

Bromberger Straße 5
40599 Düsseldorf

GRV

Nachrichten

GESELLSCHAFT FÜR RATIONALE VERKEHRSPOLITIK e.V.

VERKEHRSPOLITIK

Die Bahn als Mittel zur Umweltentlastung

Einerseits ist der Verkehr der Blutkreislauf unserer Wirtschaft. Ein Zusammenbruch des Verkehrs bedeutet den Kollaps unserer Wirtschaft und das Ende unseres Wohlstands.

Andererseits belastet der Verkehr in seiner heutigen Form Mensch und Umwelt in immer stärkerem, nicht mehr zu verantwortendem Maße. Straßen- und Luftverkehr gelten zu Recht als große Umweltschädlinge; sie sind bedeutende Produzenten des Klimagiftes CO₂.

Ziel muß es deshalb sein, den Verkehr so weit wie möglich mit umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln zu betreiben, gleichzeitig aber überflüssigen Verkehr zu vermeiden und die benutzten Verkehrsmittel im Hinblick auf ihre Umweltbelastung technisch zu optimieren.

Das alles erfordert **vernetztes Denken** anstelle eines Denkens in isolierten Kategorien. Grundlage eines solchen vernetzten Denkens im Bereich des Verkehrs muß der strategische Entwurf eines tragfähigen Verkehrskonzepts der Zukunft sein, das die Erfordernisse der Menschen, der Natur, der Umwelt und der Wirtschaft unter einen Hut bringt.

Es kann kein Zweifel daran sein, daß in einem solchen zukunftsorientierten Verkehrskonzept der die Umwelt stark belastende Straßenverkehr zugunsten des umweltfreundlicheren Schienenverkehrs zurückgenommen werden muß. Das aber bedeutet: Neubau, Ausbau und Modernisierung des Schienennetzes, und zwar sowohl für den Fern- als auch für den Regional- und Stadtverkehr.

Infolge einer verfehlten Verkehrspolitik ist die Entwicklung des Verkehrs in den letzten vierzig Jahren in die falsche Richtung gegangen. Obgleich der Bahnverkehr in allen relevanten Bereichen (Energie, CO₂, weitere Luftschadstoffe, Lärm, Flächenverbrauch, Unfallrisiko) wesentlich günstiger abschneidet als der Straßenverkehr, hat die Schiene immer größerer Verkehrsanteile an die Straße verloren, und zwar sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr.

Die beiden wichtigsten Ursachen dieser Entwicklung sind zum einen die Begünstigung der Straße bei der Infrastrukturpolitik und zum anderen die dauernde Subventionierung des Straßenverkehrs durch Nichtanlastung der von ihm verursachten externen Kosten.

„Unsere Verkehrspolitik hat in den vergangenen sechs Jahrzehnten durch eine exklusive Infrastrukturausstattung

VERKEHRSPOLITIK

Die Bahn als Mittel zur Umweltentlastung	1
Die Bahnreform in Zeitnot	2
EBA und BEV	3
Öffnung der Bahn für Dritte	3
Lkw-Vignette und Kabotage sind beschlossen	5
Auslands-Lkw zahlen zuwenig	5
Stufenweise Verteuerung des Benzins	6
EG will Schweiz erpressen	6

BUNDESBAHN UND REICHSBAHN

Ausbau oder Neubau von Eisenbahnstrecken	6
Ausbau der Schiene kommt bei der DR voran	8
Bahnfracht sinkt weiter	9
Die Lage des kombinierten Verkehrs	9
Schienenpersonennahverkehr	9
Gespräch zwischen BUND und Bahn	9
Combi-Terminal in Hamburg-Billwerder	10
ICE der zweiten Generation	10
Verkehrsträgerübergreifende Transportinformatik	10

ANDERE BAHNEN

Ende des Baustopps am Semmering	11
Baubeginn am Gotthard	11
Der Kanaltunnel ist fast fertig	11
TGV-Nordeuropa ein kommerzieller Erfolg	11
Ist der Brennerbasistunnel bereits gestorben?	11

ANDERE VERKEHRSTRÄGER

Tempo 30 innerorts	12
Lkw weiter im Vormarsch	12
Versuche mit »Road-Pricing« sind angelaufen	13
Autofeindlichkeit ist oft Heuchelei	13
Fahrrad am Bahnhof	13

KURZBERICHTE

U.a. Umzug der DB-Zentrale, Combizug nach Spanien, ICE in den USA ...	13
---	----

des Straßenverkehrs zu dessen sukzessiver Monopolisierung und damit zu einer ständig wachsenden Wettbewerbsverzerrung zum Nachteil des Schienenverkehrs geführt, dessen wettbewerbsfähige Infrastrukturausstattung total vernachlässigt wurde. Diese infrastrukturpolitischen Entscheidungen haben eine fortwährende Umverteilung der Wettbewerbschancen der Verkehrsträger mit der Folge einer umwälzenden Änderung der Verkehrsmittelwahl bewirkt“ (H. König, Intern. Verkehrswesen 7/8 1993, S. 425).

Die anhaltende Subventionierung des Straßenverkehrs - und hier besonders des schweren Straßengüterverkehrs - durch Nichtanlastung des größten Teils der volkswirtschaftlichen Kosten (die Rechnungen für die externen Kosten liegen zwischen 50 und 250 Milliarden DM pro Jahr!) hat gleichfalls die Wettbewerbschancen der Schiene gegenüber der Straße entscheidend verschlechtert.

Eine rationale, umweltgerechte, zukunftsorientierte Verkehrspolitik muß schleunigst für eine Umkehrung dieser verhängnisvollen Entwicklung sorgen! Noch ist es nicht zu spät dafür.

Die Lösung liegt auf der Hand:

- Ausbau und Modernisierung der Schieneninfrastruktur, und zwar sowohl der großen Magistralen, als auch des Schienennetzes in der Region, gleichzeitig weitestgehende Beendigung des Baus neuer Fernstraßen.
- Verursachergerechte Anlastung der externen Kosten des Verkehrs, und zwar schrittweise innerhalb eines Zeitraums von etwa zehn Jahren. Die Bahn wird dadurch nur geringfügig teurer, während auf den Straßenverkehr deutliche Mehrkosten zukommen.

Wer unserer Umwelt helfen will, muß dafür sorgen, daß die umweltfreundlichere Bahn einen deutlichen Wettbewerbsvorteil gegenüber der Straße erhält. **Zeit und Kosten** sind die wichtigsten Wettbewerbskriterien. Deshalb muß die Bahn zum einen im Verkehr von Haus zu Haus deutlich schneller sein als Pkw und Lkw. Wegen der dabei notwendigen Zu- und Abgänge heißt das aber, daß sie im zentralen Bereich doppelt so schnell sein muß wie Pkw und Lkw. Deshalb sind die geplanten Neu- und Ausbaustrecken unverzichtbar, denn nur hier sind die nötigen Fahrzeitgewinne zu holen. Daß dies künftig mit »abgespeckten« ICE-Zügen für den Personenfernverkehr bzw. mit völlig neu konzipierten schnellen Zügen für den hochwertigen Güterverkehr auf den Hauptmagistralen, mit Neigezügen auf den Nebenfernstrecken und mit neuen leichten Triebwagen in der Region geschehen sollte, soll hier nicht weiter ausgeführt werden.

Die schrittweise Anlastung der externen Kosten des Verkehrs wird zusätzlich eine Verlagerung von beträchtlichen Teilen des bisherigen Straßenverkehrs auf die Schiene bewirken, was wiederum zwingend den Ausbau der Schienenkapazitäten erfordert.

In Diskussionen mit Vertretern von Umweltorganisationen über den Verkehr der Zukunft zeigt sich leider immer wieder, daß das strategische Ziel, die Umwelt durch Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu entlasten, aus den Augen verloren wird, weil auf lokale Interessengruppen und auf ökologische Randprobleme zu viel Rücksicht genommen wird. Die Arbeitskraft, die im Kampf gegen den ICE und neue Schnellbahntrassen

vergeudet wird, sollte besser in ein Engagement für eine moderne, attraktive, leistungsfähige Bahn umgemünzt werden. Nur mit einer solchen Bahn kann der Verkehrssektor seinen Beitrag zur überlebensnotwendigen Verringerung des Klimagiftes CO₂ leisten. Nicht punktuell, sondern strategisches, vernetztes Denken ist angesagt!

Werner Kammer

Die Bahnreform in Zeitnot

Das Bundeskabinett hat am 17.2.1993 den Gesetzentwürfen zur Bahnreform zugestimmt. Trotzdem wird es eng, wenn die Reform noch zum 1.1.1994 Realität werden soll. Der finanzielle Ausgleich bei Durchführung der Regionalisierung war zwischen Bund und Ländern bisher strittig. Die Länder verlangten für den Schienenpersonennahverkehr 14 Mrd DM, während der Bund 7,7 Mrd DM, neuerdings 8 Mrd DM bereitstellen wollte. Dazu kämen noch über einen Zeitraum von neun Jahren jährliche Investitionshilfen von 1,5 Mrd DM.

Am 26.8.1993 trafen sich in einer Klausurtagung am Tegernsee einige Länder (Arbeitskreis). Sie konnten unter der Federführung des Freistaats Bayern in einigen bisher strittigen Fragen Übereinstimmung erzielen. Nach wie vor übernehmen die Länder den Schienenpersonennahverkehr nur, wenn ein voller, dynamisierter, zweckgebundener, im Grundgesetz abgesicherter und nicht dem Finanzausgleich unterliegender Kostenausgleich gewährt wird. Außerdem stimmen die in dem Arbeitskreis vertretenen Länder dafür, daß der Fortbestand der politischen Verantwortung des Bundes für das Schienennetz der künftigen Bahn AG dauerhaft gesichert werden muß. Der Bundesverkehrsminister wies hierzu auf das beabsichtigte Schienenausbaugesetz hin. Die Länder hielten dies jedoch nicht für ausreichend und verwiesen auf die Notwendigkeit einer grundgesetzlichen Absicherung.

