkende Fahrgastzahlen, monströse Schulden, große Leistungen der öffentlichen Hand, häufige streikähnliche Aktionen, blockiertes Management führten 1987 zu einer eingreifenden Reform der Staatsbahnen (JNR). Die JNR wurden in sechs Personenverkehrsgesellschaften und eine landesweit operierende Güterverkehrsgesellschaft aufgeteilt. Eine separate Übertragungsgesellschaft - Japanese

National Railway Settlement Corporation - hatte die aufgelaufenen Schulden zu tilgen, die bisherigen Mitarbeiter umzuschulen oder - bei einer Entlassung - zu entschädigen. Ferner hatte sie die Aufgabe, Aktien an der Börse zu verkaufen und Liegenschaften zu veräußern.

Heute nach sechs Jahren sind erst Teile der Bahnreform verwirklicht. Das Problem der überzähligen Mitarbeiter konnte gelöst werden. Mitgeholfen hat dabei die bisher wachsende japanische Wirtschaft. Das Problem der Schulden ist bis heute ungelöst. Sie sind sogar angewachsen. Land wurde zwar verkauft, doch die Zinszahlungen und Löhne konsumierten die Erträge des Landverkaufs. Dazu kommt, daß der Verkauf der Aktien vor allem wegen der Börsendepression nicht realisiert werden konnte. Die Schuldentilgung bleibt somit das ungelöste Problem der Bahnreform. Der Verkehrsminister sagt hierzu wörtlich: »Solange wir dieses Problem nicht lösen können, dürfen wir nicht sagen, daß die Bahnreform ein Erfolg ist.«

WLE gewinnt Kalksteintransporte

Die Westfälische Landeseisenbahn (WLE) und die Firma Readymix schlossen einen Vertrag, wonach jährlich rund 300 000 Tonnen Kalkstein von Warstein zum Zementwerk nach Beckum befördert werden sollen. Der Vertrag soll über 15 Jahre laufen, er konnte jedoch nur zustande kommen, weil das Land NRW die Hälfte der Investitionskosten von 20,9 Mio. DM übernimmt. Von 1996 an soll der Transport auf der Schiene anlaufen, wenn die baulichen Maßnahmen fertiggestellt sind. Die Verlagerung der Transporte auf die Schiene entlastet die Ortsdurchfahrten auf einer Strecke von 70 km von etwa 23 000 LKW-Fahrten jährlich. Dem stehen etwa zwei Zugfahrten am Tage gegenüber.

ANDERE VERKEHRSTRÄGER

Folgen der Luftfahrt - Deregulierung

Die Airlines KLM, SAS, SWISSAIR und AUA streben eine gemeinsame Managementgesellschaft für die seit längerer Zeit diskutierte Kooperation an. Die von den vier Partnern geführte neue Gesellschaft würde ein gemeinsames Produkt anbieten und eine zentrale Rechnung führen. Man erwartet noch in diesem Sommer die Unterzeichnung eines Vorvertrages. Es wird eine Verbesserung der Produktivität und eine Senkung der Kosten erwartet.

Scharf ging der Chef der Deutschen Lufthansa, Jürgen Weber, anlässlich der Aufsichtsratsitzung am Mittwoch, den 7.7.1993, mit den Auswirkungen der Deregulierung im Luftverkehr ins Gericht. Aufgrund der - einst als großer Wurf gefeierten - Deregulierung sei heute die gesamte Branche mehr oder weniger pleite. Angesichts der dramatischen Verluste der Branche setzte sich Weber für einen sinnvollen Wettbewerbsrahmen ein. Eine völlige Deregulierung werde ein Gemetzel zur Folge haben, aus dem preisbestimmende, globale Oligopole hervorgehen würden.

Lufthansa

Nach vorläufigen Zahlen rechnet die Lufthansa mit einem Verlust nach Steuern von 380 Mio DM. Dabei stieg der Umsatz um 4,5% auf 15 Mrd. DM, die Zahl der Fluggäste erhöhte sich um 11,3% auf 27,9 Mio und die Fracht um 6,1% auf 1,0 Mio t. Die Lufthansa leidet weiter unter erheblichem Preisdruck. Sie hat 1992 ihre Investi-

tionen von 2,4 Mrd. (1991) auf 1,7 Mrd. DM in 1992 gesenkt, d.s. 30%. Ihren Personalbestand senkte sie um rund 1700 Mitarbeiter auf 49 292.

Proteste gegen Donau - Kanalisierung

2,5 Mio t seit Eröffnung des
Main-Donau Kanals

Im Juni fanden erhebliche Protestaktionen gegen den von der Rhein - Main - Donau AG (RMD AG) beabsichtigten Ausbau der unteren Donau statt. Auch der Oberste Bayerische Rechnungshof hat Bedenken gegen diesen Ausbau angemeldet. Nur die RMD AG weist darauf hin, daß der Kanal ohne diesen Ausbau nicht voll zum Tragen kommt, weil die Schiffe bei Niedrigwasser geleichtert werden müssen.

Rund 2,5 Mio t wurden seit der Eröffnung im September 1992 auf dem Kanal befördert. Man rechnet für das Gesamtjahr mit einer Tonnage von 4,0 Mio. t. Rund 1 Mio. t entfällt auf Güter, die erst befördert werden konnten, seit der Kanal durchgängig befahrbar ist. Dabei handelt es sich überwiegend um Erze, die von Rotterdam nach Linz gebracht werden, sowie um Düngemittel. Hauptnutzer sind die Niederländer mit 57%; 34% der Güter reisten mit deutschen, 6% mit belgischen und 1,5% mit österreichischen Schiffen. Sie bestreiten allein die Hälfte des zusätzlichen Verkehrs. Alarmierende Einbrüche im Schienenverkehr seien jedoch bisher nicht eingetreten. Die Kunden wissen anscheinend die Zuverlässigkeit und Schnelligkeit der Schiene zu schätzen, während der Wasserweg durch Eis

oder Niedrigwasser auf der Donau behindert werden kann. Im übrigen hofft die DB als Ersatz für Verkehrsverluste Neuverkehr bei dem Weitertransport von den Häfen aus zu bekommen.

GRV: Auch hier sind die Wettbewerbsbedingungen nicht in Ordnung. Die Binnenschifffahrt zahlt trotz des teuren Kanals kaum Wegekosten und ist von der Mineralölsteuer befreit. Der Präsident des Verbandes dazu befragt, antwortet, daß sich die Binnenschiffer den Kanal nie gewünscht hätten. Deshalb komme eine Verpflichtung, sich an den Wegekosten in größerem Umfang zu beteiligen, nicht in Betracht.



Das Elektroauto

Die Autolobby ist noch nicht zum Umdenken bereit

Die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft veranstaltete im Juni eine Podiumsdiskussion im Forum der Technik - Deutsches Museum - über das Pro und Contra Elektroauto. Prof. Naunin, der die Diskussion moderierte, stellte unumwunden fest. »Das Elektroauto ist im Kommen - es muß nur etwas nachgeholfen werden«. Deutliche Zeichen erkenne man schon heute in Kalifornien, wo von 1998 an elektrische Autos eingesetzt werden müssen, um die neuen Forderungen - »clean air act« genannt - zu erfüllen. Auch in Deutschland zeige fast jeder Automobilhersteller auf den großen Messen ein Elektrofahrzeug. Prof. Legats (BMV) Vorschlag, die Innenstädte z.B. bei zu hohen Ozonwerten für herkömmliche Fahrzeuge zu sperren, scheidet schon allein an den fehlenden gesetzlichen Bestimmungen. Herr Kuban vom Umweltamt wies darauf hin, daß das Elektroauto am Einsatzort schadstoff- und lärmarm sei, aber das Problem werde nicht dadurch gelöst, daß dann Elektroautos im Stau stünden. Prof. Dr. Trautmann-Popp (BUND) führte aus, daß das Elektroauto für ihn noch nicht die richtige Alternative sei. Die beste Beförderung sei nach wie vor der Öffentliche Personennahverkehr. Herr Burkner (TU München) befaßt sich mit dem Thema Batterien. Der Trend gehe zur Blei-Nickel-Cadmium-Batterie, obwohl diese schwerer als diejenigen anderer Systeme sei. Burkner meint, vor allem sei die Ladetechnik bisher vernachlässigt worden. Für die Bleibatterie spreche, daß ein Viertel aller Fahrten kürzer als drei Kilometer sei, die Hälfte unter fünf Kilometer liegt. Diese Strecken seien mit einer Bleibatterie zu bewältigen.