Sachsen will sogar möglicherweise der Reform die Zustimmung verweigern. Man könne die Bahn nicht privatisieren und die Länder im Osten mit dem maroden Schienennetz allein lassen. Erst wenn die Bahninfrastruktur in den neuen Bundesländern auf Weststandard gebracht worden sei, könne man an eine Übergabe der Schienenwege in die Verantwortung der Länder denken.

Der Kanzler und die Ministerpräsidenten der Länder haben sich am 12.11.1993 auf ein Finanzierungskonzept des regionalisierten Schienenpersonennahverkehrs im Zuge der Bahnreform geeinigt. Hiernach beginnt die Regionalisierung erst 1995. Dafür zahlt der Bund 1995 und 1996 je 8,2 Mrd DM. Dabei verzichtet er darüber hinaus auf die bisher ab 1996 geplante Kürzung der Mittel aus dem Gemeindefinanzierungsgesetz um 3,0 Mrd DM. Ab 1997 soll der Transferbetrag von 8,2 auf 12 Mrd DM ansteigen.

Ob die Bahnreform sich zum 1.1.1994 verwirklichen läßt - am 17.12.93 ist die entscheidende Bundesratssitzung, zu der alle Gesetze verabschiedet sein müssen, einschließlich der Änderung des Artikels 87 Grundgesetz - wagt der SPD-Vorsitzende und rheinland-pfälzische Ministerpräsident Rudolf Scharping nicht zu prognostizieren.

Eisenbahnbundesamt und Bundeseisenbahnvermögen

Für die heute von der DB und DR wahrgenommenen hoheitlichen Aufgaben und Verwaltungsaufgaben, die nicht auf die DBAG übertragen werden können, sollen zwei eigenständige Behörden, das Eisenbahnbundesamt (EBA) mit Sitz in Bonn und das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) eingerichtet werden. Über Aufgaben und Organisation gibt die nachstehende Grafik Auskunft. Das Amt erhebt für einen Teil seiner Aufgaben Gebühren.

Die Aufbauorganisation des EBA zeigt einen einstufigen Aufbau einer Zentrale mit Außenstellen. Die Zahl der Außenstellen war einmal mit 15 festgesetzt, soll aber nach Bonner Vorstellungen auf 10 reduziert werden. Der Personalbedarf soll 1261 Mitarbeiter sein, von denen 160 in der Zentrale arbeiten. Von den 1261 Mitarbeitern seien 1219 Beamte, 41 Angestellte und 1 Arbeiter.

Das BEV soll folgende Aufgaben übernehmen:

- Erfüllung der Übertragungsverpflichtungen für bahnotwendige Liegenschaften auf die DBAG
- Verwaltung des der DBAG zugewiesenen Personals
- Verwaltung der zinspflichtigen Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens
- Verwaltung und Verwertung der nichtbahnotwendigen Liegenschaften.

Die Organisationsgewalt liegt auch hier wie beim EBA beim Bundesminister für Verkehr. Die Behörde soll zweistufig in Anpassung an die DBAG werden. Es wird derzeit von einem Personalbedarf von 1917 Personen ausgegangen:

- Personalverwaltung 485 Dienstposten
- Arbeits- und Tarifrecht 220 Dienstposten
- Sozialwesen 935 Dienstposten
- Zentrale für Immobilien, Kreditmanagement, Wirtschaftsführung/Controlling und Zentrale Dienste 53 Dienstposten.

Der Sitz dieses Amtes soll voraussichtlich Frankfurt/Main sein.

Öffnung der Bahn für Dritte

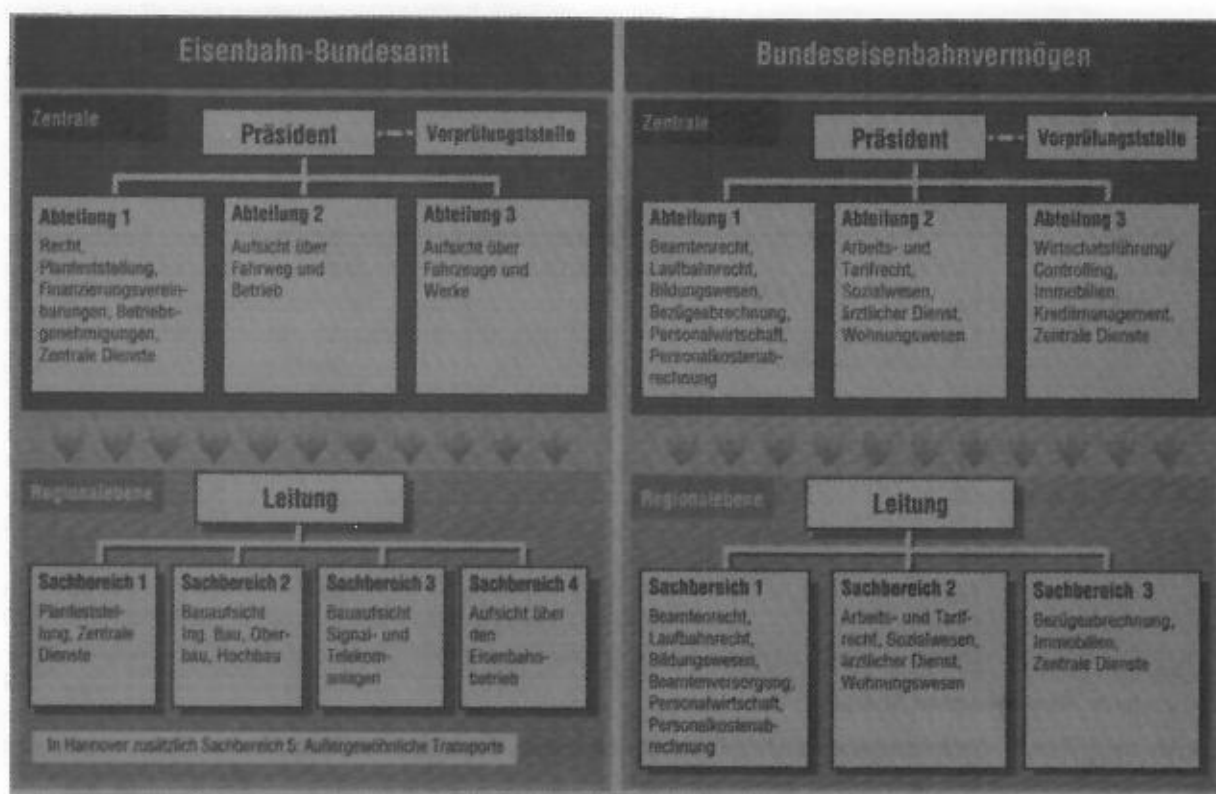
Dr. Hermann Lenke, stellv. Vorstandsmitglied von DB und DR, hielt auf dem DVZ-Symposium im September in Leipzig einen Vortrag zum Thema »Öffnung der Schiene für Dritte«. Wir geben nachstehend den Vortrag auszugsweise wieder: Das Thema kann nur in Verbindung mit der Bahnreform gesehen werden, so seien die wichtigsten Essentials der Reform zunächst vorangestellt.

Die übergeordnete Zielsetzung der Bahnreform ist:

- Mehrverkehr für die Schiene
- dauerhafte Entlastung des Bundeshaushalts.

Die Kernelemente der Bahnreform sind:

- Gründung der DBAG mit den drei Unternehmensbereichen Güterverkehr, Personenverkehr und Fahrweg
- Befreiung der DBAG von wirtschaftlichen Lasten des Gemeinwohls
- Finanzielle Verantwortung des Bundes für das Schienennetz bei Neu-, Ausbau- und Ersatzinvestitionen des Fahrweges (analog zur Straße und zur Binnenschifffahrt).



Die DBAG zahlt die im Wege zinsloser Darlehen vorfinanzierten Investitionen über wirtschaftlich vertretbare Abschreibungen zurück. Die Unterhaltung liegt in der Verantwortung des Unternehmensbereichs Fahrweg.

- Befreiung der DBAG von finanziellen Altlasten der heutigen Sondervermögen und den überhöhten Personalverbindlichkeiten.
- Rechnerische und organisatorische Trennung von Fahrweg und Betrieb. Öffnung des Schienennetzes für Dritte.
- Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs; Prinzip: Wer bestellt, bezahlt! Mehr Kostentransparenz für Nachfrager und Nutzer; mehr und besserer Bahnverkehr zum gleichen Preis.

Die Öffnung des Schienenverkehrs für Dritte läßt sich auf die EG-Richtlinie 91/440 vom 29.7.1991 zurückführen, die folgende Ziele verfolgt:

- kommerzielle Autonomie der Bahnen
- finanzielle Gesundung der Bahnen (Entschuldung)
- Möglichkeit zum Abschluß von Verträgen für Daseinsvorsorgeleistungen mit den Gebietskörperschaften
- Möglichkeiten des Zugangs von Dritten zu den Streckennetzen im internationalen Verkehr
- Gleichbehandlung der Bahnen bei den Wegekosten

Die EG-Kommission hat in ihren ersten Entwürfen zu dieser Richtlinie bereits eine vollständige Öffnung aller europäischen Bahnnetze vorgesehen. Auf politischen Druck wurde dieser Netzzugang später auf internationale Gruppierungen und Eisenbahnunternehmen des internationalen kombinierten Verkehrs beschränkt.

Der deutsche Gesetzgeber hat den Auftrag, die Möglichkeit des Zugangs Dritter zum nationalen Netz zu gewährleisten, im Zusammenhang mit der Bahnreform weit über die Regelungen der EG-Richtlinie gelöst:

Nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG-neu) §12 heißt es:

1. Freier Zugang zur Eisenbahninfrastruktur von Schienenwegeunternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, besteht für:
 - Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland,
(Anmerkung: Beim Netzzugang wird derzeit überlegt, nur Eisenbahnunternehmen des **öffentlichen** Verkehrs Zugang zu gewähren, also nicht für Werkseisenbahnen, Gleisanschließern und ähnlichen Bahnen des nichtöffentlichen Verkehrs)
2. weiterhin für:
 - internationale Gruppierungen und Eisenbahnverkehrsunternehmen aus EG-Staaten des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs
 - Eisenbahnverkehrsunternehmen aus **Nicht-EG**-, beziehungsweise - EWR-Staaten auf Grundlage zwischenstaatlicher Vereinbarungen
 - Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland, wenn Gegenseitigkeit des Zugangs nicht gewährleistet ist, auf Grundlage zwischenstaatlicher Vereinbarungen

3. Einzelheiten des Zugangs wie:

- Zeitpunkt
- Dauer der Nutzung
- sonstige Nutzungsbedingungen einschließlich Betriebssicherheitsbestimmungen sind zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu vereinbaren.

4. Kommt eine Vereinbarung nach (3) nicht zustande, so entscheidet auf Antrag die für die Wettbewerbsaufsicht über Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständige Kartellbehörde. (Diskutiert wird, diese Aufgabe auch dem Eisenbahnamt zu übertragen.)

Es stellt sich nun die Frage, wie der Zugang konkret geregelt werden soll. Es müssen qualitative Mindestvoraussetzungen erfüllt werden. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, werden bezüglich Arbeitszeiten, Sozialvorschriften und Qualifikation Mindeststandards angestrebt. Nach unserer Auffassung hat die Trassenvergabe nach rein ökonomischen Kriterien zu erfolgen. Es darf hier keine Ausnahme für gemeinwirtschaftliche Verkehre geben. Das Auslastungsrisiko liegt beim Fahrweg. Die Trassenpreise werden ein Instrument zur Signalisierung und Steuerung von Knappheit und ungenutzten Kapazitäten sein.

Das Trassenpreissystem ist so zu gestalten, daß möglichst viel Verkehr auf die Schiene gebracht wird. Das Entgelt bezieht sich auf die Bereitstellung einer Trasse für eine Zugfahrt mit einem bestimmten Anforderungsprofil.

Die Preisbildung kann folgende Einflußgrößen berücksichtigen:

- den gewünschten Streckentyp,
- den gewählten Qualitätsstandard,
- die Verkehrshalte und mögliche Überholungen,
- den Verschleiß der Infrastruktur.

Nicht im Entgelt sind enthalten

- die elektrische Traktionsenergie,
- die Stationsgebühr von Bahnhöfen sowie
- die Benutzung von örtlichen Anlagen für Zugbildung, -bereitstellung und -abstellung.

Zur Information der Trassennachfrager wird das Infrastrukturunternehmen Richtpreise aufstellen. Sich überschneidende Trassenwünsche werden durch Verhandlungen nach ökonomischen Kriterien unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf das Gesamtnetz gelöst. Innerhalb dieser Gesamtstruktur kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Preise nach den Erfordernissen des Marktes festlegen.

Wir werden mit den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen noch engere und partnerschaftliche Kooperationsformen finden, um unseren Kunden eine Leistung zu einem marktgerechten Preis anbieten zu können.

Herr Manfred Montada, der als Vertreter der NE-Bahnen am Symposium teilnahm, meint dazu, daß Dritte deshalb den Fahrweg der Eisenbahn nutzen sollten, weil die bestehenden Bahnen teils uninteressiert, teils zu teuer und qualitativ unbefriedigend seien. Dies soll auch die Grundrichtung der zwischen VDV und DB/DR beschlossenen

neuen Zusammenarbeit bilden, die im Groben so aussieht: Die Verbindungen zwischen den Wirtschaftszentren Deutschlands und Europas sind Aufgabe der Bundeseisenbahnen, Sammeln und Verteilen die Sache regionaler Eisenbahnen.

Das Paradebeispiel für eine verkehrsträgerübergreifende Zusammenarbeit ist der **Kombinierte Ladungsverkehr**. Im **Internationalen Güterverkehr** sind Flexibilität und kurze Entscheidungswege erforderlich

Ein wesentlicher Punkt, der sich aus der genannten EG-Richtlinie und der Bahnreform ergibt, ist die **Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs**. Sie bedeutet die Zusammenführung der Zuständigkeiten für Bestellung und Bezahlung bei den Ländern, Kreisen und Kommunen. Die EG-Richtlinie bietet der DBAG die "Möglichkeit zum Abschluß von Verträgen für Daseinsvorsorgeleistungen mit den Gebietskörperschaften". Die DBAG wird dabei im Wettbewerb mit anderen Anbietern stehen, da diesen ja ebenfalls das Schienennetz zur Verfügung steht. Dadurch entsteht ein heilsamer Zwang zu verbesserten Leistungen und zur Rationalisierung. Günstigere Produktionsmethoden der NE müssen auch bei der DBAG Eingang finden.

Die DB prüft zur Zeit auch die Gründung einer eigenen Nahverkehrsgesellschaft.

Ein Beispiel internationaler Zusammenarbeit im Personenfernverkehr ist die »Dach-Hotelzug AG«, die im vergangenen Jahr von DB, ÖBB und SBB gegründet wurde.

Ein weiteres Beispiel für die internationale Zusammenarbeit ist der **Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Paris, Brüssel, Köln und Amsterdam**.

Zusammenfassend lassen sich drei Feststellungen treffen: Die Bahnreform wird mit der Freigabe des Netzes für Dritte einen gewaltigen Schub aus dem entstehenden Wettbewerb zu mehr Produktivität und Qualität auslösen. Die Trennung von Transport und Infrastruktur ist auf der anderen Seite nicht ganz unproblematisch, weil anders als bei der Straße die Innovation nur in Wechselwirkung zwischen Fahrweg und rollendem Material zu erreichen ist.

Auf dem erwähnten Symposium wurde jedoch auch deutlich, daß noch viele Voraussetzungen für die Vergabe der Trassen an private Eisenbahnunternehmer fehlen. Der Gesetzgeber muß erst einmal die Bahnreform einleiten, das Grundgesetz ändern und mehr als 100 andere Gesetze und Verordnungen beschließen. Aber auch andere Probleme sind noch nicht gelöst, vor allem zu welchen Konditionen die Trassenvergabe diskriminierungsfrei erfolgen soll. Dazu gehört auch die Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung, die einen Teil der Einzelheiten regeln soll. Der Unternehmer muß nachweisen, daß er zuverlässig, finanziell leistungsfähig und fachlich geeignet ist.

Lkw-Vignette und Kabotage sind beschlossen

Die Wirtschafts- und Finanzminister der EG haben am Montag, den 25.10.1993 einstimmig eine Richtlinie „über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie über Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten“ verabschiedet. Durch dieses Gesetz wird die auf Deutschland, Dänemark und die Beneluxländer beschränkte »Eurovignette« eingeführt. Das Gesetz tritt am 1.1.1995 in Kraft. Gleichzeitig wurde eine Verordnung der EG über den schrittweisen Abbau der Kabotagebeschränkungen bis Mitte 1998 unterzeichnet, mit einer kräftigen Aufstockung der Kabotagegenehmigungen bereits zum 1.1.1994. Als erstes Harmonisierungselement wurde bereits Anfang dieses Jahres ein EG-Mindestsatz bei der Dieselmotorensteuer (245 Ecu = 465 DM je 1000 Liter) eingeführt. Die neue Richtlinie gilt als Übergangsmaßnahme bis zur Einführung des »Road-pricing«.

Den EG-Parlamentariern ist vor allem die Vignette zu billig. Sie wollen beim Europäischen Gerichtshof Klage erheben.

Auslands-Lkw zahlen zu wenig

Es gibt Pläne der Regierungen der Niederlande, Belgiens und Italiens, die Mineralölsteuer und andere Abgaben zu senken, damit sie, wenn ab 1.1.1995 in Deutschland die Vignette kommt, die auf sie zukommenden Kosten ausgleichen können. Dann werden neben dem deutschen Straßengüterverkehrsgewerbe auch die Deutschen Bahnen, die wegen des viel zu niedrig angesetzten Vignettenpreises schon kaum mit Verkehrsverlagerungen rechnen können, eher noch höhere Verkehrsverluste hinnehmen müssen. Die Bundesregierung sollte deshalb in Brüssel für Steuersätze eintreten, die wirklich zu Verlagerungen auf die Schiene führen. Dabei tritt die kräftige Aufstockung der Kabotage zum 1.1.1994 in Kraft. Zum gleichen Termin wird wohl planmäßig die deutsche Kraftfahrzeugsteuer für Lkw gesenkt.

Das kritisiert auch Minister Fischer von Niedersachsen: Die Höchstgebühr für einen 40t-Lkw mit knapp 2400 DM sei viel zu niedrig. Es müßte für ausländische Lkw eine spürbar höhere Autobahngebühr abverlangt werden, zumal sich damit auch der Spielraum für eine Senkung der deutschen Kfz-Steuer vergrößere, die künftig statt 10500 DM auf 5000 DM ermäßigt werde. Der EG-Mindeststeuersatz mit 1400 DM pro Jahr liege jedoch bedeutend niedriger.

Noch schlimmer sei die Billigkonkurrenz aus den ehemaligen Ostblockstaaten. Mit den niedrigen Löhnen und mit Fahrzeugen, deren technischer Standard nicht mehr zeitgemäß sei, würde ein ruinöser Wettbewerb betrieben.

Stufenweise Verteuerung des Benzins

Uweltbundesamtspräsident Heinrich Freiherr von Lersner plädiert für eine Anhebung des Benzinpreises auf bis zu fünf Mark pro Liter. Dazu möchte er jedes Jahr den Preis um 25 Pfennige erhöhen. Priorität muß nach seiner Auffassung die Vermeidung von Verkehr haben. Daneben muß der ÖPNV entsprechend ausgebaut werden. Umweltkosten müssen im Preis des Autofahrens enthalten sein. In Anbetracht der Rezession ist es derzeit schwierig, dafür im Bundestag eine Mehrheit zu erhalten. Den Menschen muß jedoch deutlich gemacht werden, daß eine Verteuerung des Autofahrens unausweichlich ist.

Wenn die Autokäufer wissen, daß die Kosten des Autofahrens überproportional steigen, können sie schon jetzt beim Autokauf gezielt ein verbrauchsarmes Auto wählen.