NEOPLAN Niederflur Midi Linienbus mit Batterieantrieb zur Reduzierung von Energieverbrauch und Schadstoffausstoß

Der Knüller der Ausstellung war ein 7,5 Tonnen Lkw von MAN, der bei der Anfahrt zur Stadt mit Diesel fährt, in der Stadt dann auf elektrischen Antrieb umschaltet. Natürlich haben auch die elektrischen Kombifahrzeuge für den innerstädtischen Verkehr Zukunft. Schade ist vor allem, daß die früheren O-Buslinien aus dem Stadtbild mit wenigen Ausnahmen verschwunden sind. Gerade die vielen Busse mit ihren Rußemissionen sind eine ganz erhebliche Belastung für unsere Städte. Erfreulich, daß Erholungsorte wie Oberstdorf oder Bad Reichenhall inzwischen auf Elektrobusse umgestellt haben.

Insgesamt wurde bei der Veranstaltung festgestellt, daß die Autolobby noch nicht zum Umdenken bereit ist.

Bahntaxi

Bei dem Bahntaxi, das in den Niederlanden eingeführt wurde, geht es um die Kombination von Zugfahrt und Taxi. Bahnreisende können für 4,50 DM eine Karte fürs Taxi am Bestimmungsort erwerben, egal wieviel der Fahrpreis tatsächlich beträgt. Mit diesen Taxifahrten - es handelt sich um ein besonderes Taxi - wollen die niederländischen Eisenbahnen, die für dieses Projekt 15,5 Mio Mark vom Verkehrsministerium erhalten, die »Qualität des öffentlichen Verkehrssystems« verbessern und jenen, die bisher ihr Auto benutzt haben, das Bahnfahren schmackhaft machen. Die Taxifahrer protestieren gegen dieses Projekt, aber die Bahnen wollen nicht so schnell aufgeben.

In eigener Sache

Die GRV ist zur Fortsetzung ihrer verkehrspolitischen und verkehrswissenschaftlichen Arbeit **dringend** auf Spenden angewiesen. Wenn Sie die Arbeit der GRV unterstützen, so können sie dies leicht durch Überweisung einer Spende (sie ist steuerlich absetzbar) mit Hilfe des beigefügten Formulars tun.

Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Unterstützung.

GRV **Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e.V.** Bromberger Straße 5 40599 Düsseldorf

Die GRV ist nach dem Freistellungsbescheid des Finanzamtes Düsseldorf-Süd vom 5. Juli 1993, Steuer-Nummer 106/296/90 von der Körperschaftsteuer befreit, da sie ausschließlich und unmittelbar gemeinnützigen Zwecken im Sinne der §§ 51 ff AO dient.

Die GRV bestätigt, daß die Spenden ausdrücklich zur Förderung wissenschaftlicher Arbeiten auf dem Gebiet der Verkehrspolitik verwendet werden.

Herausgeber:	Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V. Mitglied des Deutschen Naturschutzrings (DNR) Bromberger Straße 5, 40599 Düsseldorf Telefon: (0211) 74 15 07	Verantwortlich im Sinne des Presserechts:	Dr.-Ing. Alfons Thoma Richelstraße 14 80634 München	
Vorstand:	Dr.-Ing. Alfons Thoma Richelstraße 14 80634 München Telefon: (089) 16 96 63	Werner Kammer Bromberger Straße 5 40599 Düsseldorf Telefon: (0211) 74 15 07	Adolf-Heinrich von Arnim An der Düne 41 53119 Bonn	Dr. Rudolf Kampmann Thüringer Straße 6 53175 Bonn
Beirat:	Dr. Werner Dollinger MdB Bundesverkehrsminister a.D. Postfach 91413 Neustadt / Aisch	Dipl.-Ing. Gerhard Lippke Leipziger Straße 13 31303 Burgdorf Telefon: (05136) 8 36 30	Helmut Steininger Bund Naturschutz in Bayern e.V. Kirchenstraße 88 81675 München	Prof. Dr. rer. pol. Dieter Witt Rudliebstraße 58 81925 München
Bank-verbinding:	Stadtsparkasse Düsseldorf Konto 45 004 652 (BLZ 300 501 10) Postgiroamt Essen Konto 632 84 - 431 (BLZ 360 100 43)		Layout, Grafik, DTP: Druck:	Ursula Schletzbaum 82256 Fürstenfeldbruck Kriegdruck GmbH 82166 Gräfelfing