EG will Schweiz erpressen

Die Schweiz sitzt in ihren zweiseitigen Verhandlungen am kürzeren Hebel. Ihrem Wunsch nach einem neuen Verkehrsabkommen setzt die EG harte Bedingungen entgegen. Brüssel will nicht nur eine Öffnung des abgeschoteten Schweizer Arbeitsmarktes für EG - Bürger, sondern die EG verlangt auch, daß bis zu 40 Tonnen schwere Last

kraftwagen aus dem EG-Raum durch die Schweiz fahren dürfen. Damit würde die geltende Höchstbegrenzung von 28 t für EG-Laster geknackt. Diese radikalen Forderungen bringen die Schweiz in arge Bedrängnis.

Konkret geht es um das von der Schweiz gewünschte Luft- und Strassenverkehrsabkommen, das vor allem der Swissair den europäischen Luftraum ohne Einschränkungen öffnen soll. Die EG ist bereit, mit der Schweiz zu verhandeln, will jedoch gleichzeitig Verhandlungen über eine Liberalisierung des Personenverkehrs, wodurch vor allem Arbeitnehmer aus dem EG-Raum freien Zugang zum Schweizer Arbeitsmarkt erhalten sollen. Gerade die Angst der Schweiz vor einer Überflutung durch ausländische Arbeitskräfte dürfte viele Schweizer Stimmbürger veranlaßt haben, am 6.12.1992 den Beitritt zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) abzulehnen.

Die EG will die vereinbarte maximale Gewichtsbeschränkung nicht mehr grundsätzlich akzeptieren. In den Verhandlungen möchte Brüssel möglichst viele Ausnahmen erreichen, beispielsweise für den grenznahen Bereich, aber auch für das Schweizer Mittelland.

Im Transitabkommen der EG mit der Schweiz war dies nicht gelungen. Die Schweiz hatte dort als Gegenleistung angeboten, möglichst viele Kapazitäten auf der Schiene zur Verfügung zu stellen. Deshalb hat sich die Schweiz zum Bau von zwei Alpentransversalen zum Preis von etwa 40 Mrd Franken verpflichtet.

Eine Aufweichung des Transitabkommens würde die bereits aufgeflamte Kritik an diesem Mammutprojekt noch verstärken.

BUNDESBAHN UND REICHSBAHN

Ausbau oder Neubau von Eisenbahnstrecken

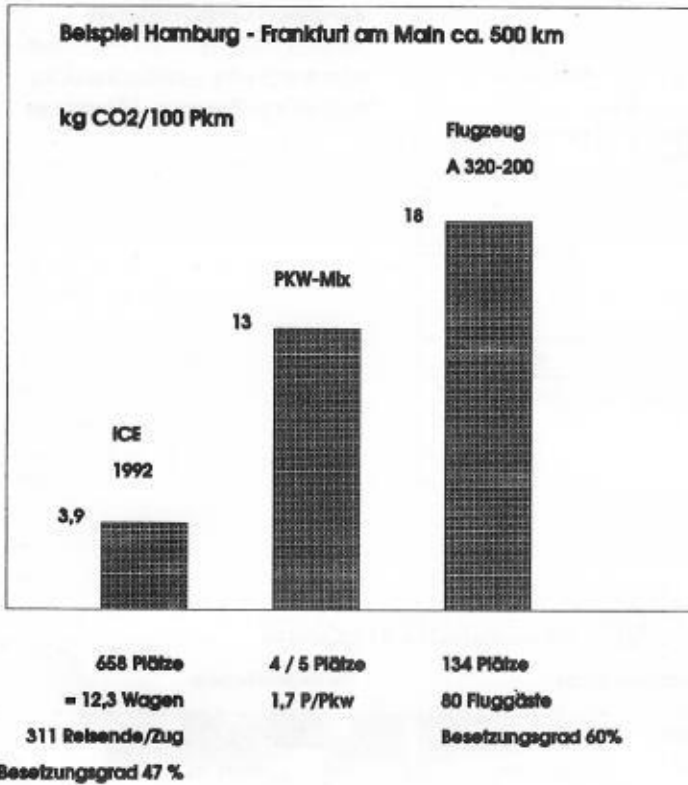
Der BUND Naturschutz in Bayern hat im Juli des Jahres eine Resolution zur Erhaltung des Schienennetzes herausgegeben, die auch an alle Mitglieder des Bundestages und Bundesrates verteilt wurde. Dort heißt es u.a., daß Ausbau vorhandener Strecken prinzipiell Vorrang vor Neubau von Eisenbahnstrecken haben müsse. Den Zugschnitt des Schienennetzes auf Geschwindigkeiten über 200 km/h lehnt der Bund Naturschutz Bayern aus regionalpolitischen und landesstrukturellen Gründen ebenso ab wie aus energiepolitischen Gründen, nach denen die Energieverbräuche nicht mehr im Einklang mit der Zielvorstellung eines umwelt- und ressourcenschonenden und energieeffizienten Verkehrsmittels Bahn stehen (Umweltverträgliche Eisenbahn statt Neubaustreckenwahn).

Für letztere Aussage bedient sich der BUND der falschen Aussagen der Regierungskommission Bundesbahn. Der dort angenommene Auslastungsgrad der ICE-Züge ist tat-

sächlich ein völlig anderer. Auch der Fahrwiderstand ist deutlich geringer. Der reale Energieverbrauch im ICE-Verkehr ist deshalb nur halb so hoch wie von der Regierungskommission angenommen. Über den Energieverbrauch gibt die folgende Grafik (Eberhard Jänsch, in: Die Deutsche Bahn, Heft 9/10, S. 663) Auskunft.

Die GRV kann diesen Auffassungen nicht folgen. Eine Reihe von Neubaustrecken muß dringend gebaut werden, wenn je die Schiene mit der Straße mithalten soll. Dabei darf nicht vergessen werden, daß die Schiene nicht wie das Auto einen Haus-Haus-Verkehr anbieten kann. Nach Auffassung der GRV hat beispielsweise die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main höchste Priorität. Im übrigen kann erst mit dem Bau dieser Strecke auf der Strecke Köln-Bonn-Koblenz-Mainz ein passabler Schienenpersonennahverkehr eingerichtet werden.

Der BUND geht von der falschen Voraussetzung aus, daß diese Regierung ein Tempolimit auf den Autobahnen einführen und aus ökologischen Gründen den innerdeutschen Flugverkehr unterbinden wird. Ähnliches gilt auch für die Neubaustrecke Ingolstadt-München. Wer mit dem Auto fährt, wird keinen Umweg über Augsburg machen.



Spezifischer Primärenergieverbrauch, umgerechnet in Liter Benzin je 100 Personenkilometer (Pkm), Stand 1992

stisch sein. (Eine solche Geschwindigkeit wird auf den Autobahnen auch gefahren.) Dies bedeutet also keinen Schritt in ein neues Eisenbahnzeitalter.

Ein Vergleich verschiedener Ausbaumaßnahmen im Städtedreieck Hamburg-Bremen-Hannover (Vergleiche Bild und Tafel) zeigt, daß ein größerer Neubaustreckenabschnitt die sinnvollste Lösung ist. Beim Ausbau ist vor allem zu berücksichtigen, daß vielfach unter dem rollenden Rad umgebaut werden muß und der Ausbau in eng bebauten Bahnhofsbereichen sehr problematisch ist.

Beim Einsatz der Neigetechnik kann die Geschwindigkeit in Gleisbögen um 30% und damit die Reisegeschwindigkeit nur um 15 bis 20% angehoben werden. (Vergleiche Geschwindigkeitswegebild zwischen Nürnberg und Hof, S. 8.)

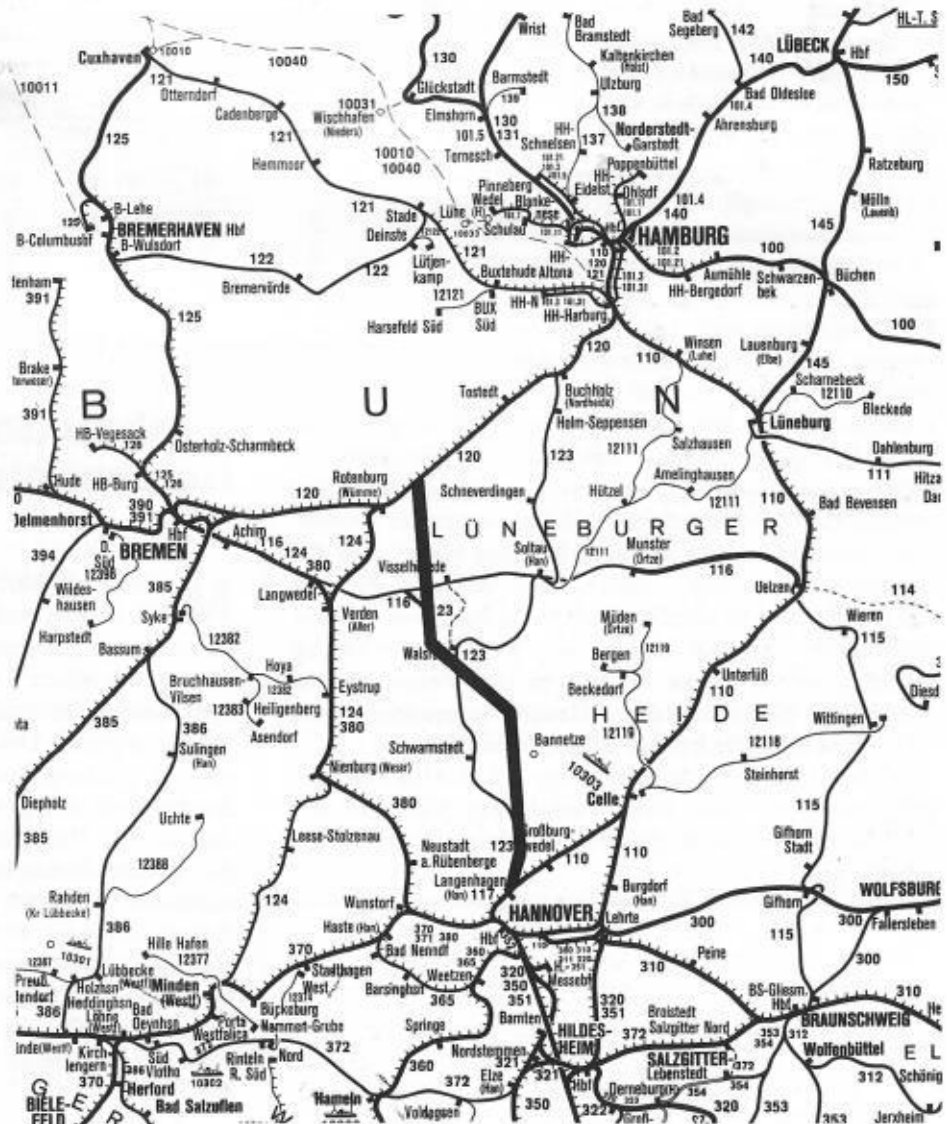
Zusammenfassend empfiehlt Breimeier:

- Anhebung des Geschwindigkeitsniveaus auf NBS auf 300 km/h und auf Ausbaustrecken auf 230 km/h
- begrenzte Ausbaumaßnahmen im Bereich von Geschwindigkeitseinbrüchen auf Altstrecken im IC-

Mit dieser Problematik hat sich Dr.-Ing. Rudolf Breimeier, Hauptabteilungsleiter Betriebliche Infrastrukturplanung in der Zentrale der DB, in Heft 1/93 der Zeitschrift Eisenbahntechnische Rundschau befaßt. Wir zitieren frei daraus:

Geschwindigkeit ist keinesfalls ein Selbstzweck. Sie hat sich als Hauptattraktivitätskriterium für die Verkehrsmittelwahl besonders im Personenverkehr erwiesen. Stark vereinfacht läßt sich feststellen, daß einer Geschwindigkeitserhöhung um 30% eine Ausweitung des Verkehrsaufkommens ebenfalls um 30% gegenübersteht. Da die laufabhängigen Kosten für Fahrzeuge und das fahrende Personal erheblich höher sind als die geschwindigkeitsabhängigen Kosten für Energie und Instandhaltung, bringt schnelleres Fahren größere Einsparungen. Auf Ausbaustrecken mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h kann die Reisegeschwindigkeit (einschl. der Halte) kaum über 150 km/h gesteigert werden. Eine solche von 110 bis 120 km/h dürfte durchaus reali-

Lage einer denkbaren Neubaustrecke Hamburg/Bremen-Hannover (Scheeßel-Langenhagen) im Eisenbahnnetz



Ausbau-Standard Merkmal	NBS	ABS große Lösung	ABS kleine Lösung
1 zusätzliches Gleis	—	Maschen—Celle, Rotenburg—Verden—Nienburg	Maschen—Uelzen
2 zusätzliche Gleise	Scheeßel—Langenhagen (87 km)	—	—
Fahrzeitgewinne Hamburg—Hannover	15 min ¹⁾	5 min ²⁾	—
Bremen—Hannover	11 min	10 min	—
Investition	100%	86%	42%
Zusätzliche Erlöse			
Güter-Verkehr	44%	31%	23%
Personenverkehr	56%	26%	0%
Summe	100%	57%	23%

Vergleich verschiedener Ausbaumaßnahmen im Eisenbahnnetz des Städtedreiecks Hamburg—Bremen—Hannover

NBS = Neubaustrecke, ABS = Ausbaustrecke ¹⁾ max V = 300 km/h, ²⁾ max V = 230 km/h

Zulässige Geschwindigkeiten auf der Strecke Nürnberg Hbf—Hof mit bzw. ohne Wagen-Neigung

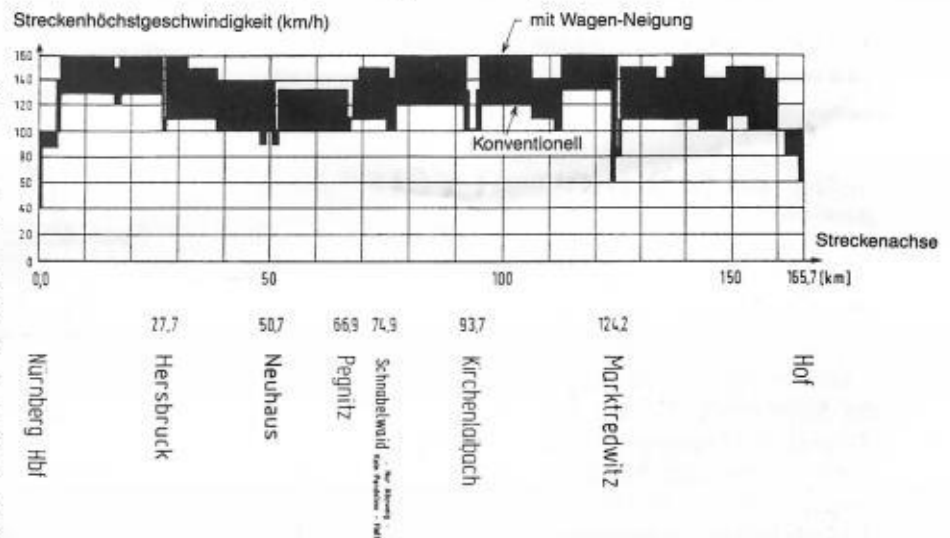
Kernnetz ggf. in Kombination mit Einsatz von Fahrzeugen mit Wagenneigung

- den generellen Einsatz von Fahrzeugen mit Wagenneigung auf bogenreichen nicht ausbaufähigen Strecken.

Die knappen Mittel, die einem enormen Ausgabenvolumen gegenüberstehen, sind nach Ausführungen des stellvertretenden Vorstandsmitglieds Ulf Häusler jedoch so zu verwenden, daß der Nutzen sowohl für die Volkswirtschaft als auch für die DBAG optimiert wird. Es wird daher notwendig werden, die Investitionen gezielt dort zu tätigen, wo sie kurz- oder mittelfristig dazu beitragen, die Erträge zu steigern oder zumindest gewährleisten, Marktanteile für die Bahn zu halten. Diese Erkenntnis soll nicht als Infragestellen der Bundesverkehrswegeplanmaßnahmen interpretiert werden. Aber niemand kommt an der Erkenntnis vorbei, daß die öffentlichen Haushalte »endlich« geworden sind. Es muß der Dialog möglich werden, ob nicht Ausbau dem Neubau vorgezogen werden kann, ob jede Tunnellösung wirklich notwendig ist bis hin zu der Frage, ob ein Mehr an Kundennutzen »Heute« gegenüber dem »Morgen« doch die bessere Lösung sein kann.

Die GRV hat die Sorge, daß damit das Neubaustreckenprogramm nach dem Bundesverkehrswegeplan und der UIC-Leitplan für ein Hochgeschwindigkeitsnetz verwässert werden wird.

Geschwindigkeitswegebild



Ausbau der Schiene bei der Reichsbahn kommt voran

Mit etwa 100 Milliarden DM soll das Schienennetz der Reichsbahn modernisiert werden. Mehr als 2000 km Eisenbahnstrecke wurden seit 1990 mit etwa 20 Mrd DM saniert. Vor allem wurden damit viele Langsamfahrstrecken beseitigt. Die Bauarbeiten konzentrieren sich vor allem auf die »Projekte Deutsche Einheit«. So soll zum Beispiel die 270 km lange Verbindung Hamburg—Berlin bis 1997 durchgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Auch die Strecke Berlin—Halle/Leipzig—Nürnberg ist in ihrem nördlichen Abschnitt schon teilweise auf diese Geschwindigkeit ausgebaut. Für die Neubaustrecke ab Halle/Leipzig sind in Sachsen-Anhalt und in Thüringen die Raumordnungsverfahren bereits abgeschlossen. Die Strecke soll bis in den Raum Coburg auf 250 km/h ausgebaut werden. Bis 1998 soll die Strecke Lübeck—Rostock und Stralsund fertig sein.

Wiederhergestellt wird die Verbindung Bremen-Berlin zwischen Uelzen, Salzwedel und Stendal. Der letzte Abschnitt der Strecke Helmstedt-Berlin ist ebenfalls bereits im Bau. Zügig geht es auch beim Projekt Bebra-Erfurt voran. Bereits wiederhergestellt ist das zweite Gleis zwischen Eisenach und Gerstungen und der Neubau des Gothaer Viaduktes. Zwischen Ruhrgebiet und Sachsen bzw. Sachsen-Anhalt steht bereits ab 1994 eine leistungsfähige, elektrifizierte Ost-West-Verbindung zur Verfügung. Im September wurde der Grundstein für die Strecke Leipzig-Dresden gelegt.

Bahnfracht sinkt weiter

Im ersten Halbjahr lag das Frachtaufkommen der Deutschen Bahnen im Vergleich zum Vorjahresaufkommen um 11,4% niedriger. Schuld dafür sind die schwache Konjunktur und ein immer härterer Wettbewerb mit der Straße. Vor allem osteuropäische Trucker sorgen mit Dumpingangeboten für erhöhten Druck auf die Preise.

Die Lage des kombinierten Verkehrs

Dem kombinierten Verkehr geht es im ersten Jahr des Binnenmarkts nicht gut. Die fetten Zuwachsraten sind vorbei. Was ist schuld? Auf der Generalversammlung der Internationalen Huckepackvereinigung (UIRR) diskutierten Fachleute wie Werner Külper, Präsident der UIRR, Prof. Hans Jürgen Ewers von der Universität Münster und Günther Lorenz, bei der DB für den kombinierten Verkehr (KV) zuständig.

Präsident Külper meint, daß der Wettbewerb im Verkehr nicht funktioniere, weil die Politik es versäumt hat, gleiche Voraussetzungen für alle Verkehrsträger zu schaffen.

Prof. Ewers verlangt einerseits von den KV-Anbietern eine »aktiver« Rolle zu spielen, beispielsweise durch eine technische und organisatorische Optimierung kombinierter Transportketten, also massiver Einsatz moderner Kommunikations- und Informationstechnik, Privatisierung der Terminals, Preisdifferenzierungen in den Terminals. Bei den Bahnen müsse es unbedingt zur Trennung von Netz und Betrieb kommen. Nur so sei ein diskriminierungsfreier Zugang Dritter zum Netz möglich. Zur Verkehrspolitik meinte er, die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen müßten umgestaltet werden. Eine verursachungsgerechte Anlastung der externen Kosten müsse bei allen Verkehrsträgern eingeführt werden sowie Vereinheitlichung der Wegekostenanlastung, und zwar insbesondere über Infrastrukturtarife.

Günther Lorenz bestätigt, daß der KV nach sehr hohen Steigerungsraten unter Druck gekommen ist. Es gäbe ganz erhebliche Schwierigkeiten. Die Bahn habe versucht dem über Preissenkungen Rechnung zu tragen, aber das ist nur in einem beschränkten Umfang möglich und hat nicht aus-

gereicht, die Entwicklung umzukehren. Er meint weiter, auch wenn das Konjunkturbarometer in Europa wieder ansteigt, wird der KV nicht mehr an die satten Steigerungsraten der Vergangenheit anschließen können. Für die Bahn heißt es deshalb: Kosteneinsparungen und Optimierung der Produktionsvorgänge.

SPNV der Deutschen Bahnen

Die Deutschen Bahnen fahren im Schienenpersonennahverkehr:

31 229 Nahverkehrszüge täglich, gegenüber
1 510 Fernverkehrszüge täglich

DB	DR	
5 078	1 672	S-Bahn-Züge
17 584	6 895	sonstige Nahverkehrszüge

Davon bedienen ca. 55% die Region und ca. 45% die Verdichtungsräume

Der Fahrweg umfaßt

DB	DR	
26 779 km	14 037 km	Streckennetz insgesamt
20 128 km	12 299 km	Personen und Güterverkehr
798 km	389 km	nur Personennahverkehr

(Zum Vergleich das Schienennetz der NE-Bahnen umfaßt 3 100 km)

Kunden des Schienenpersonennahverkehrs

	insgesamt	DB	DR	
Personenverkehr	1 502	1 163	339	Mio Kunden/Jahr
Nahverkehr	1 366	1 050	316	Mio Kunden/Jahr
Fernverkehr	136	113	23	Mio Kunden/Jahr

Die Produkte des Schienenpersonennahverkehrs
Stadt- und Vorortverkehre -"S"

S-Bahn wie Frankfurt; Hamburg usw.	SE - Stadtexpress
durchschnittliche Reiseweite	12 - 20 km 25 - 50 km
Geschwindigkeit	bis zu 100 km/h bis zu 140 km/h
Angebotsdichte min.	1/2 Stunden-Takte mind. 2-Stunden-Takt

Gespräch zwischen BUND und Bahn

In einem Gespräch zwischen dem Bund Naturschutz (BUND) und dem Bahnvorstand verlangte der BUND ein Schienensicherungsgesetz, mit dem auch nach der Bahnreform der Schienenverkehr in der Fläche gewährleistet sei. Der Bahnvorstand machte deutlich, daß ein solches Gesetz nicht erforderlich sei, weil die 41 000 km Schienennetz der größte Aktivposten der Deutschen Bahnen sei.

Der künftige Geschäftsbereich »Fahrweg« müsse daran interessiert sein, die vorhandenen Strecken kreativ zu nutzen. Wir müssen gezielt dafür investieren, um den Kunden mehr Komfort, ein ansprechendes Umfeld und kürzere Reisezeiten zu bieten. Der BUND vertrat die Auffassung, daß der Kunde einen höheren Standard von der Bahn verlange, das sei wichtiger als um wenige Minuten reduzierte Fahrzeiten, die durch teure und ökologisch fragwürdige Neubaustrecken erkauft werden müßten.

Dazu meinte der Vorsitzende der Deutschen Bahnen, daß bestimmte Neubaustrecken dringend gebraucht würden, wie z.B. die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main, aber angesichts der Endlichkeit öffentlicher Haushalte müßten die verfügbaren Mittel optimal eingesetzt werden, um ein möglichst umfangreiches leistungsfähiges Schienennetz zu schaffen. Dabei werde neue Fahrzeugtechnik und Elektronik eingesetzt.

Der BUND begrüßte die Aussage des Vorstandes, innerhalb der nächsten zehn Jahre den Energieverbrauch um 25% zu senken.

Die GRV stimmt mit der Auffassung des BUND zu den Neubaustrecken nicht überein. Vergleiche hierzu den Beitrag Neubau und Ausbau von Schienenstrecken.

Combi-Terminal in Hamburg-Billwerder

Nach dem neuen Umschlagbahnhof in München-Riem ist nunmehr ein weiterer moderner Umschlagbahnhof in Hamburg-Billwerder eingeweiht worden. Er hat rund 200 Mio DM (davon kamen 3,5 Mio DM vom Hamburger Senat) gekostet. Der Bahnhof liegt unmittelbar an der Strecke Hamburg-Berlin und bietet damit nach deren Ausbau und Elektrifizierung eine ausgezeichnete Verbindung in den ostdeutschen Raum.

Leider ist die Eröffnung in eine Zeit gefallen, in der es um den kombinierten Verkehr nicht gut steht. Norbert Kern meinte, daß das jetzige niedrige Preisniveau des kombinierten Verkehrs höchstens noch ein Jahr durchzuhalten sei. Die Preise seien im Keller als Folge der Deregulierung des Verkehrsmarktes und des weitgehend unkontrollierten Eindringens ausländischer Billiganbieter auf den deutschen Markt. Angesichts des niedrigen Wegekostendeckungsgrades von 14,3% bei ausländischen Fahrzeugen und von 10% bei der Binnenschiffahrt frage man sich, ob sich die Investitionen von rund 4 Mrd DM, wie sie der Bundesverkehrswegeplan bis zum Jahre 2010 für Umschlagbahnhöfe vorsieht, „jemals rechnen“. So haben alle KV-Gesellschaften in den letzten Monaten an Aufkommen

verloren. Die Verkehrspolitikern seien aufgerufen, die Rahmenbedingungen für den kombinierten Verkehr entscheidend zu verbessern.

ICE der zweiten Generation

Die Deutschen Bahnen haben nach einer internationalen Ausschreibung 60 ICE-Züge der zweiten Generation für 2,2 Mrd DM in Auftrag gegeben. Die Höchstgeschwindigkeit der Züge soll 280 km/h betragen. Der ICE 2 ist als Halbzug etwa halb so lang wie der heutige ICE. Er hat nur einen Triebkopf gleicher Bauart wie bisher. Am anderen Ende befindet sich ein Steuerwagen mit Führerraum, der äußerlich dem Triebkopf gleicht, aber keinen Antrieb sondern Sitzplätze haben wird. Zwei Halbzüge können miteinander gekuppelt und an Zwischenstationen getrennt werden, um die Fahrt mit unterschiedlichem Ziel fortzusetzen. Der Halbzug wiegt etwa 450 t, jeder Wagen wird 5 t leichter sein als bisher. Statt des Steuerwagens kann jedoch auch ein Triebkopf eingesetzt werden für Langzüge. Die ersten ICE 2 sollen 1996 ausgeliefert werden. Gebaut werden sie von Siemens/AEG und der Deutschen Waggonbau.

Verkehrsträgerübergreifende Transportinformatik

Mit Euro-Log B.V. - ein Joint-Venture zwischen Eucom (DBP-Telecom und France-Telecom), Digital Equipment und der Technologie Management GmbH - soll eine verkehrsträgerübergreifende Transportinformatik angeboten werden. Mit Mobilfunk soll die Qualität der Transportabwicklung europaweit verbessert werden. Jeder Teilnehmer muß dadurch in die Lage versetzt werden, seinen individuellen Informationsbedarf innerhalb der gesamten Transportkette zu decken. Dem Lkw-Verkehr kommt dabei besondere Bedeutung mit Hilfe des digitalen, europaweit verfügbaren zellularen Mobilfunks einerseits und Bordcomputern andererseits zu. Mit einem Modul sollen die bereits bestehenden Sendungsverfolgungssysteme der am Logistikprozeß beteiligten Unternehmen in ein durchgängiges Logistikinformationssystem integriert werden. Damit sind Buchungen und Sendungsverfolgungen auch im gebrochenen Verkehr ohne Einschränkung möglich. Aber bislang sind das alles nur Pläne! Vor allem im intermodalen Verkehr fehlt es heute noch an vermittelnder Informatik.

Kein Baustopp mehr für Semmeringbasistunnel

Wenn am Brenner nichts geht, so wurde immerhin der Baustopp für den Semmeringbasistunnel im September durch Verkehrsminister Klima aufgehoben. Grund dafür ist eine Untersuchung, die die Prognos AG Basel durchführte. Prognos untersuchte vier Szenarien und kam zu dem Schluß, daß die Lösung mit einem Basistunnel plus bestehender Strecke über den Semmering für den Regionalverkehr die volkswirtschaftlich sinnvollste Lösung darstellt. Diese Lösung ist je nach Nachfragesituation und Prognosehorizont um 85 bis 142 Mio DM günstiger als der sogenannte Nullfall. Beim Nullfall werden lediglich Sanierungen und technische Verbesserungen sowie der Einsatz von Neigezügen vorgesehen. Der 22 km lange Tunnel kostet einschließlich Finanzierungskosten 1,25 Mrd. DM. Er soll 2002 eröffnet werden.

Baubeginn am Gotthard

Am Mittwoch, den 22.9.1993 wurden die Arbeiten an einem Sondierstollen am Gotthard mit einer offiziellen Feier eingeleitet. Der Schweizer Verkehrsminister Adolf Ogi sagte bei dieser Gelegenheit, er vertraue darauf, daß die EG den Transitvertrag einhalte, da die Schweiz sich im Gegenzug verpflichtet habe, die neue Eisenbahn-Alpentransversale nicht nur für sich, sondern für Europa zu bauen. Er wies weiter darauf hin, daß die Schweiz bereits ab Januar 1994 ihre Transitzkapazität für Güter auf der Schiene verdreifacht haben werde. Die weitere Annäherung der Schweiz an Europa hänge auch davon ab, wie die EG ihre Versprechen einlöse.

Auch am Lötschberg, obwohl dort bereits 53 Probebohrungen durchgeführt wurden, soll ein ursprünglich nicht vorgesehener Sondierstollen ausgeführt werden, damit später beim Bau Nachforderungen gegenstandslos werden. Mit dem Stollen, der 9,3 km lang sein wird und 112 Mio DM kosten soll, wird im März nächsten Jahres begonnen.

Der Kanaltunnel ist fast fertig

Am 6.5.1994 werden die englische Königin und der französische Staatspräsident die 37 m unter dem Ärmelkanal liegende Eisenbahnverbindung eröffnen. Der Tunnel ist bereits ganz fertig, an den Terminals sind 98% der Arbeiten auch bereits getan. Die Kosten für das Gesamtprojekt belaufen sich nunmehr auf 21 Mrd DM.

Le Shuttle heißt der neue Transportdienst, der an 365 Tagen im Jahr von Calais nach Folkestone und zurück fährt. Der Tunnel besteht aus drei parallelen 50 km langen Röhren. Die beiden äußeren Röhren dienen dem Zugverkehr, während die mittlere Röhre, die in gewissen Abständen mit den äußeren Röhren verbunden ist, als Versorgungsweg und der Sicherheit der Reisenden dient. Jeder Zug hat Platz für 180 Pkw (oder 120 Pkw und 12 Busse) und bewältigt die Strecke in 35 Minuten. Alle 15 Minuten fährt ein Autozug, so daß Reservierungen nicht erforderlich sind. Von 1998 an glaubt man in die Gewinnzone zu kommen, obwohl die Betreiber durchaus mit Kampfpreisen der dann um ihre Existenz ringenden Fährbetriebe rechnen.

Die zwischen Eurotunnel, dem Bauherrn und der Betreibergesellschaft, und dem französisch/britischen Baukonsortium strittigen Finanzierungsfragen scheinen nunmehr auch gelöst zu sein.

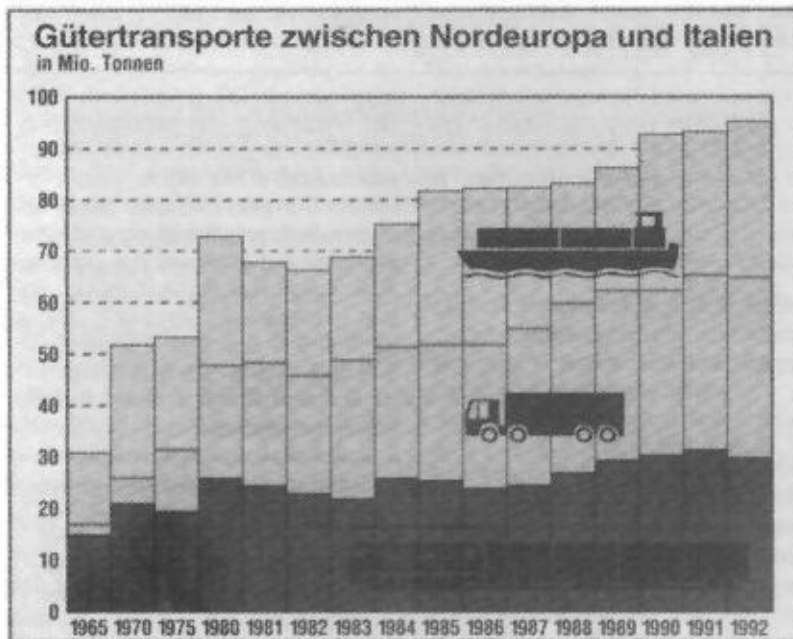
TGV-Nordeuropa ein kommerzieller Erfolg

Drei Monate nach seiner Inbetriebnahme Ende Mai 1993 sind bereits 682.432 Reisende mit diesem TGV gefahren, der Paris mit Lille und einer Reihe anderer Städte in Nordfrankreich verbindet. Seit dem 26.9.1993 beträgt die Fahrzeit zwischen Paris und Lille nur noch eine Stunde. Die Züge verkehren in Stoßzeiten sogar im 30 Minuten-Takt

Ist der Brennerbasistunnel bereits gestorben?

Die Straße hat ihre Autobahn über den Brenner und die Eisenbahn muß mit einer Strecke auskommen, die mittlerweile 126 Jahre alt ist. Durch Kehrtunnels und Ausfahrten in Seitentäler ist die Strecke Innsbruck-Bozen 127 km lang. Im Vergleich zur Autobahn viel zu lang. Da hilft die Betrachtungsweise wenig, daß am Brenner bei der Schiene noch Kapazitäten frei sind. Immer mehr Forderungen sind an das Projekt gestellt worden. Die Anlieger zwischen Kufstein und dem neuen Umfahrungstunnel bei Innsbruck möchten die Strecke auch in diesem Bereich unter die Erde verschwinden lassen, wenn sie sich nicht extremeren Forderungen wie einem Karwendeltunnel, der möglichst nördlich von Bad Tölz, beginnen soll, anschließen.

Also denkt man in Bonn, der inzwischen 15 bis 30 Mrd DM teure Tunnel werde unwirtschaftlich und könne vor allem nicht aus privater Hand finanziert werden, weil bei status-quo-Bedingungen der Güterverkehr auf der Schiene



immer weiter abnimmt und weil die Schiene hier nicht konkurrenzfähig ist. Dazu meint man, der neue Gotthard- und Lötschbergtunnel werden zu weiteren Verkehrsverlagerungen auf den Weg über die Schweiz führen.

Die Leidtragenden sind die Anlieger der Autobahn; sie müssen eher eine Verschlechterung der Verhältnisse befürchten. Umweltschäden gehen nun einmal (noch) nicht in die Kostenrechnung des Straßenverkehrs ein.

Natürlich kommt hinzu, daß derzeit die Kassen leer sind. So wird das bisher vordringliche Projekt als »langfristig« eingestuft. Eine private Finanzierung verlangt Wirtschaftlichkeit, und diese ist unter den derzeitigen verkehrspolitischen Verhältnissen nicht zu erwarten.

Und das, obwohl dies nach den Worten des bayerischen Umweltministers Gauweiler erhebliche Auswirkungen hat. Ein Verzicht auf das Projekt würde die chaotischen Dauerstaus und alle damit verbundenen Umweltbelastungen im Alpentransitverkehr bis weit in das nächste Jahrtausend fortsetzen. Jedes Umsteigen von der Straße auf eine nichtverbesserte Schiene sei uninteressant.

1990 hätten 25,7 Mio Reisende den Brenner mit dem Auto überquert, aber nur 2,2 Mio mit der Bahn. 15,7 Mio t Güter seien 1991 per Lkw über den Brenner befördert worden, aber nur 7,7 Mio mit der Bahn. Die Verkehrszuwächse der letzten Jahre seien fast ausschließlich der Straße zu gute gekommen, während der Güterverkehr der Bahn stagniere.

So wird aus dem 60 km langen Basistunnel nichts werden. Alle bisherigen Aktivitäten, die nicht gerade billig waren, sind für die Katz.

Auch in Österreich ist nicht mehr viel zu erwarten, und die Italiener waren sowieso nie besondere Freunde des Basis-Tunnels. Vor gut zehn Jahren wurde dort aus Sicherheitsgründen ein Scheiteltunnel favorisiert.

Vielleicht wird man ein abgespecktes Projekt eines Tages wieder aufgreifen, denn ohne eine weitgehend verbesserte Infrastruktur ist die Bahn hier nicht wettbewerbsfähig. Das zeigen auch die neuesten Zahlen: 1992 sind insgesamt 96 Mio Tonnen Güter zwischen Nordeuropa und Italien befördert worden. Die nachstehende Grafik zeigt, daß der Straßengüterverkehr mit 35,33 Mio t Fracht (36,8%) auf Platz eins, die Schifffahrt um Gibraltar mit 30,45 Mio t (31,7%) auf Platz zwei liegt und die Bahn bildet mit 30,22 Mio t (31,5%) das Schlußlicht.

ANDERE VERKEHRSTRÄGER

Tempo 30 innerorts

Das Umweltbundesamt weist darauf hin, daß aufgrund zahlreicher Modellversuche mit Tempo 30-Zonen, die in den letzten zehn Jahren durchgeführt wurden, ein eindeutiges Fazit gezogen werden kann: Es ergeben sich Verminderungen der Umweltbelastungen. So entsteht in Tempo-30-Zonen weniger Lärm und die Stickoxid-Emissionen werden deutlich reduziert. Negative Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch ergeben sich nicht. Von besonderer Bedeutung ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit: Die Zahl der schweren Unfälle wird verringert. Auf der Basis dieser Ergebnisse plädiert das Umweltbundesamt für die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften mit Ausnahme gekennzeichnete Hauptverkehrsstraßen.

Lkw weiter im Vormarsch

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) untersucht im Auftrag des Bundesumweltamtes Möglichkeiten, die Umweltbelastung durch den Güterverkehr zu mindern. Erste Ergebnisse liegen inzwischen vor. Es kommt zu immer mehr grenzüberschreitendem Verkehr und die Güter lassen sich immer schlechter mit der Bahn befördern. Die Prognosen stimmen im wesentlichen mit denen des Bundesverkehrswegeprogramms überein. Lediglich der Anteil der Bahn am Güterverkehr wird nach unten korrigiert. DIW prognostiziert statt 35% nurmehr 27% Anteil der Bahn. Das Handicap der Bahn ist mehrmaliges Umladen bei den zunehmend kleiner werdenden Sendungsgrößen. Der Strassengüterverkehr wird sich bis zum Jahr 2010 verdoppeln, während die Leistung der Bahn nur um 10% zunehmen wird.

Dagegen sieht die Gesellschaft für Informatik, Verkehrs- und Umweltplanung eine völlig andere Entwicklung. Es könnten vermehrt Transporte auf die umweltfreundlichere Schiene und Binnenschifffahrt verlagert werden. Insbesondere bei Entfernungen über 500 km sollten 16% des Straßengüterverkehrs auf die Schiene verlagert werden.

Die GRV ist der Ansicht, daß einerseits Verbesserungen im Güterverkehr der Eisenbahnen und andererseits Anlastung aller Kosten des Straßengüterverkehrs dazu beitragen werden, den Anteil der Schiene im Güterverkehr kräftig zu erhöhen.

Versuche mit »Road-Pricing« angelaufen

Während auf den meisten Autobahnen in Europa Gebühren erhoben werden, gibt es bei uns bisher zumindest für ausländische Fahrzeuge die ungebremste Freiheit zum Nulltarif. Straßenbau und Straßenunterhaltung finanziert bisher der Bundesbürger mit seinen Steuern. Das soll nun anders werden. Die Straßenbenutzungsgebühr soll auch den öffentlichen Nahverkehr fördern und die Deutschen Bahnen sanieren helfen.

Ende der 90er-Jahre soll die Vignette durch das Road-Pricing-System abgelöst werden. Über 100 Firmen suchen zur Zeit nach einer Lösung in Deutschland. Koordinator ist der TÜV Rheinland. Ein Feldversuch auf der Autobahn Köln-Bonn soll Klarheit bringen. Im Ausland ist man schon ein Stück weiter. So gibt es beispielsweise in Oslo und Bergen ein elektronisches Gebührenabbuchungsverfahren. Das Gerät ist so groß wie eine Zigarettenschachtel. Es wird mit Saugnapfen an der Windschutzscheibe angebracht.

In Deutschland hat die Bosch-Tochter ANT eine Versuchsanlage an einer Schnellstraße in der Nähe von Backnang installiert. Herzstück ist eine Antenne, die im Bruchteil von Sekunden Informationen vorbeifahrender Autos verarbeitet. Schwarzfahrer werden mit einer Kamera erfaßt. Das Protokoll mit Fotografie erstellt ein Computer sofort.

Autofeindlichkeit ist oft Heuchelei

Bundeskanzler Helmut Kohl legte anläßlich eines Vortrages zur Eröffnung der 55. IAA in Frankfurt ein klares Bekenntnis zum Auto ab. Das Auto sei aus dem deutschen Alltag nicht mehr wegzudenken. Einseitige Autofeindlichkeit richte sich in Wahrheit gegen die Menschen und ihren Wunsch nach Mobilität. Er wundere sich immer, wer alles gegen das Auto rede und gleichzeitig ganz happy sei, ein solches zu besitzen. Die beschlossene Mineralölsteuererhöhung sei unerläßlich gewesen, um die Bahnreform und die damit verbundene Altschuldenlast auf eine tragfähige Grundlage zu stellen.

Fahrrad am Bahnhof

Während in den Niederlanden vier von zehn Bahnkunden mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren, fristet der Umweltverbund Fahrrad und Bahn in Deutschland ein Schattendasein, wie eine Studie des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) feststellte. An 114 Bahnhöfen unterschiedlichster Größenordnung wurden im Sommer 1993 die Anzahl und Qualität der Abstellanlagen für Fahrräder erhoben. Nur jeder fünfte Bahnhof verfügt überhaupt über qualitativ hochwertige Fahrradparker wie Bügelständer, die ein Anschließen des Fahrradrahmens ermöglichen. Gerade ein Prozent aller Stellplätze entfallen auf abschließbare Fahrradboxen, die neben bewachten Fahrradstationen als einzige einen verlässlichen Schutz vor Langfingern gewähren.

Für die Bahn sind diese Zahlen Anlaß, dem Service für radfahrende Kunden mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Für 1994 kündigt der Fahrradbeauftragte der Deutschen Bundesbahn/Deutsche Reichsbahn, Volker Jaquet, eine deutschlandweite Erhebung an, um daraus Anforderungen an bedarfsgerechte Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof zu entwickeln.

KURZBERICHTE

Dr. Werner Dollinger 75 Jahre

Unser Beiratsmitglied, Bundesverkehrsminister a.D. Dr. Werner Dollinger, feierte am 10. Oktober seinen 75. Geburtstag. Er war vom 4.10.1982 bis 12.3.1987 Bundesminister für Verkehr. In der GRV hat es so manche interessante Diskussionsrunde mit ihm gegeben, die auch weiterhin fortgesetzt werden wird. Daß Herr Dr. Dollinger weiter so jung bleiben möge, wie er sich bei seiner Geburtstagsfeier im Wirtschaftsbeirat der Union, dessen Vorsitzender

er ist, gefühlt hat, wünschen ihm Vorstand und Beirat der GRV.

Umzug der DB-Zentrale

Seit Montag, den 25.10.1993 arbeiten die Mitarbeiter in ihrem neuen Büro in der Stephensonstr. 1, 60326 Frankfurt am Main. Der Neubau konnte mit dem Verkauf des Gebäudes an der Friedrich-Ebert-Anlage 43 - 45 finanziert werden.

Kein höheres Lkw-Gewicht

MdB Klaus Daubertshäuser fordert die Bundesregierung auf, den Plänen der EG-Kommission auf Ausweitung des Lkw-Gewichtes von derzeit 40 t auf 44 t entschieden entgegenzutreten. Höhere Achslasten würden die Straßen überproportional beanspruchen. Ferner richte sich ein solches Vorgehen gegen eine umweltverträgliche Verkehrspolitik und gefährde zusätzlich die Bahnreform.

Rostock erhält Bahnfähre

Im Mai kommenden Jahres wird eine neue Eisenbahnfähre-Verbindung zwischen Rostock und Trelleborg eröffnet. Die neue Fährlinie wird die Verbindung Sassnitz-Trelleborg entlasten. Die Schiffsverbindung wird von der Deutschen Fährgesellschaft Ostsee (DB-Tochter) und der Sweferry (SJ) betrieben. Es wurde ein Siebenjahresvertrag ausgehandelt. Dafür investiert die Stadt Rostock 50 Mio DM, 60,5 Mio DM werden über Fördermittel finanziert. Es müssen auch Hinterlandverbindungen ausgebaut werden, die nur zum Teil im Bundesverkehrswegeplan enthalten sind. Deshalb sind für die Region noch weitere Finanzmittel erforderlich.

In diesem Jahr werden die Häfen Wismar, Rostock, Stralsund, Sassnitz/Mukran und Greifswald 15 Mio t Güter umgeschlagen (10% mehr als im Vorjahr). Auf den Hafen Rostock entfällt mit 11 Mio t Jahresumschlagleistung der Hauptanteil.

Neuer Combizug zwischen Mannheim und Spanien

Die Kombiverkehr hat einen neuen direkten Zug zwischen Mannheim und Granollers eingerichtet. Damit werden 24 Stunden eingespart. Der Umschlagbahnhof Granollers ist 30 km von Barcelona entfernt und verfügt über einen eigenen Autobahnanschluß. Der Zug verkehrt montags, mittwochs und freitags. Verlaßschluß ist in Mannheim um 21 Uhr und die Bereitstellung um 8 Uhr des übernächsten Tages.

Hertie will mit Bahn kooperieren

Nach Mitteilung der Hertie-Zentrale sollen von Frankfurt aus 70% aller innerdeutschen Warenbewegungen durch die Deutschen Bahnen vorgenommen werden. Die Laufzeit soll in 96% aller Fälle 48 Stunden dauern. Eingesetzt wer-

den 7,15-m-Cargo-Boxen. Nach Vorversuchen soll der Verkehr im Januar nächsten Jahres anlaufen.

Jacobs Kaffee-Logistik-Zug

Der Zug verkehrt viermal pro Woche mit 50 Containern nach einem festen Fahrplan von Bremen in das Berliner Röstwerk. Bisher liefen 60% der Verkehre auf der Straße und 40% im kombinierten Verkehr. Der Zug ersetzt 4300 Lkw-Fahrten pro Jahr. Wichtig ist dafür der Ausbau des Abschnittes Uelzen-Stendal der Strecke Bremen-Berlin. Nach Angaben von DB-Güterverkehrschef Norbert H. Kern gewinnen die Deutschen Bahnen Transporte in Höhe von 100000 t jährlich.

Containerzug von Hamburg nach Sopron

Zwischen Hamburg und Sopron an der österreichisch/ungarischen Grenze setzt Intercontainer/Interfrigo seit dem 26.9.1993 den Hansa-Hungaria-Containerexpress ein. Die am Dienstag- und Freitagabend in den deutschen Seehöfen angelieferten Container treffen am folgenden Freitag bzw. Dienstag in den wichtigsten ungarischen Wirtschaftszentren ein. In der Süd-Nordrichtung werden die Container aus Ungarn in Sopron gesammelt und im Ganzzug zu den verschiedenen Bestimmungshäfen gefahren.

Präsentation des ICE in den USA

In den USA ist der Schienenpersonenverkehr durch den Flugverkehr weitgehend abgelöst worden, aber in einzelnen Korridoren kann ein Hochleistungsschienenverkehr den Wettbewerb mit dem Flugzeug durchaus aufnehmen. So im Korridor Washington-New York-Boston. Auf der 364 km langen Strecke

New York-Washington hat der sogenannte Metroliner heute schon einen Marktanteil von 43%. Er braucht für die Strecke 2 h 35 min. Man will aber weiter die Fahrzeit um 25 min verkürzen, und die fünfständige Reisezeit Washington-Boston könnte auf unter drei Stunden gedrückt werden. Dazu braucht man neue Fahrzeuge. Man testet zur Zeit verschiedene Systeme. Der ICE erreichte zwischen New York und Philadelphia auf einer Probefahrt bereits 259 km/h. Nach einer Präsentation des Zuges in 20 Städten, darunter Los Angeles und Chicago, wird er seit 3.10.1993 planmäßig auf der Strecke New York-Washington eingesetzt. Es wäre für die deutsche Eisenbahnfahrzeugindustrie ein großer Erfolg, wenn er das Rennen machen würde.

Herausgeber: Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.
Mitglied des Deutschen Naturschutzrings (DNR)
Bromberger Straße 5, 40599 Düsseldorf
Telefon: (0211) 74 15 07

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

Verantwortlich im Sinne
des Presserechts:

Dr.-Ing. Alfons Thoma
Richelstraße 14
80634 München

Layout, DTP:

Ursula Schletzbaum
82256 Fürstenfeldbruck
Kriegdruck GmbH
82166 Gräfelfing

Druck: