

Bromberger Straße 5
40599 Düsseldorf



Nachrichten

GESELLSCHAFT FÜR RATIONALE VERKEHRSPOLITIK e.V.

VERKEHRSPOLITIK

Die Bahnreform hat erst begonnen!

Leitartikel von Dipl.-Ing. Horst Gibtner, MdB
Obmann der Arbeitsgruppe Verkehr der
CDU/CSU-Bundestagsfraktion
Vizepräsident der Parlamentarischen Gruppe
Bahn des Deutschen Bundestages

Die Bahnreform ist eine verkehrspolitisch, historisch und vom Staatsaufbau her gebotene Maßnahme. Mit der Verkündung im Bundesgesetzblatt ist sie aber keineswegs abgeschlossen, sondern die schwierige Umsetzung steht erst bevor. Ohne eine weitere Harmonisierung der Verkehrsträger untereinander in Deutschland und Europa bleibt sie nur eine Einzelmaßnahme und verliert ihre wahrhaft historische Dimension!

Ein Kapitel Eisenbahngeschichte ist zu Ende gegangen: die Geschichte der zentralen Staatsbahn, die besonders mit dem Namen »Deutsche Reichsbahn« (DR) verbunden ist - aber auch die Deutsche Bundesbahn (DB) trug diesen Charakter.

Am 1. April 1920 ist die DR aus den bisherigen Staatsbahnen der deutschen Länder mit über einer Million Beschäftigten gegründet worden. Daneben bestanden viele Privatbahnen - im Gebiet der damaligen sowjetischen Besatzungszone bis zur Enteignung im Jahr 1949.

Die Zentralisierung der Staatsbahnen war in den Art. 89 und 171 der Weimarer Verfassung festgelegt. „Wer die Eisenbahnen eines Landes in seiner Hand hat, ist ein Machtfaktor ersten Ranges in Politik und Wirtschaft“. So der erste Verkehrsminister der Weimarer Republik, Groener.

Von Oktober 1924 bis Februar 1937 ist die DR als öffentlich-rechtliche Betriebsgesellschaft unter internationaler Aufsicht geführt worden und hatte umfangreiche Reparationsleistungen nach dem 1. Weltkrieg aufzubringen. Sie

VERKEHRSPOLITIK

Die Bahnreform	1
Die Deutsche Bahn AG	3
Die DBAG Unternehmensstruktur	4
IRU-Studie gegen die Bahn	5
Frau Emmerich will mehr Straßen	6
Bahnbusse bleiben in DBAG-Regie	6
Schnellerer Verkehrswegebau	7
Bahngrundstücke werden verkauft	7
Der Bund hat anders entschieden	7
Tarifaufhebungsgesetz	8

DEUTSCHE BAHN AG UND VDV

Neues Firmenzeichen für DBAG	8
Bahntrans erhitzt die Gemüter	9
ICE-Anschluß für Bonn gesichert?	9
Der Trailerzug	9
S-Bahn für Hannover	10
Zusammenarbeit zwischen VDV und DBAG	10
Bremst die Bahn Streckenausbauten?	10
Doppelstockwagen	11
Neue Fahrzeuge für die Region	11
Neue Hotelzüge	12

BAHNEN IM AUSLAND

Der Ärmelkanaltunnel	12
Betuwe-Bahn Niederlande - Deutschland	12
Erfolge im Hochgeschwindigkeitsverkehr	13
Gewinn bei ÖBB	13
ÖBB-Nebenbahnen unentbehrlich	13
Autoroute Ferroviaire in Frankreich	14
Direkt von Schweden nach Österreich	14
Erneuerung des Lokparks in Russland	15
Privatisierung von British Rail	15
Moskau - St. Petersburg	15
Shinkansen 413 km/h schnell	15
Ticketautomat in Los Angeles	16

ANDERE VERKEHRSTRÄGER

Kooperatives Verkehrsmanagement	16
Main-Donau-Kanal erfolgreich	16
Euroshuttle	17
Benzolwerte	17
Radfahrer	18

KURZBERICHTE

U.a. Krombacher Bierzug, BahnCard Verkauf auch im ICE, Neue Bahnlinie Oslo - Trondheim ...	18
--	----

führte in dieser Zeit den Namen »Deutsche-Reichsbahn-Gesellschaft« (DRG).

Die Bedeutung der DR für die Weimarer Republik und der DRG für die Siegermächte des 1. Weltkriegs zeigen, daß die Bahn dazumal als wichtigstes Verkehrsmittel Erträge abwarf.

Das hat sich längst geändert: Die Bahn war zunehmend dem Wettbewerb - vor allem durch das Kraftfahrzeug - ausgesetzt. Und die Verkehrsmarkordnung, die im Oktober 1931 mit der Brüning'sche Notverordnung eingeführt wurde, konnte der Bahn durch Reglementierung des Straßengüterverkehrs und der übrigen Verkehrsträger nicht die Marktanteile der Staatsbahn sichern und sie damit vor der Konkurrenz schützen. Es kann auch nicht gelingen, solange die Bahn zu Transporten und anderen Dienstleistungen gezwungen wird, bei denen sie aus strukturellen Gründen nicht wettbewerbsfähig sein kann. Es liegt im volkswirtschaftlichen Interesse, daß die Bahn künftig in einen echten Wettbewerb mit den übrigen Verkehrsträgern eintritt. Dazu gehört allerdings die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger - national wie international!

Längst hat der deutsche Staat (zunächst nur auf dem Gebiet der alten Bundesrepublik) einen föderalen Aufbau - ein klarer Widerspruch zur bisherigen Zuordnung der Nahverkehrsaufgaben an eine zentrale Staatsbahn. Deshalb ist die Regionalisierung ein ganz wesentlicher Bestandteil der Bahnreform.

Die Organisation des Schienenpersonennahverkehrs und seine Einbeziehung in den gesamten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kann nur vor Ort optimal erfolgen. Dies setzt allerdings voraus, daß die Gebietskörperschaften ihre Bestellerfunktion verantwortungsbewußt wahrnehmen und daß sie - wie im Gesetzeswerk festgelegt - die Finanzmittel für Betriebskostenzuschüsse effektiv einsetzen. Es ist daher gut, daß die Vereinigung beider deutscher Bahnen und die Reform vollzogen wurden, nachdem die föderalen Strukturen auch in den neuen Bundesländern gefestigt sind.

Es hat sich auch als richtig erwiesen, daß beide deutsche Bahnen laut Einigungsvertrag bis Ende 1993 als getrennte Sondervermögen weiterzuführen waren. So konnten sich die Bahnen und deren Beschäftigte auf den Zusammenschluß sorgfältig vorbereiten. Sie haben sich auch mit großem Elan auf die Zukunft in der Deutschen Bahn AG vorbereitet. Denn das Kapitel »Zentrale Staatsbahn« wird nicht abgeschlossen, ohne ein neues, anspruchsvolles Kapitel Eisenbahngeschichte aufzuschlagen.

Jeder der am Gesetzgebungsverfahren ernsthaft Beteiligten mußte nicht nur unter Hochdruck arbeiten, sondern er mußte von der einen oder anderen ordnungspolitischen Idealvorstellung ein Stück abrücken, um einen Konsens zu erreichen, der die Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland sichert. Und dies haben wir geschafft, weil wir es wollten!

Glücklicherweise haben sich dabei nicht alle Beteiligten so benommen wie die Bundesländer: Deren Feilschen um Geldbeträge in den Bund-Länder-Verhandlungen bis in die letzten Stunden hinterläßt bei mir den Eindruck, als wäre es um Kriegsbeute gegangen und nicht um ein gemeinsa-

mes Interesse an der Zukunft der Bahn! Fast wäre der Zug noch entgleist!

In langen Vorverhandlungen waren bereits entscheidende Forderungen der Länder in die Gesetzentwürfe aufgenommen worden, so wurden das Mehrheitseigentum des Bundes an der Fahrweg-AG, die Gemeinwohlverpflichtung des Bundes bezüglich Ausbau und Erhalt des Schienennetzes sowie der Verkehrsangebote und der Zustimmungsvorbehalt des Bundesrats zu allen diesbezüglichen Gesetzen im Grundgesetz verankert.

Die Regionalisierung wird nun erst ab 1.1.1996 wirksam. Ab diesem Zeitpunkt leistet der Bund seinen Finanzbeitrag für den ÖPNV an die Länder, dessen Höhe im Jahr 1997 und dessen Steigerungsrate im Jahr 2001 überprüft werden soll.

Die Bahn-AG ist verpflichtet, das Nahverkehrsangebot der Jahre 1993 und 1994 mit dem jetzigen Finanzbeitrag des Bundes weiterhin zu gewährleisten. Die verhandelten Steigerungsbeträge sind zur Verbesserung dieses Nahverkehrsangebots bestimmt. Von besonderer Bedeutung ist auch die Verpflichtung für die DBAG, daß 20 % der Investitionsmittel für Nahverkehrsstrecken einzusetzen sind.

Die Bahnreform hat auch eine besondere Bedeutung für die Bahn, ihre Mitarbeiter und Benutzer in den neuen Bundesländern: Das Eisenbahn-Neuordnungsgesetz verpflichtet den Bund, darauf hinzuwirken, daß der technologische Rückstand im Netz der bisherigen DR schnell aufgeholt wird. In den nächsten neun Jahren sind 30 % der Investitionsmittel zur Beseitigung der wirtschaftlichen und ökologischen Altlasten der bisherigen DR reserviert. Im gleichen Zeitraum erstattet der Bund der DBAG auch die Kosten für einen erhöhten Personalbedarf infolge des technisch-betrieblichen Rückstandes der Bahn in den neuen Bundesländern.

Dies sind gesetzliche Festlegungen für die neuen Bundesländer, die sich sehen lassen können! Ich bin überzeugt, daß die verstärkte Zuweisung von Haushaltsmitteln zu einer raschen Aufholung des Rückstandes führen und neue Kunden auf die Schienenwege holen wird. Die Beschäftigten der bisherigen DR arbeiten jedenfalls engagiert daran.

Schon heute ist das Image der Bahn in den neuen Bundesländern weitaus besser als 1991. Eine kürzlich veröffentlichte Umfrage der IHK Berlin bei Unternehmen in Berlin und Brandenburg belegt dies beispielhaft und eindeutig. 52 % der befragten Berliner und 20 % der brandenburgischen Firmen benutzen die Bahn jetzt häufiger als vor zwei Jahren. Dies ist schon ein erfreulicher Trend, es ist noch lange nicht das angestrebte Endergebnis.

Auch die Verabschiedung der Bahnreformgesetze ist noch nicht das Ergebnis, sondern der Startschuß für die Reform! Jetzt muß sie im Unternehmen umgesetzt werden - eine gewaltige, aber auch faszinierende Aufgabe. Diese Aufgabe wird nicht auf einen Schlag gelöst; die Reform ist ein Prozeß, die Signale aber stehen allesamt auf grün. In diesem Prozeß werden Schwierigkeiten und vielleicht auch Mißerfolge auftreten.

Schließlich ist diese Reform der Aufgabe der Treuhandanstalt bei der Privatisierung und Strukturveränderung der mitteldeutschen Industrie durchaus vergleichbar. Der Unterschied ist: Die Strukturreform der Bundeseisenbahnen

betrifft mehr Beschäftigte der Bundesbahn als der Reichsbahn und ist damit die bisher größte Privatisierungsaufgabe auch in den westlichen Bundesländern. Und diese Reform wurde vom Staat als Eigentümer sehr sorgfältig vorbereitet und begleitet.

Durch die Strukturreform soll die Bahn nun in die Lage versetzt werden, stärker als bisher am zukünftigen Verkehrswachstum aus EG-Binnenmarkt, neuen Ost-West-Beziehungen und allgemeiner Wirtschaftsentwicklung beteiligt zu sein. Mit Blick auf das zu erwartende starke Anwachsen der Verkehrsströme muß die Bahn als eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel gestärkt und die Wettbewerbsposition der Schiene weiter verbessert werden. Die Bahn soll künftig ihre Systemvorteile stärker nutzen und so attraktiv werden, daß sie eine wirkliche Alternative zum Auto und zum Flugzeug darstellt. Dazu wird künftig auch der Wettbewerb neuer Eisenbahnunternehmen mit der DBAG beitragen, für den die gesetzlichen Voraussetzungen durch die Bahnreform geschaffen wurden.

Manch einer sagt, die alte Behördenbahn hätte das ihr verfügbare Rationalisierungspotential gar nicht ausgeschöpft. Das ist leider wahr, aber dazu war Zeit genug! Seit Mitte der 60er Jahre hatten Politik und Bahn nur halbherzig laboriert. Jetzt wurde endlich die Notbremse gezogen! Die Bahnreform stellt die Weichen für diesen auch heute noch hochmodernen Verkehrsträger Richtung Zukunft!

Ich wünsche der künftigen Bahn-AG, daß die sicher notwendigen Nacharbeiten und Korrekturen so zielstrebig und kollegial mit dem Eigentümer und der Politik bewältigt werden, wie wir die Gesetze zur Einleitung der Reform erarbeitet haben. Und ich wünsche den Menschen, die die Reform jetzt umsetzen werden, Kraft und Erfolg!

Die Deutsche Bahn AG

Bund und Länder einig über Bahnreform und Regionalisierung

Nach einem mehrmonatigen Verhandlungsmarathon fanden Bund und Länder ein Finanzierungskonzept für den Nahverkehr bis zum Jahr 2000. Es war die Voraussetzung dafür, daß die beiden Deutschen Bahnen zum 1.1.1994 in eine Deutsche Bahn AG (DBAG) umgewandelt werden konnten.

Auf Drängen der Bundesländer wurden die Infrastrukturaufgaben und die damit verbundenen Gemeinwohlverpflichtungen des Bundes im Grundgesetz verankert und der gefundene Finanzierungsrahmen festgeschrieben.

Die Finanzierung des Nahverkehrs wird durch Teile der Mineralölsteuer von 1995 an und der Umsatzsteuer ab 1998 sichergestellt.

Die »Transfersumme« an die Länder beginnt 1995 mit 14,5 Mrd DM und steigt kontinuierlich bis zum Jahr 2000 auf 17,3 Mrd DM jährlich. Es handelt sich dabei um 7 Pfennig pro Liter aus der Mineralölsteuer und etwa 5 % aus dem Mehrwertsteueraufkommen.

1995 und 1996 werden jeweils 14,5 Mrd DM an die Länder geleistet. 6,28 Mrd DM kommen aus dem Gemein-

deverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und 8,2 Mrd DM aus der Mineralölsteuer.

1997 werden die GVFG-Mittel um 3 Mrd DM auf 3,28 Mrd DM gekürzt, gleichzeitig steigt der andere Transferanteil um rund 50 % auf rund 12 Mrd DM, so daß sich eine Gesamtsumme von 15,3 Mrd DM ergibt.

1998 erfolgt die Dynamisierung durch Einbeziehung der Mehrwertsteuer. Die Erhöhung beträgt dann 600 Mio DM, so daß sich eine Summe von 15,9 Mrd DM ergibt.

1999 beträgt die Summe aus der Mineralölsteuer und Mehrwertsteuer 13,3 Mrd DM, mit den GVFG-Mitteln von 3,28 Mrd DM ergeben sich dann 16,5 Mrd DM.

Im Jahr 2000 werden insgesamt 17,3 Mrd (14,0 + 3,28 Mrd DM) transferiert.

Für das Jahr 2001 ist eine Revision des Steigerungssatzes vorgesehen (siehe jedoch weiter unten unter »Weitere Verbesserungen«).

Weitere Verbesserungen

Über die vom Verkehrsausschuß vorgeschlagenen Abweichungen vom Ursprungstext hinaus folgte der Bundestag auch allen weiteren Änderungswünschen der Fraktionen von CDU/CSU, SPD und FDP. Danach stellt der Bund der Deutschen Bahn AG »zum Abbau der wirtschaftlichen und ökologischen Altlasten« im Bereich der Reichsbahn in neun Jahren insgesamt 33 Mrd DM zur Verfügung. Dabei soll das ostdeutsche Schienennetz und die Eisenbahninfrastruktur dem Ausbaustand und dem Produktivitätsniveau im Westen angepaßt werden.

Der Berichterstatter des Verkehrsausschusses, Klaus Daubertshäuser, erläuterte vor dem Bundestag die Ergebnisse des Ministerpräsidentengesprächs beim Bundeskanzler. Die erzielten Präzisierungen sehen wie folgt aus:

1. Die Regionalisierung wird auf 1996 verschoben.
2. Artikel 106a des Grundgesetzes erhält eine Fassung, wonach den Ländern aus dem Steueraufkommen des Bundes für Zwecke des ÖPNV Mittel zustehen. Im Regionalisierungsgesetz wird dann darauf hingewiesen, daß diese Mittel aus dem Mineralölsteueraufkommen zu erbringen sind.
3. Die Ausgleichszahlungen des Bundes werden 1996 von 8,2 auf 8,7 Mrd DM erhöht.
4. Die Revisionsklausel zur »Dynamisierung« wird auf das Jahr 2002 verschoben.

Weiter sollen vom Bund für den S-Bahnausbau in Berlin in den Jahren 1996 und 1997 jeweils zusätzliche 100 Mio DM zur Verfügung gestellt werden.

Erreicht wurde weiterhin, daß im Schienenwegeausbaugesetz die finanzielle Verantwortung des Bundes eindeutig festgeschrieben wird. Untermauert wird dies auch durch klare Netzzugangsregelungen mit Vorrang für vertaktete und vernetzte Verkehre und durch ein Streckenstilllegungsverfahren mit Beteiligung der Gebietskörperschaften.

Künftig wird das Parlament erstmals im Schienenwegebedarfsplan darüber entscheiden, welche Strecken ausgebaut werden sollen, und es entscheidet durch den Haushalt darüber, wieviel Geld dafür zur Verfügung gestellt wird.

Zentrale Aufgabe des Vorstandes, neben der Erwartung, daß er bei der Bahn AG nunmehr auch die innere Reform

der Bahn voranbringt, wird es sein, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu stärken.

Herrn Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, sei für die großartige Leistung Dank zu sagen.

Von entscheidender Bedeutung für die Sozialdemokraten waren auch die personalrechtlichen Regelungen. Dabei sei es gelungen, eine volle arbeits- und personalrechtliche Besitzstandswahrung zu erreichen.

Die Bundesregierung saniert die Bahn

Die Bundesregierung saniert die Bahn folgendermaßen:

- Bilanzbereinigung durch Reduktion der Abschreibungen - 80 Mrd DM
- Übernahme der Kosten des technisch-betrieblichen Rückstandes der DR hinsichtlich Material und Personal - 50 Mrd DM.
- Übernahme des investiven Nachholbedarfs der DR- 30 Mrd DM
- Übernahme der erhöhten Personalverbindlichkeiten für Beamte - 57 Mrd DM
- Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen durch zinslose Darlehen an die DBAG - 70 Mrd DM

Die Bundesregierung überträgt der DBAG am 1.1.1994 eine schuldenfreie Bilanz. Die Kostenstruktur der Bahn wird dadurch um rund 30 % entlastet.

Umgekehrt will der Vorstand für 1994 ein positives Jahresergebnis (48 Mio DM) anpeilen. Dabei unterstellt die Bahn steigende Einnahmen im Personenverkehr. Sorgenkind bleibt weiter der Güterverkehr. Bei den Einnahmen strebt die neue AG 15,7 Mrd DM im Personen- und 8,5 Mrd DM im Güterverkehr an.

Fast einstimmig wurde der Reform zugestimmt

Bei der namentlichen Abstimmung hat es seitens der CDU ein einziges Nein von Manfred Schnell (Gewerkschaft der Lokführer) und zwei Neinstimmen der SPD gegeben. PDS/Linke hatten vorher angekündigt, nicht für die Reform zu stimmen. Bei den Bündnis 90/Die Grünen hat es vier Enthaltungen gegeben, weil im Reformkonzept die ökologische Komponente fehle.

Insgesamt waren von 559 Abgeordneten 12 dagegen und vier enthielten sich der Stimme.

Der Bundesrat hat am 17.12.1993 mit Zweidrittelmehrheit zugestimmt, so daß die DBAG zum 1.1.1994 Realität werden konnte.

DBAG - Unternehmensstruktur

Zur Überleitung der Deutschen Bahnen in eine DBAG wurde eine Startstruktur entwickelt, dazu werden folgende Maßnahmen verwirklicht:

- Einrichtung der Konzernleitung
- Installierung der Geschäftsbereiche
- Einrichtung der Regionalbereiche, Niederlassungen und Zweigniederlassungen
- Überführung der Direktionen in die Regionalbereiche der Geschäftsbereiche. Die bisherigen Direktions-Präsidenten übernehmen als Beauftragte der Konzernleitung unter Einsatz von Arbeitsgruppen die Überleitung in der Region.

Die Konzernstruktur sieht wie folgt aus:

Der **Gesamtvorstand** ist das aktienrechtlich verantwortliche Gremium gegenüber dem Aufsichtsrat und den Aktionären. Der Gesamtvorstand bildet aus seiner Mitte einen Ausschuß, der die Bezeichnung **Zentralvorstand (Konzernleitung)** erhält.

Ihm unterstellt sind die Zentralressort- und Unternehmensbereichsvorstände.

Die Zentralressortvorstände führen die ihnen zugeordneten Zentralbereiche, die Unternehmensbereichsvorstände die ihnen jeweils zugeordneten Geschäftsbereiche.

Zentralbereiche sind die Arbeitsorganisation des Zentralvorstandes zur Führung und Koordination des Konzerns.

Geschäftsbereiche sind die Träger des Geschäftes im Konzern und haben die volle Verantwortung für Ergebnisse und Geschäftsentwicklung gegenüber dem Zentralvorstand.

Regionalbereiche sind die regionalen unternehmerischen Einheiten für das operative Geschäft der Geschäftsbereiche

Gesamtvorstand / Zentralvorstand	
Geschäftsbereiche	Zentralbereiche
Fernverkehr (Fv)	Konzernentwicklung (UE)
Nahverkehr (Nv)	Kommunikation (K)
Güterverkehr (G)	Recht (R)
Bahntrans	Organisation (O)
Personenbahnhöfe (Pb)	Immobilien (I)
Netz (N)	Einkauf - und Materialwirtschaft(E)
Bahnbau (Bb)	Controlling (C)
Werke (W)	Finanzen (F)
Traktion (T)	Bilanzen (B)
	Interne Revision (IR)
	Personal (Ps)
	Personalführung (Pf)
	Soziales (S)
	Innovation System Bahn (Ti)
	Forschung und Versuche (Tv)
	Querschnittsfragen Bahntechnik (Tq)
	Datenverarbeitung
Bereich mit eigener Rechtsform	
DB Holding GmbH (DBH)	

und diesen direkt unterstellt. Sie sind für die in der Region erzielten Ergebnisse gegenüber der Geschäftsbereichsleitung verantwortlich. Ihnen unterstellt sind die Niederlassungen bzw. Zweigniederlassungen.

Niederlassungen sind die lokalen Organisationseinheiten eines Regionalbereiches. Sie führen die ihnen zugeordneten Zweigniederlassungen als kleinste Organisationseinheit.

Sie nehmen nur ausführende Funktionen wahr.

Die einzelnen Geschäftsbereiche (GB)

Im GB **Fernverkehr** werden 7 Regionalbereiche (RB) mit 20 Niederlassungen (NL) und 107 Zweigniederlassungen eingerichtet:

Die RB sitzen in Hamburg, Halle, Berlin, Köln, Frankfurt/Main, Stuttgart und München.

Der GB **Nahverkehr** wird in 21 RB aufgeteilt mit Sitz in Kiel, Hamburg, Schwerin, Bremen, Hannover, Halle, Potsdam, Berlin, Münster, Essen, Köln, Koblenz, Saarbrücken, Frankfurt/Main, Kassel, Erfurt, Dresden, Karlsruhe, Stuttgart, Nürnberg und München.

Der GB **Personenbahnhöfe** umfaßt 13 RB. Die Bahnhöfe werden in fünf Kategorien aufgeteilt. An einem RB-Standort wird jeweils mindestens ein Bahnhof der Kategorie I geführt. Die Sitze liegen in Hamburg, Berlin, Magdeburg, Hannover, Essen, Köln, Frankfurt/Main, Leipzig, Dresden, Nürnberg, München, Stuttgart und Karlsruhe.

Der GB **Ladungsverkehr** wird in 31 Bereiche aufgeteilt, wobei die Rangierbahnhöfe als Niederlassungen (Cost-Center) in die Regionalbereiche integriert werden.

Im GB **Stückgutverkehr** werden 41 Niederlassungen und 121 Zweigniederlassungen eingerichtet.

Der GB **Netz** entsteht durch die Fusion von DB und DR. Die Aufgaben werden arbeitsteilig in Berlin und Frankfurt/Main sowie an den bisherigen zentralen Stellen, z.B. Bundesbahnzentralämter, wahrgenommen. Auf regionaler Ebene werden 15 Bereiche, die in ihren Grenzen den bis-

herigen BDen bzw. RBDen entsprechen, eingerichtet. Die bisherigen Regionalabteilungen werden in 69 Niederlassungen umgewandelt.

Der GB **Traktion** wird in 15 RB aufgegliedert. Die bisherigen 144 Betriebswerke werden in 90 Betriebshöfe umgestaltet. Die RB sitzen an den Orten der bisherigen BDen bzw. RBDen.

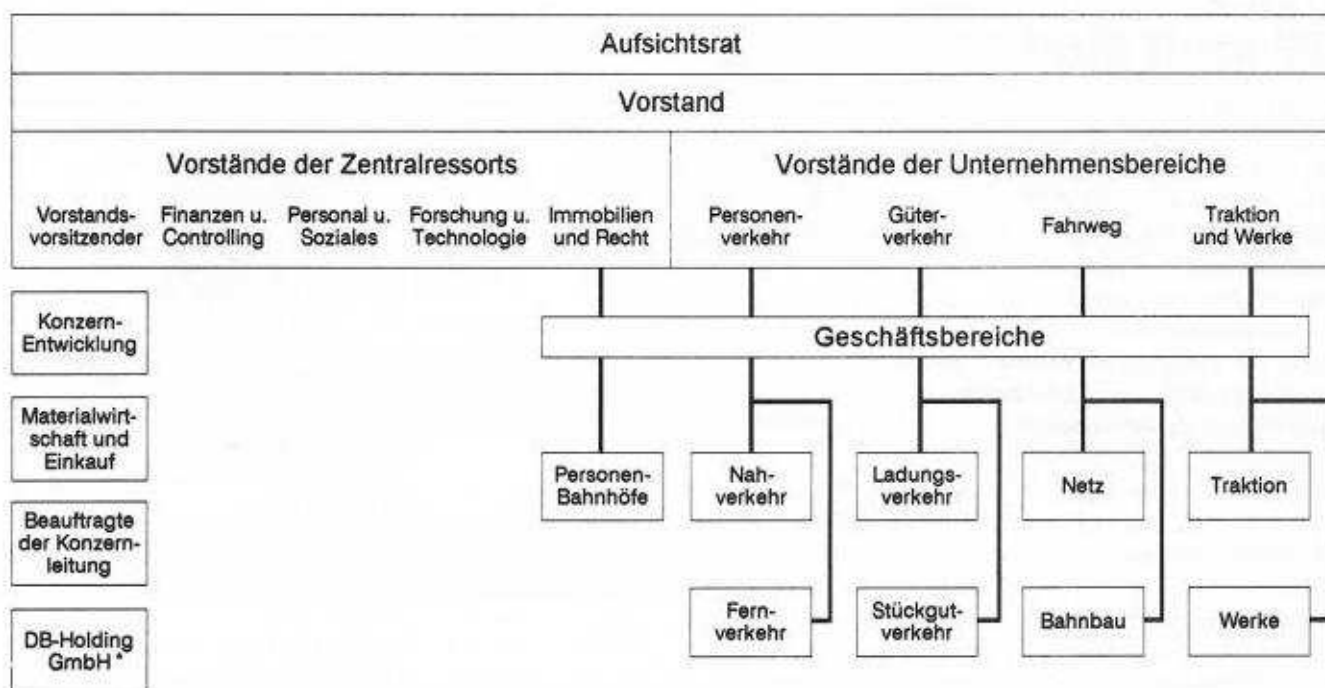
Der GB **Werke** erhält 29 RB mit 125 Werken.

Im GB **Bahnbau** werden die vier Produktfelder Ingenieurbau, Oberbau, Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnik sowie Hochbau zusammengefaßt. Es gibt 62 Niederlassungen und 76 Zweigniederlassungen.

Die Aufgaben von Eisenbahn-Bundesamt und Bundeseisenbahnvermögen wurden in den GRV-Nachrichten Nr. 18 bereits beschrieben.

IRU-Studie gegen die Bahn

Aggressiv setzt sich die International Road Transport Union (IRU) für einen Lastkraftwageneinsatz auch auf Langstrecken ein. Selbst bei Entfernungen von schon mehr als 100 km sei der Lastkraftwagen wirtschaftlich der Bahn überlegen. Der Vorsitzende dieses Weltverbandes warnte vor einer Verlagerung eines Teils der Güter von der Straße auf die Schiene. Eine Verlagerung von 30 % der Ladungen würde die Transportkosten mindestens verdoppeln. Er stützte sich dabei auf eine Studie, die unter der Leitung von Prof. Gerd Aberle erstellt wurde. Es seien zum ersten Mal die Risiken von Ladungsschäden, der Nichteinhaltung von Fristen und der Flexibilität mangel der Bahn in die Kosten/Nutzenvergleiche einbezogen und beziffert worden. Nach Prof. Aberle ergibt die Gesamtbilanz der »gesellschaftlichen« Kosten einen Vorteil zugunsten der Straße von bis zu 0,40 DM je Tonnenkilometer. Weiter meinte



* Geschäftsbereich mit eigener Rechtsform

Aberle, die Einsparungen durch Anrechnung der externen Kosten des Straßengüterverkehrs seien nur gering. Eine Verlagerung von 30 % Straßengut auf die Schiene brächte in der Bundesrepublik ein Minus bei den externen Kosten von maximal 600 Mio DM. Dem stünden aber dann erhebliche Zusatzbelastungen durch die dann unvermeidliche Zunahme des LKW-Verkehrs im Nahbereich gegenüber. Aberle unterstrich, daß der Wechsel auf die Schiene auf jeden Fall einen erheblichen Qualitätsverlust bedeute. Für Deutschland betrage dieser Schaden für den Fall einer Verlagerung von 30 % etwa 3 Mrd DM.

Die internationale Vereinigung der Huckepackgesellschaften (UIRR) wirft der IRU-Studie eine falsche Pauschalaussage vor. Kein Mensch behaupte, der Kombinierte Verkehr könne überall den Straßengüterverkehr ersetzen. Dieser könne seine Stärke in der Regel erst ab 300 km ausspielen. Probleme habe aber der Verband mit dem Aberle-Ansatz beim »sozialen Nutzen«. Aus gutem Grund habe es eine solche Theorie bisher nicht gegeben: Bei den als »sozialer Nutzen« bezeichneten Wohlfahrtsvorteilen handle es sich »um bereits internalisierten Nutzen«- die Vorteile kommen weitgehend dem Käufer zugute, werden von ihm bezahlt und stellen damit keinen zusätzlichen externen oder sozialen Nutzen dar. Dagegen sei offensichtlich, daß die einzelnen Verkehrsträger höchst unterschiedliche soziale Kosten verursachen, um dieselbe Leistung zu erbringen. Abschließend meint der Verband ironisch, »zumindest für Institute und Consultants« bringe das Thema sozialen Nutzen.

Die GRI meint, daß Prof. Aberle dann auch bei der Bahn, und zwar bei einer Bahn, die genauso ausgebaut worden ist wie die Straße, ebenfalls externen Nutzen etwa gleicher Größenordnung ansetzen mußte. Dann sei es aber besser, gleich auf externen Nutzen generell zu verzichten. Jedenfalls kommt der Straßenverkehr für die Umweltschäden, die er anrichtet, nicht auf.

Frau Emmerich will mehr Straßen

Auf der Jahreshauptversammlung des Fachverbandes Güterfernverkehr in Schöffengrund-Schwalbach hielt Frau Dr. Erika Emmerich, Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), ein Referat »Automobilindustrie und Verkehrsgewerbe« und sagte dabei, daß die EG-Kommission nach einer einheitlichen Verkehrspolitik verlange und daraus folgere, die steigende Nachfrage nach Straßenverkehrsleistungen und der reale Rückgang bei den Investitionen in den Straßenbau führen zunehmend zu Engpässen. Diese fast banale Feststellung habe in der deutschen Verkehrspolitik bisher noch keinen Widerhall gefunden. (Frau Emmerich verschwieg dabei bewußt, daß in den letzten 30 Jahre fast ausschließlich Straßen gebaut wurden und jetzt endlich einmal die Schiene massiv gefördert werden muß. Die Red.) Auch wenn es die Politiker nicht wahrhaben wollen, werde im Verkehr die freie Wahl des Verkehrsmittels bleiben. Daran gebe es überhaupt kei-

nen Zweifel. Eine Entlastung der Straße durch die Bahn werde nur in einem ganz bescheidenen Umfang zu erreichen sein. Das liege vor allem an der Verkehrsstruktur unseres Landes und nicht an einer mangelnden Kapazität des Schienennetzes. Ein wirtschaftlicher Erfolg des kombinierten Verkehrs lasse sich möglicherweise bei Transporten über 400 km erreichen. Dies wären jedoch nur knapp 3 % des gesamten deutschen Güterverkehrs. Für die Verteilung in der Fläche sei die Bahn ungeeignet. »Das Kraftfahrzeug - und insbesondere der Brummi - ist und bleibt das wichtigste, leistungsfähigste, volkswirtschaftlich optimale und preisgünstigste Transportmittel der deutschen Wirtschaft. Es arbeitet im Gegensatz zu anderen Transportmitteln ohne Subventionen. So soll es auch in Zukunft bleiben«.

Die GRI meint, daß der Güterfernverkehr, der nichts für seine Umweltbelastungen zahlt, in Wirklichkeit die größten Subventionen erhält. Er hat mit dem Autobahnnetz den besten Fahrweg, um den er sich im Gegensatz zur Bahn überhaupt nicht kümmern muß.

Bahnbusse bleiben in DB-Regie

Anfang der 90er Jahre konnte sich die Bahn nicht schnell genug von ihren Busgesellschaften trennen. Jetzt spricht man immer mehr über ein Anbieten der DBAG von Nahverkehrsleistungen auf Schiene und Straße aus einer Hand. Leider wurde als erstes und einziges Busunternehmen der DB die Regionalbus Augsburg GmbH an ein aus zehn privaten Busunternehmen bestehendes Konsortium verkauft. 1993 wurden die Verkaufsabsichten gestoppt. Dabei war bei den Verhandlungen vielfach zu befürchten, daß private Anbieter nur die Rosinen unter den Buslinien herauspicken und bei den schlechteren Strecken die Kommunen zur Kasse bitten wollten. Der Sinneswandel bei der DB wurde durch die Tatsache verstärkt, daß 1991 fast alle Bahnbusgesellschaften ein positives Betriebsergebnis aufweisen konnten.

Es wurde also gezeigt, daß der Bahnbus durchaus gewinnbringend betrieben werden kann. Der Vorstand der DB hat in diesem Zusammenhang ein Gutachten vergeben »Verkauf der Regionalbusgesellschaften - Auswirkungen auf eine zukünftige DBAG«. Dabei war davon auszugehen, daß die DBAG im Rahmen der Regionalisierung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs defizitäre Leistungen nur dann zu erbringen hat, wenn diese durch die öffentliche Hand bestellt und vollständig bezahlt werden. Bei einem Verkauf der Busgesellschaften war zu befürchten, daß die Busunternehmen im Schienenparallelverkehr massiv als Konkurrenten auftreten würden. Die Gutachter kamen zu dem Ergebnis, daß dadurch der DBAG ein Verlust von 73 Mio pro Jahr entstehen würde, während bei Beibehaltung der Busse und entsprechender Rationalisierung Gewinne von 133 Mio für die DBAG erwartet werden dürfen. Unter den Verkehrspolitikern verlangt nur noch der Abgeordnete Kohn (FDP) weiterhin den Verkauf; aber

auch die Länder wollen im Zuge der Regionalisierung mit-sprechen.

Die Regionalbusgesellschaften und der Schienennahverkehr lassen sich problemlos integrieren. In der Form einer Regional-Verkehrs GmbH lassen sich gemeinsame Nahverkehrsleistungen auf Schiene und Straße anbieten.

Schnellerer Verkehrswegebau

Die bereits vor zwei Jahren in den neuen Bundesgebieten eingeführten Planungsvereinfachungsverfahren gelten nunmehr unbefristet auch für das übrige Bundesgebiet. Nach der im Vermittlungsausschuss erzielten Einigung haben die Länder auch weiterhin Einfluß auf den Bau von Bundesverkehrswegen einschließlich Lufthäfen und Schienenwegen.

Bahngrundstücke werden verkauft

Der Bund will nach einem Bericht, den das Bundesfinanzministerium dem Kabinett vorgelegt hat, nicht benötigte Liegenschaften der früheren Bundes- und Reichsbahn im Werte von mindestens 11 Mrd DM verkaufen. Die Erlöse sollen dazu dienen, die Belastungen des Bundes

durch die Bahnreform zu verringern. Es soll sich um 4000 bis 5000 Objekte handeln. Man stellt sich vor, daß die Vermarktung vorrangig durch Dritte erfolgt. Die Steuerung der Aktion soll eine Tochtergesellschaft der Bundesbehörde »Bundeseseisenbahnvermögen« übernehmen, die demnächst gegründet wird.

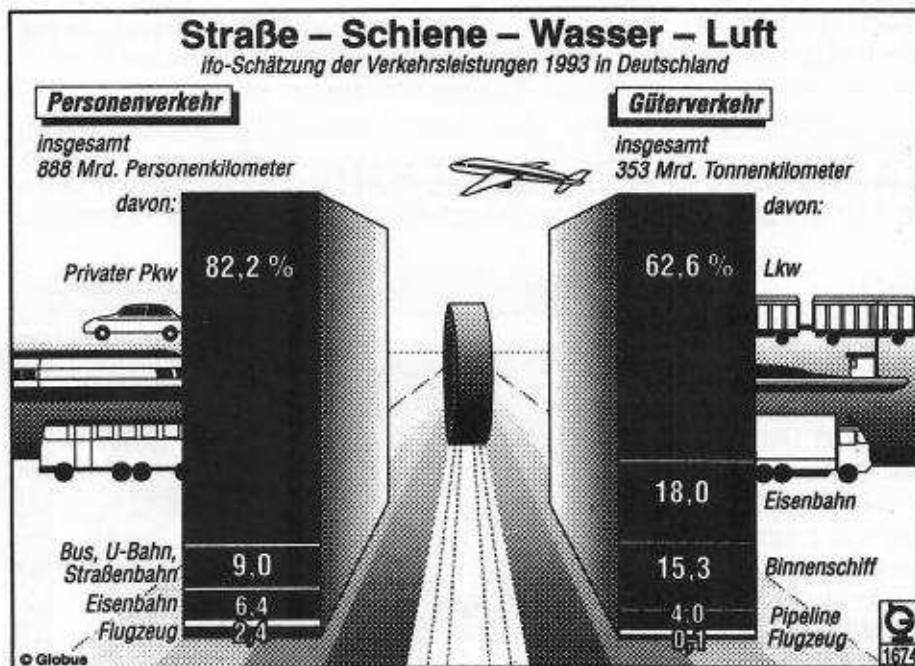
Da es sich bei den Grundstücken, so meint die GRV, in der Regel um Eisenbahnbetriebsflächen handelt, die erst in bebaubare Grundstücke umgewandelt werden müssen, ist mit schnellen Erfolgen nicht zu rechnen. Beispiel hierfür sind die Flächen in München, die zwischen Hauptbahnhof und Pasing durch den Bau des Rangierbahnhofs München Nord und den Umschlagbahnhof in München Riem frei geworden sind. Das Tauziehen zwischen Stadt und Bahn zieht sich schon seit Jahren hin.

Der Bund hat anders entschieden

Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium kam zu dem Ergebnis, daß die Altlasten der Bahn nicht durch eine Erhöhung der Mineralölsteuer finanziert werden sollten. Der Bund habe als Eigentümer des Sondervermögens Deutsche Bundesbahn (DB) über Jahrzehnte seine Eigentümerverpflichtungen nicht erfüllt. Statt der Bahn das erforderliche Kapital zuzuführen, habe er diese auf den Kapitalmarkt verwiesen. Auch Jahresfehlbeträge habe die DB durch Aufnahme von Fremdkapital

finanzieren müssen. Deshalb sei der Straßenverkehr nicht dafür verantwortlich, die finanzpolitischen Folgen dieser Fehlentwicklungen abzudecken.

Der Bund sollte statt dessen Immobilien verkaufen und im übrigen auf allgemeine Staatseinnahmen zurückgreifen. Denkbar sei auch eine Zwangsanleihe mit Zweckbindung der Einnahmen zur Finanzierung der Altlasten. Bei den Umweltwirkungen des Verkehrs müsse man unterscheiden, daß diese einmal durch den Bau der Verkehrswege und andererseits durch deren Nutzung entstehen. Deshalb müßten die Kosten auch differenziert angelastet werden, bei den Verkehrswegen durch Ausgleichsmaßnahmen und bei der Nutzung durch Emissionsabgaben. Bei der Finanzierung des ÖPNV spricht sich der Beirat für allgemeine Finanzmittelzuweisungen anstelle einer Mitfinanzierung des ÖPNV nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz aus. (Dieses gewinnt seine Mittel ebenfalls



Das Auto dominiert. Das meistgenutzte Beförderungs- und Transportmittel ist das Auto. Über 80 Prozent des Personenverkehrs wurden im Jahr 1993 mit dem privaten Pkw bewältigt. Straßenbahn, U-Bahn und Bus standen mit kümmerlichen neun Prozent weit abgeschlagen an zweiter Stelle. Platz drei belegte die Eisenbahn mit 6,5 Prozent. Auch beim Gütertransport dominierte das Auto.

aus dem Mineralölsteueraufkommen. d. Red.) Wie diese Mittel verwendet werden, müsse auf regionaler Ebene entschieden werden.

Die Vorschläge des wissenschaftlichen Beirats sind lebensfremd. Der Bund kann über die Mineralölsteuer verfügen, wie er will. Auch die jetzige Erhöhung der Mineralölsteuer deckt bei weitem nicht die externen Kosten. Jede Art von Anleihe führt jedoch zu einer Neuverschuldung des Bundes, die gerade angesichts der schlechten Haushaltslage des Bundes unbedingt vermieden werden muß. Angesichts solcher Vorschläge des Wissenschaftlichen Beirats erhebt sich die Frage nach seiner richtigen Zusammensetzung.

Tarifaufhebungsgesetz

Das sogenannte Tarifaufhebungsgesetz wurde am 18.6.1993 endgültig von Bundestag und Bundesrat verabschiedet. Damit wurden die Tarife im Straßengüter- und Binnenschiffsverkehr aufgehoben. Vergeblich hat sich die Binnenschifffahrt bis zuletzt gegen diese Maßnahme gewehrt.

Nach dem Inkrafttreten des Tarifaufhebungsgesetzes stellte der Europäische Gerichtshof (EuGH) fest, daß die deutsche Tarifbildung im Einklang mit den europäischen Wettbewerbsvorschriften stehe. Diese Feststellung des EuGH löste in der Bundesrepublik unterschiedliche Reaktionen aus:

Der Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs begrüßte diese Bestätigung des deutschen Tarifbildungsverfahrens. Die eilfertigen Deregulierungspolitiker können sich nunmehr nicht mehr hinter Brüssel verstecken, wenn die verheerenden Folgen der Tarifaufhebung für das mit-

telständige Güterverkehrsgewerbe und für die Deutschen Bahnen offenkundig werden. Der Preisdruck auf das Verkehrsgewerbe und die Deutschen Bahnen habe in rasantem Maße zugenommen. In vielen Marktbereichen herrsche ruinöser Wettbewerb. Wieder einmal müsse sich die Bundesregierung dafür kritisieren lassen, daß sie leichtfertig Arbeitsplätze im Mittelstand aufgabe, um fragwürdigen Deregulierungsexperimenten zu huldigen.

Besonders betroffen fühlt sich die Binnenschifffahrt durch die Tarifaufhebung. Auch hier stünden viele Existenzen auf dem Spiel. Mit dem Tarifaufhebungsgesetz sei ein Faustpfand für die Herstellung eines europäischen Ordnungsrahmens und für die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen aus der Hand gegeben worden.

Der Bundesverkehrsminister, Matthias Wissmann, erinnert dagegen daran, daß das Tarifaufhebungsgesetz sowohl im Bundestag als auch im Bundesrat mit breitesten Mehrheiten beschlossen worden sei. Der Wirtschaftsstandort Deutschland liegt im Kern Europas und damit in einem engen Geflecht grenzüberschreitender Verkehrsbeziehungen. Deshalb konnte eine Situation nicht mehr aufrechterhalten werden, bei der grenzüberschreitenden Transportpreise frei vereinbar sind, während innerdeutsche Transporte staatlich verordneten Tarifen unterliegen. Auch die Deutschen Seehäfen mit ihrem Hinterlandverkehr seien bei staatlichen Tarifen im nationalen Verkehr erheblich benachteiligt worden gegenüber ihrer Konkurrenz, insbesondere der Beneluxhäfen.

Eine Entschließung der Bundestagsfraktionen von CDU/CSU und FDP stieß auf Zustimmung. Darin wird die Bundesregierung aufgefordert, die Freigabe der Kabotage solange auszusetzen, bis bei der Binnenschifffahrt die Tour-de-Role-Systeme in den Niederlanden, Belgien und Frankreich abgeschafft sind.

DEUTSCHE BAHN UND VDV-UNTERNEHMEN

Neues Firmenzeichen für die DBAG

Das neue Unternehmen Deutsche Bahn AG tritt mit neuem Firmenzeichen an. Das neue Firmenzeichen weicht nur unerheblich vom alten ab. Das Zeichen ist »schlanker« geworden. Es soll die schlankere Organisation widerspiegeln. Das neue DB Zeichen findet sich ab 1.1.1994 vor allem auf dem Geschäftspapier der DBAG. Auch an den großen Bahnhöfen wird es bald angebracht. Im übrigen soll das alte Logo i.d.R. erst ersetzt werden, wenn es erneuert werden muß.



Bahntrans erhitzt die Gemüter

Auf einer Tagung des Bundesverbandes Spedition und Lagerei glaubte der wiedergewählte Präsident Bernhard Bünck in einer Sache triumphieren zu können, in die er in den vergangenen Monaten viel Herzblut investiert hatte, gegen das Projekt bahntrans. In einem Gutachten im Auftrag des Bundestages und des Bundesverkehrsministeriums seien die Gutachter zumindest teilweise zu ähnlich kritischen Bemerkungen gekommen wie der Speditionsverband, obwohl die Gutachter deutlich gemacht haben, daß „bahntrans aus gesamtstrategischer Sicht der Bahn und von seinem grundsätzlichen Ansatz her der richtige Schritt“ sei. Dagegen verteidigte auf dieser Tagung Ministerialrat Peter vom Bundesverkehrsministerium die Politik seines Hauses: Dieses sei aus verkehrspolitischen Gründen an einem System interessiert, mit dem der Teilladungsverkehr auf der Schiene gehalten oder auf die Bahn zurückgeholt werden kann. Die Verantwortlichen in Frankfurt hätten mit bahntrans ein relativ intelligentes System entwickelt, das die Chance auf Erfolg im Stückgut- und Partiefrachtmarkt biete. Entgegen der Meinung der Vertreter des BSL gäbe es keine öffentlichen Mittel für bahntrans.

ICE-Anschluß für Bonn gesichert?

Das Ergebnis der kürzlichen Elefantenrunde beim Kanzler, bei der es um die Kosten für den Umzug von Bonn nach Berlin ging, wurden zwar nicht alle Erwartungen der Stadt Bonn erfüllt, immerhin wurden der Stadt 2,8 Mrd DM zugesichert. 500 Mio sind dabei für die Schleife der ICE-Neubaustrecke Köln-Rhein/Main zum Flughafen Köln-Bonn vorgesehen. Damit muß Bonn nicht mehr

fürchten, vom europäischen Schnellfahrnetz abgekuppelt zu werden. Damit kommt auch die Verbindung zum Flughafen für Bonn. Besonders glücklich darüber ist in Bonn niemand, aber die meisten halten das Ergebnis für brauchbar.

Die GRI meint, daß man dann schon leichter nach Köln fährt, um den ICE zu erreichen. Sie hält den eingegangenen Kompromiß für falsch.

Der Trailer-Zug

Innovationen in der Transportkette Schiene-Straße

Die Nachteile des Kombinierten Verkehrs zu anderen Verkehrsarten sind seine Systemkosten.

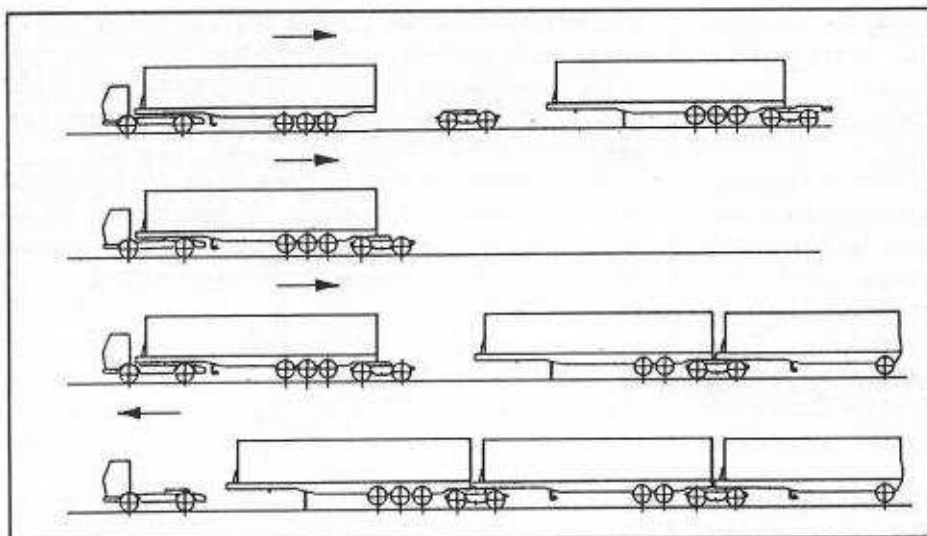
- Da die Ladeeinheiten für den Umschlag vom Waggon getrennt sind, ergeben sich höhere Gewichte.
- Für den Wechsel von einem Verkehrsmittel auf das andere muß die Ladeeinheit grundsätzlich umgeschlagen werden. Dazu bedarf es aufwendiger Umschlagsanlagen. Besonders aufwendig ist die rollende Landstraße.

Eine wesentliche Verbesserung auf diesem Gebiet dürfte der Trailer-Zug bringen. Hier ist kein Kran oder Gabelstapler erforderlich.

Leider kam bisher die Systemtechnik des Trailer-Zuges in Europa nur sehr zögernd zum Tragen, weil das Straßenfahrzeug an die Eisenbahntechnik angepaßt werden muß. Hier entstehen Risiken für den Unternehmer. Technisch ist inzwischen dem Trailerzugsystem »Combirail« von einem Unterausschuß der UIC zugestimmt worden, so daß damit die Voraussetzungen für einen freizügigen Einsatz dieses Systems in Europa gewährleistet sind. Die Höchstgeschwindigkeit von Trailerzügen beträgt 120 km/h. Es können Züge bis zu 1600 t für maximal 50 Sattelaufleger gebildet werden.

In nächster Zeit soll zwischen München und Hamburg ein regelmäßiger Kombi-Trailer-Verkehr aufgenommen werden. Bisherige Versuchsfahrten sind positiv verlaufen.

Zur Fahrt genügt ein zweiachsiges Drehgestell. Der Sattelanhängen wird damit selbst zum Eisenbahnfahrzeug. Die Straßenränder werden bei der Fahrt mitgenommen. Die Zugmaschine bleibt zurück; eine andere übernimmt die Zustellung am Bestimmungsort. Es geht also dabei ohne Kran. Das Drehgestell läßt sich leicht unterschieben bzw. abziehen.



Verladevorgang / Zugbildung beim System »Sattelanhängen auf Drehgestellen«

S-Bahn für Hannover

Reichlich verspätet erhält nun auch der Ballungsraum Hannover eine S-Bahn. Schon in den 70er Jahren hatte der Bund Hannover angeboten, zwei durchgehende Gleise längs der vorhandenen Bahntrasse zu bauen, auf denen die Nahverkehrszüge hätten zusammengefaßt werden können. Daraus wurde jedoch nichts. Jetzt lösten der Niedersächsische Ministerpräsident Gerhard Schröder, der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Knittel und Heinz Dürr, Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahnen, den Rammschlag aus, der den Beginn des Baues einer ersten S-Bahnlinie in der Region des Großraumes Hannover bedeutet. Das erste Projekt des bis zum Jahr 2000 fertigzustellenden S-Bahnnetzes ist der Bau eines Verknüpfungspunktes an der Karl-Wiechert-Allee als Bestandteil der 38 km langen West-Ost-Verbindung von Wunstorf nach Lehrte über Hannover. Hier können dann die Reisenden in Busse und Bahnen der ÜSTRA umsteigen, ohne zeitraubende Fahrt ins Stadtzentrum. Mit der S-Bahn kann nun auch der Nahverkehr vertaktet werden. Das 226 km lange Netz soll fünf S-Bahnlinien erhalten. Eine davon fährt zum Flughafen.

Künftige Zusammenarbeit zwischen VDV-Unternehmen und DBAG

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sieht im Kompromiß der Länder zur Bahnreform mittelfristig gute Perspektiven für eine bedarfsgerechte Gestaltung des ÖPNV vor Ort. Entscheidend wird es darauf ankommen, daß die Länder ab 1996 die Mittel sinnvoll dort einsetzen, wo sie den größten Nutzen für den öffentlichen Personennahverkehr und damit für die Fahrgäste stiften, und nicht dort, wo sie nur alte Strukturen zementieren. Jedenfalls kann die DBAG in folgenden Bereichen auf die VDV-Unternehmen zählen:

- VDV-Unternehmen und DBAG sind bereits heute in zahlreichen Kooperationen eng verbunden.
- Die DBAG ist mit ihrem SPNV bereits Mitglied im VDV.
- Der VDV hat zusammen mit der deutschen Fahrzeugindustrie für den SPNV neue Schienenfahrzeuge konzipiert, mit denen die Kosten dieses hochdefizitären Verkehrs um bis zu 50 % gesenkt werden können.
- DBAG und VDV ordnen in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe die Eisenbahnvorschriften neu.
- Im Schienengüterverkehr werden NE und DBAG in einer strategischen Allianz neue Wege der Zusammenarbeit gehen, mit denen die Qualität verbessert und die Kosten gesenkt werden können.

Dipl.-Ing. Dieter Bollhöfer, VDV-Präsident, bedauert es jedoch, daß bei den Gesetzen zur Bahnreform zu den Fahrwegkosten der Eisenbahnen keine klaren Entschei-

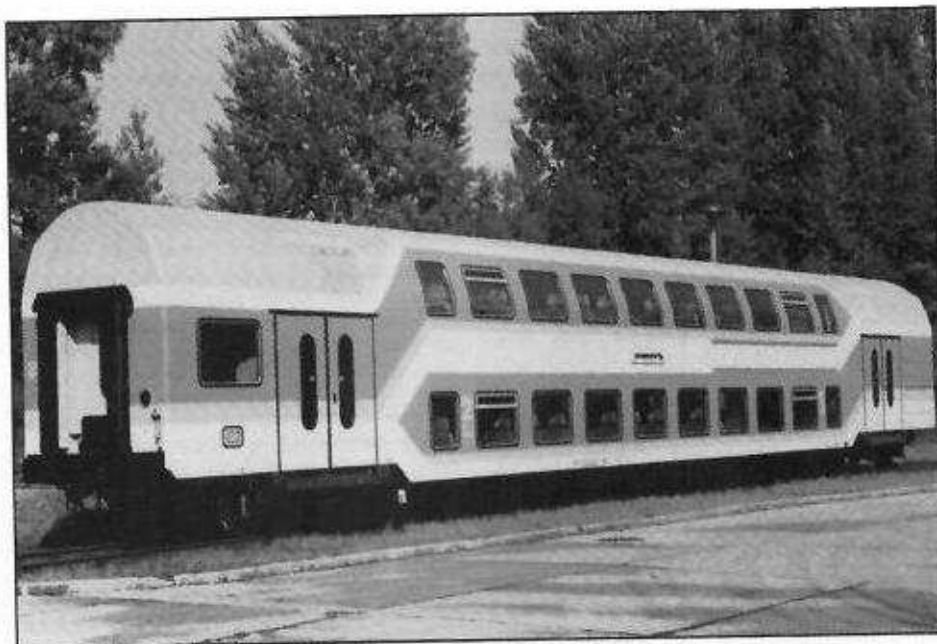
dungen getroffen wurden. Bei der gegenwärtigen Wettbewerbssituation ist es den Eisenbahnen nicht möglich, im Güterverkehr die Fahrwegkosten zu decken. Die DBAG könne vom Bund zwar Investitionszuschüsse erwarten; die NE seien aber nach wie vor auf das Wohlwollen der Länder angewiesen. Dabei erinnert er daran, daß die Eisenbahnen 1994 insgesamt in der Bundesrepublik 615 Mio DM (565 Mio DBAG und 50 Mio DM NE) aufzubringen hätten. Wären auch die Eisenbahnen wie die Binnenschifffahrt von der Mineralölsteuer befreit, könnte mit diesem Betrag die Kostendeckung der nicht elektrifizierten Strecken um 15 % verbessert werden.

Bremst die Bahn Streckenausbauten?

Der Bahnvorstand hat zur Zeit die Planungsaktivitäten auf den Neu-/Ausbaustrassen Nürnberg - Ingolstadt - München und München - Mühldorf - Freilassing eingestellt. Es soll die Prioritätenliste neu überdacht werden. Der Freistaat Bayern wehrt sich vehement gegen diese Absichten. Auch das Ausbauprojekt Nürnberg - Würzburg ist von den Rotstiftmaßnahmen betroffen. Es bleibt abzuwarten, wie die DBAG sich in dieser Frage weiter verhalten wird, besonders angesichts der Tatsache, daß die Strecke Nürnberg - München im Bundesverkehrswegeplan unter »vordringlicher Bedarf« aufgeführt ist.

Der Bayerische Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr, Otto Wiesheu, verhandelte am 22.12.1993 mit dem Bahnvorstand mit folgendem Ergebnis: Die Bahn wird schon im Sommer 1994 mit den ersten Baumaßnahmen für die Neubaustrecke von Nürnberg nach München beginnen. Damit haben sich die Gerüchte, wonach diese Neubaustrecke aus finanziellen Gründen vorerst nicht verwirklicht werden wird, als unrichtig erwiesen. Dürr ist sich mit Wiesheu einig, daß gerade der Bau dieser Strecke von Nürnberg über Ingolstadt nach München zu den verkehrlich bedeutsamsten und gesamtwirtschaftlich wichtigsten Projekten gehört. Dieser Ausbau ist auch durch keine andere technische Lösung (Neigetchnik, d. Red.) ersetzbar. Sie ist Teil der wichtigen Verbindung von Berlin nach München. Geringere Priorität haben dagegen die Strecken München-Mühldorf-Freilassing und der viergleisige Ausbau Augsburg-München.

Dem Vernehmen nach müssen durch Wirtschaftlichkeitsberechnungen die künftigen Belastungen der DBAG durch die Neu- und Ausbaustrecken ermittelt werden. Dann können die Prioritäten neu festgelegt werden.



Doppelstockwagen im Raum München und Stuttgart im Einsatz

Am 13.9.1993 begann in München der erste Einsatz von Doppelstockwagen, die von den Fahrgästen sehr gut aufgenommen wurden. Inzwischen sind alle 75 Doppeldecker von der Waggonfabrik Görlitz GmbH ausgeliefert. Damit verfügt die DB erstmals wieder über doppelstöckige Reisezugwagen. Sie erlauben 140 km/h Geschwindigkeit. Der Morgenzug Treuchtlingen - Donauwörth - Augsburg - München ist mit 1000 Reisenden der stärkstbelastete Zug der Relation. Er wird mit zehn Wagen gefahren und bietet 1352 Reisenden Platz. Die Züge können sowohl mit E-Loks als auch mit Dieselloks gefahren werden.

Insgesamt sind bereits 250 weitere Wagen bei der Waggonfabrik Görlitz bestellt, deren Fertigung Mitte 1994 beginnen soll. Darüber hinaus arbeitet man bei der DWA an einem Doppelstocktriebzug mit zwei Triebköpfen und angetriebenen Achsen in den Mittelwagen, der im S-Bahnverkehr eingesetzt werden soll. Meßfahrten haben gezeigt, daß solche Züge auch auf der Münchner S-Bahn eingesetzt werden können. Damit könnte die Kapazität der Münchner S-Bahn nicht unwesentlich erhöht werden.

Auch im Raum Stuttgart sollen künftig Doppelstockwagen eingesetzt werden.

Leichte und preiswerte Fahrzeuge für die Region

Mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wird die Zuständigkeit und Finanzverantwortung für den gesamten ÖPNV auf regionale Träger vor Ort verlagert. Damit müssen diese künftig die gewünschte Verkehrsbedienug definieren, bestellen und bezahlen. Die Kostensituation wird transparenter werden und damit wird klar, daß der SPNV nur dann eine Zukunft haben wird, wenn er in einer wirtschaftlichen Gesamtrechnung mit einer Bedienung durch Busse konkurrieren kann. Deshalb müssen angepaßte Fahrzeugkonzepte und Betriebsweisen verfügbar sein, die auf die Anforderungen der Regionalstrecken zugeschnitten sind. Damit die neuen Fahrzeugkonzepte rechtzeitig zur Verfügung stehen, hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Schienenfahrzeughersteller aufgefordert, kostengünstige und leichte Fahrzeuge zu entwickeln. Sie brauchen nicht schneller als 100 km/h zu fahren. Bedarfsanalysen ergaben ein Fassungsvermögen der Züge von 80 Sitz- und 100 Stehplätzen. Es sollten Zweirichtungsfahrzeuge für Einmannbetrieb sein, die Fahrzeugbreite sollte mindestens 2,5 m betragen, die Einstiegverhältnisse sollen optimierbar sein auch auf 0,38 m Bahnsteighöhe, die Beschleunigung 0,8 bis 1 m/s² und die Bremsverzögerung 1,1 bis 1,2 m/s² betragen. Wie sehr solche Fahrzeuge dazu beitragen können, vorhandene Bahnen zu modernisieren oder bereits stillgelegte Strecken wieder in Betrieb zu nehmen, zeigt ein erster Auftrag über 16 Fahrzeuge zu einem Stückpreis von 1,58 Mio DM für die Dürener Kreisbahn.

Neue Hotelzüge ab Mai 1994

In Berlin entsteht das Depot für die in Spanien gebauten Talgo-Pendular-Hotelzüge, die ab Mai dieses Jahres auf den Strecken von Bonn und München nach Berlin eingesetzt werden. Im Talgo-Werk Ribosella in Nordspanien

werden zur Zeit 112 Wagen für die deutschen Züge gebaut. Sie sind rund 13 m lang und werden in Aluminium-Leichtbauweise gefertigt. In mehreren Bauserien wurde das System ständig verbessert. 1978 ging der erste Talgozug mit einer gleisbogenabhängigen Wagenkastensteuerung in Betrieb. Anders als beim Pendolino ist der Wagenkasten an luftgefederten Portalen aufgehängt und kann so in den Kurven wie ein Pendel frei schwingen - daher der die Bezeichnung »Talgo-Pendular«.

BAHNEN IM AUSLAND

Der Ärmelkanaltunnel

Wie bereits berichtet wird der 27 Mrd DM teure Tunnel offiziell durch Präsident Mitterand und die englische Königin Elisabeth - knapp ein Jahr später als geplant - am 6. Mai eröffnet. Jedoch sollen bereits am 7.3. die ersten Frachtpendelzüge (Le Shuttle) die rund 50 km langen Tunnelröhren passieren können. Eine Woche später sollen auch die ersten Eisenbahngüterzüge fahren.^{*)} 50 % der Tunnelkapazität wurde an die französischen (SNCF) und britischen Eisenbahnen (British Rail) vermietet. Damit können sie Langstreckenverkehre zwischen allen größeren europäischen Zentren anbieten.

Es gibt insgesamt vier verschiedene Angebote:

- den Fracht-Shuttle von Eurotunnel für begleitete Lkw und vsl auch für unbegleitete Trailer
- den Passagier-Shuttle von Eurotunnel für Busse, Pkw und Fußgänger
- die Frachtdienste von British Rail und SNCF
- die Passagierdienste der Eisenbahnen.

Für den Frachtdienst sind in der Anfangsphase drei Abfahrten pro Stunde in jeder Richtung vorgesehen. Die dafür vorgesehenen 800 m langen Züge werden 28 Lkws zu 18,35 m (14 in einem vorderen und 14 in einem hinteren Zugteil) aufnehmen. Auch in verkehrsarmer Zeit wird mindestens eine Abfahrt je Stunde vorgesehen. Eine vorausgehende Buchung ist nicht erforderlich. Die Lkws fahren über zwei Plattformwagen in den Zug. Ein Minibus fährt die Fahrer zu einem Aufenthaltswagen an der Spitze des Zuges, wo sie auch ein Essen einnehmen können. Die Fahrt im Tunnel dauert 35 Minuten, während die schnellste Fähr zwischen Dover und Calais 75 Minuten braucht.

Mit dem Kanaltunnel muß British Rail den kombinierten Verkehr einführen. Dazu entstanden über das ganze Land verteilt neun Terminals. Noch verfügen erst wenige britische Unternehmen über das nötige Equipment (z.B. Fahrzeuge mit Wechsellaufbauten), weil sich wegen der kurzen Transportwege auf der Insel der Kombinierte Verkehr nicht rentiert hat. In Deutschland sind vor allem

München, Duisburg und Mannheim die Ausgangsbahnhöfe.

Die Fähren haben sich inzwischen sehr modernisiert, so daß es einen echten Wettbewerb zwischen Tunnel und Fähren geben wird. Den Vorteil wird jetzt der Transportkunde haben, weil er die Preise vergleichen kann.

Betuwe-Bahn Niederlande - Deutschland

Rotterdam braucht einen Anschluß an das deutsche Schienennetz. Hier werden jährlich 2,7 Mio Container umgeschlagen. In den nächsten 15 Jahren soll sich diese Zahl verdoppeln. Ohne den Streckenneubau würden die Häfen von Antwerpen und Hamburg diese Fracht erhalten. Aber auch dem Umweltschutz soll mit dem Streckenneubau Rechnung getragen werden. Trotz heftigster Proteste der Anwohner und auch deutscher Umweltschützer hat das Niederländische Parlament dem Streckenneubau, der 6,5 Mrd DM kosten wird, im vergangenen Jahr zugestimmt. Die Regierung hat sogar angekündigt, daß sie Personen und Gemeinden, die sich dem Bau widersetzen, strafrechtlich verfolgen wird. Dabei kann das sogenannte »Trace-Gesetz« angewandt werden, das dem Staat das Recht gibt, nationale über private Interessen zu stellen. Die 158 km lange Strecke soll zu 80 % direkt neben der Autobahn A 15 bis zur deutschen Grenze bei Emmerich verlaufen. Kabinett und Parlament gehen davon aus, daß sich Banken an der Finanzierung des Projektes mit 1,5 Mrd Gulden beteiligen werden. Mit dem Bau soll 1995 begonnen werden mit dem Ziel der Betriebsaufnahme im Jahre 2000.

^{*)} Leider sind die genannten Eröffnungstermine inzwischen verschoben worden

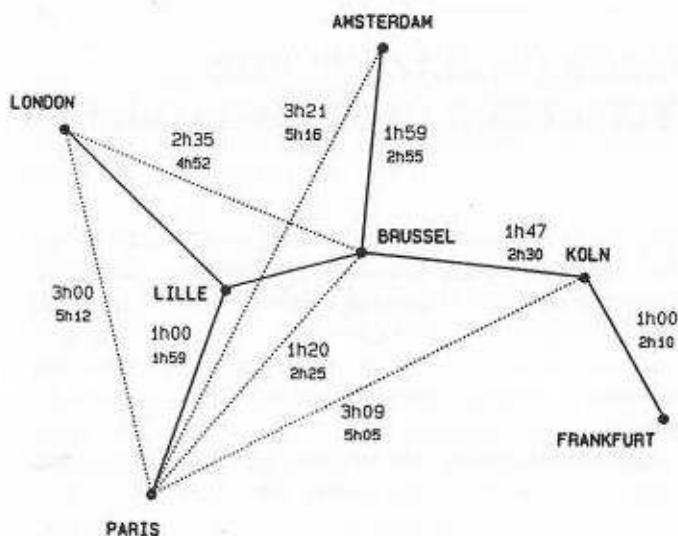
Markterfolge im Europäischen Hochgeschwindigkeits- verkehr (HGV)

Der Hochgeschwindigkeitsverkehr gibt den Bahnen die Chance, im Fernverkehr wieder Märkte zurückzugewinnen und neue Märkte zu schaffen. Der Markterfolg des HGV wird an einigen Beispielen deutlich:

- Der TGV Süd-Ost konnte im Korridor Paris-Lyon das Aufkommen für die Bahn verdoppeln, und zwar von 12 auf 24 Mio Reisende. Der Autobahnverkehr hat sich in dieser Relation im Vergleich zu anderen Autobahnen in Frankreich nur unterproportional entwickelt (nur +50 % im Vergleich zu +100 bis +130 % in anderen Relationen)
- Der AVE zwischen Madrid und Sevilla (zur Weltausstellung in Sevilla im vergangenen Jahr in Betrieb genommen) konnte den Marktanteil von 20 % auf 44 % erhöhen. Dabei kam 1/3 vom Flugzeug, 1/4 von der Straße und 1/4 sind neue Fahrgäste. Die Züge sind zu 80 % ausgelastet.
- Der ICE in Verbindung mit den Neubaustrecken brachte der DB von 1990 bis 1992 eine Zunahme im Schienenfernverkehr von 5 %. In den ICE-Relationen gab es Zuwächse von rund 25 %, in reinen Hochgeschwindigkeitsabschnitten sogar Zuwächse bis zu 50 % (bei Fahrzeitverkürzungen von 35 %).

Wie die Reisezeiten im künftigen nord-west-europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz aussehen werden, darüber gibt das nachstehende Bild Auskunft.

Fahrweg und Fahrzeug müssen dabei sehr aufeinander abgestimmt sein. Hoffentlich bringt die Trennung von Fahrweg und Betrieb auf diesem Gebiet keine Schwierigkeiten, denn die Entwicklung bleibt auch auf der Schiene nicht stehen.



Reisezeiten im nordwest-europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz

Bei den ÖBB wäre 1994 ein Gewinn möglich

Die vom 1.1.1994 aus dem Staatshaushalt ausgegliederten ÖBB könnten bereits 1994 ein positives Ergebnis im Bahnbetrieb erreichen. Voraussetzung hierfür sei jedoch eine Entschuldigung des Unternehmens. Dazu wäre eine Starthilfe von 2,27 Mrd DM erforderlich. Das erklärte der ÖBB-Vorstandsdirektor Helmut Traxler. Sein Konzept sieht eine Zweiteilung der ÖBB in die Bereiche Fahrweg und Absatz vor. Für die Infrastruktur müßte der Staat für die nächsten 4 Jahre etwa 6,4 Mrd DM aufwenden. Dafür würde die ÖBB ein jährliches Entgelt von 355 Mio DM bezahlen. In der Eröffnungsbilanz sollen die Aktiva mit 11 Mrd DM angesetzt werden. Um auch diesen Bereich zu entschulden, wären 850 Mio DM notwendig. In der Eröffnungsbilanz sollen die Aktiva für den Absatz mit 6,4 Mrd DM angesetzt werden. Um auch diesen Bereich zu entschulden, wären weitere 850 Mio DM erforderlich. Güter- und Personenverkehr erzielen zusammen gegenwärtig einen Umsatz von 3,55 Mrd DM. Draxler sieht hier für 1994 ein positives Betriebsergebnis von etwa 66 Mio DM für möglich. Dem stehe allerdings ein negatives Finanzergebnis gegenüber, so daß nur durch eine Entschuldigung durch den Staat ein positives ordentliches Ergebnis möglich sei.

Der Absatz ist in fünf Profitzenter gegliedert, von denen abgesehen vom Schienennahverkehr, positive Ergebnisse zu erreichen seien. Problematisch sei der Güterverkehr, weil die traditionellen Massengutmärkte nicht mehr die alte Höhe erreichten. So wurde im Ladungsverkehr bei Einnahmen von 1,42 Mrd DM ein Verlust von 143 Mio eingefahren. Dies soll durch Rationalisierungsmaßnahmen ausgeglichen werden. Im Stückgutverkehr soll der Bau von fünf Logistikzentren die Bahn so effizient machen, daß sie gegenüber dem Lkw konkurrenzfähig wird.

Nebenbahnen in Österreich für den Güterverkehr unentbehrlich

Während in der Bundesrepublik Deutschland die mehrheitliche Meinung ist, daß das Verteilen von Gütern in der Fläche dem Lastkraftwagen überlassen werden sollte, vertritt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Auffassung, daß mit einfachen Methoden, z.B. Anhängen von Güterwagen an Reisezüge, das Sammeln und Verteilen von Güterwagen in der Fläche durchaus wirtschaftlich betrieben werden kann.

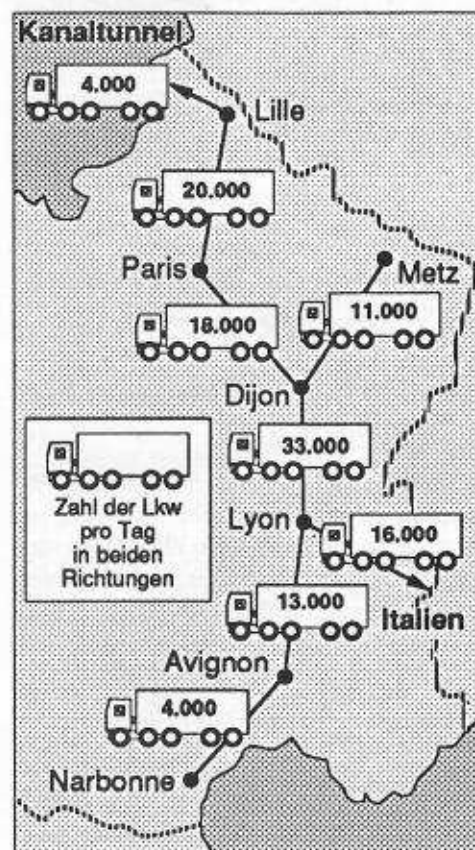
Auch nach Meinung der Wirtschaftskammer in Österreich sind Nebenbahnen nicht nur für den SPNV, sondern auch für den Gütertransport unentbehrlich. Viele Unternehmen hätten seinerzeit ihren Standort wegen der Nähe zum Verkehrsträger Schiene gewählt. Würden die Nebenbahnen, was auch in Österreich im Gespräch ist, eingestellt, hätte dies für diese Betriebe eine gravierende Ver-

schlechterung der Wettbewerbsverhältnisse zur Folge. Dies sei gerade in der wirtschaftlich schlechten Situation unverantwortlich.

Als Fehlinformation der Öffentlichkeit bezeichnet es die Wirtschaftskammer, für den Rückgang des Güteraufkommens auf der Schiene eine Verlagerung auf die Straße zu unterstellen. Der Rückgang bei der Schiene vom Januar bis Juli 1993 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres sei konjunkturbedingt. Schließlich seien im gleichen Zeitraum die Importe um 5,4% und die Exporte um 7,2% zurückgegangen. Das »Krankjammern« der Güterverkehrsleistungen der Bahn hält die Kammer für überflüssig. Bereits heute überwiege im Güterfernverkehr die Schiene.

Autoroute Ferroviaire in Frankreich

In der verkehrspolitischen Diskussion wird oft so getan, als ob Deutschland das einzige große Land in der EG mit starken Transitverkehrsströmen sei. Dies trifft auch weitgehend auf Frankreich zu. Besonders belastet ist die Nord-Süd-Autobahn von Dijon, wo die Verkehrsströme von Holland, Belgien, Lothringen mit denen aus England, Paris und Nordwestfrankreich zusammentreffen, bis hinunter zum Mittelmeer, wo sich die Ströme nach Marseille und Spanien verzweigen. Das Mittelstück von Dijon nach Lyon ist durchaus so belastet wie die Autobahn



So sieht eine Studie das Netz der »Autoroute Ferroviaire« und seine Belastung im Jahre 2005

Rhein/Ruhr-Rhein/Main. Anders als in Deutschland sind es die Autobahngesellschaften, die sich überlegen, wie man den stetigen Anstieg des Straßengüterverkehrs durch umweltfreundlichere Lösungen auffangen könnte. Das Autobahnssystem ist in Frankreich weitgehend gebührenpflichtig und im Besitz zweier großer halbstaatlicher Autobahngesellschaften. Diese haben auch entsprechende Überschüsse für Erweiterungsinvestitionen. Wie diese Mittel richtig einzusetzen wären, sollte eine vor zwei Jahren in Auftrag gegebene Studie klären. Dabei sollte untersucht werden, ob anstelle einer im Zeitraum der Jahre 2000 bis 2005 überfälligen zusätzlichen Nord/Süd-Autobahn eine spezielle Eisenbahnstrecke als »Autoroute Ferroviaire« errichtet werden sollte.

Das jetzt vorliegende Ergebnis ist nach dem Muster des Kanaltunnels ein Lkw-Shuttle auf der Schiene mit einem deutlich höheren Lichtraumprofil, höherem Achsdruck und Geschwindigkeiten von 120 bis 160 km/h. Die Züge bestehen aus einer Fahrzeugschlange aus Jakobs-Fahrgestellen mit durchgehender Fahrbahn für ein schnelles Ein- und Ausladen. Die neue Strecke sollte auch Container aufnehmen mit zweistöckiger Verladung ohne Verwendung der problematischen kleinen Räder. Die Kosten werden, da es sich um Flachlandstrecken handelt, auf etwa 14 Mio DM pro Kilometer geschätzt. Die Gebühren sollten pro Lastkraftwagen 0,80 bis 1,05 DM/km betragen. Die Autobahngebühren, die heute etwas niedriger liegen, könnten als Instrument benutzt werden, um etwa 50% der Fahrzeuge von der Straße auf die Schiene zu bringen. Es bräuchten nicht überall neue Strecken gebaut zu werden, in verschiedenen Abschnitten wäre es nur erforderlich, das Großlichtraumprofil einzuführen. Man denkt dabei auch daran, die kürzlich von den Regierungen von Paris und Rom vereinbarte TGV-Verbindung von Lyon nach Mailand für die Hochleistungsgüterzüge zu verwenden. Die hohe Geschwindigkeit der Güterzüge würde im Mischbetrieb nicht die Schwierigkeiten machen wie bei uns der Mischbetrieb auf den Neubaustrecken untertags.

Bis zum Jahre 2010 ließe sich die Verwirklichung des doppelten Ypsilons erreichen.

Neue Direktzüge von Schweden nach Österreich

Die Schwedischen Staatsbahnen (SJ) haben ihre Direktzugverbindungen zwischen Skandinavien und dem Kontinent auch auf Österreich ausgedehnt. Seit 1.11.1993 werden wöchentlich drei Züge in Nord-Südrichtung eingesetzt. Sie fahren von Ystad ab, dem Sammelpunkt für Güterwagen aus ganz Schweden und dem südlichen Norwegen.

Von Ystad gehen die Wagen mit der Fähre nach Swinoujscie in Polen und weiter über Tschechien nach Wien. Die Laufzeit beträgt zwei Tage. Der Lauf wird durch die SJ-Abteilung für Kontinentverkehr in Malmö überwacht.

In Wien werden die Züge aufgelöst und die einzelnen Wagen auf ihre Zielbahnhöfe verteilt. In die Direktzüge nach Österreich können auch Wagen nach Italien, Slowenien, Kroatien, Bulgarien, Rumänien, Griechenland und die Türkei eingestellt werden.

Rußland muß Lokomotivpark erneuern

Die russischen Eisenbahnen stehen, gemessen am Güterverkehrsvolumen, weltweit an der Spitze. Aber auch hier hat die Rezession zu Verkehrsverlusten geführt. In den ersten neun Monaten wurden 18,2% weniger Güter befördert als im Vorjahr. Der Personenverkehr hat im gleichen Zeitraum jedoch um knapp 12% zugenommen. Nach Meinung von Experten ist die drastische Erhöhung der Flugpreise die Ursache für diesen Verkehrszuwachs. Die Regierung Rußlands hat ein Programm für den Lokomotivbau bewilligt, weil bis zum Jahre 2000 etwa 12800 Lokomotiven abgeschrieben werden sollen, was mehr als der Hälfte des Parks entspricht. Bei der Durchführung des Programms sollen auch Rüstungsbetriebe auf Lokbau umgestellt werden. Durch die Steigerung der Eigenproduktion soll die Einfuhr von Lokomotiven bereits ab nächstem Jahr überflüssig werden. Gegenwärtig kaufen die GUS-Staaten in Tschechien, Georgien und in der Ukraine ihre Lokomotiven. Gut im Geschäft ist immer noch die Firma Scoda, ein traditioneller Lieferant von Lokomotiven für die frühere UdSSR.

British Rail soll privatisiert werden

Die immer wieder aufgeschobene Privatisierung der britischen Eisenbahn wurde im November im Parlament verabschiedet. Ab April dieses Jahres soll der Entstaatlichungsprozeß in Gang gesetzt werden. Die Probleme der seit Jahren heruntergewirtschafteten Bahnen scheinen damit alles andere als gelöst. Die Öffentlichkeit befürchtet noch höhere Fahrpreise und kaum Service-Verbesserungen. Geplant ist zwar ähnlich wie in der Bundesrepublik die Entflechtung der Bahn in drei Betriebsbereiche: Personenverkehr, Güterverkehr und Fahrweg. Anders aber als bei uns soll der Personenverkehr in 26 und der Güterverkehr in drei Franchise-Regionen aufgeteilt werden. Neben der bis auf weiteres staatlich betriebenen Railtrak, die den Fahrweg einschl. Signalanlagen und Bahnhöfe verwaltet, sollen noch drei ebenfalls vorerst staatliche Leasinggesellschaften den Betreibern Waggons und Lokomotiven zur Verfügung stellen. Personen- und Güterverkehr sollen Railtrak und die erwähnten Leasinggesellschaften finanzieren.

Bis April dieses Jahres soll sich British Rail in 26 »Schein«-Franchise-Unternehmen organisiert haben, die

dann sukzessive an Privatunternehmen gehen sollen. Wenn sich kein Unternehmen findet, darf sich auch British Rail bewerben. Der Privatisierungsprozeß könnte durchaus zehn Jahre dauern. Da die Franchise-Lizenzen nur auf 10 bis höchstens 15 Jahre vergeben werden und Züge sowie Gleise nicht in ihrem Besitz seien, könnten die Unternehmen höchstens in neue Logos auf ihren Zügen investieren.

Alles in allem besteht große Skepsis, daß dieses Privatisierungsmodell funktionieren wird.

Ausbau Moskau - St. Petersburg

Bereits in den 70er Jahren stand die Modernisierung der Strecke Moskau-St. Petersburg auf dem Programm, aber erst 1993 wurde das von der Russischen Aktiengesellschaft »Schnelle Fernverkehrsstrecken« ausgearbeitete Konzept, an dem auch die französische Firma Sofrerail beteiligt ist, durch den Expertenrat von Boris Jelzin gebilligt. Die neue 654 km lange Bahnstrecke soll für eine Geschwindigkeit von 250 bis 300 km/h ausgelegt werden, wobei konstruktionsmäßig sogar von 350 km/h ausgegangen wird. Die Fahrt soll dann nur noch 2 1/2 Stunden dauern. Der seit zehn Jahren verkehrende ER 200 fährt 200 km/h. Die neue Strecke soll abschnittsweise in Betrieb gehen. In einer ersten Etappe werden die Gleise von Petersburg bis Nowgorod verlegt. Die Eröffnung ist für den 1.6.1998 geplant. Der Rest wird erst nach der Jahrtausendwende in Betrieb gehen.

Shinkansen erreicht 413 km/h

Ein Prototyp der nächsten Shinkansen-Generation, der START 21, hat auf einer Teststrecke der East Japan Railway mit 413 km/h Geschwindigkeit einen neuen japanischen Rekord aufgestellt. Er war damit schneller als seinerzeit der deutsche IC-Experimental, der eine Geschwindigkeit von 406,9 km/h erreichte. Spitzenreiter ist nach wie vor der französische TGV mit einer Höchstgeschwindigkeit von 515,3 km/h. Die West Japan Railway sind mit ihrem Testexpress WIN 345,8 km/h schnell gefahren. Voraussichtlich im Herbst sollen solche Züge mit 1600 Reisenden 300 km/h im regulären Liniendienst verkehren.

Die Japaner versprechen sich von diesen Geschwindigkeiten kommerzielle Erfolge im Rennen um Großprojekte in China und Taiwan.

Ticketautomat für den Nahverkehr in Los Angeles

Im Oktober 1992 wurde die erste Etappe des METROLINK-Systems in Los Angeles eröffnet. Damit begann auch dort ein neues Kapitel in der Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs der Großregion Los Angeles: Ein neues, schnelles Eisenbahnsystem für die vom Individualverkehr geprägten Pendler wurde Realität. Beim Fahrscheinsystem entschied man sich für ein offenes System, also ohne die vielfach üblichen Zutrittsschranken, mit Fahrscheinkontrolle durch das Zugpersonal.

Den Auftrag erhielt die Schweizer Firma Ascom Autelca AG in Gümlingen-Bern. Die Selbstbedienungsautomaten stehen dem Kunden rund um die Uhr zur Verfügung. Das

Bemerkenswerte an diesen Automaten ist, daß sie neben Münzen und Banknoten auch Kredit- und Debitkarten akzeptieren. Bei der Bediensprache kann der Benutzer zwischen Englisch oder Spanisch wählen. Auf allen Stationen stehen auch tiefe Automaten für Rollstuhlfahrer zur Verfügung.

Die Fahrscheine werden für Einfach, Hin- und Rückfahrt sowie Mehrfahrtenkarte und Monatspaß gedruckt. Der zentrale Daten- und Kommunikationsrechner stellt das Herzstück des Fahrscheinsystems dar, er steuert und überwacht die Verkaufsautomaten, erstellt die gesamte Statistik (Anteil Bargeld und Kreditbezüge, Bargeldbestände, Abrechnungen pro Automat), wickelt die bargeldlosen Bezüge ab und erlaubt eine komplette Fernwartung. Der Betreiber hat damit eine täglich aktuelle Übersicht über die Automaten im Netz. Für die Entwertung der Karten stehen Entwerter auf den Bahnsteigen.

ANDERE VERKEHRSTRÄGER

Telematik im Verkehrssystem-Management (VSM) (Kooperatives Verkehrsmangement)

Das Deutsche Verkehrsforum hatte am 3.11.1993 zu einer Vortragsveranstaltung »EINSATZ DER TELEKOMMUNIKATION IM VERKEHR - PLANUNG UND UMSETZUNG« eingeladen. Dabei zeigte sich, daß der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) durchaus an einer Mitarbeit interessiert ist. Die strategischen Ziele eines der Umwelt- und Stadtverträglichkeit verpflichteten Verkehrs-System-Managements lassen sich mit den drei großen Vs zusammenfassen:

- Vermeidung von vermeidbarem Verkehr,
- Verlagerung von nicht vermeidbarem Verkehr zum Umweltverbund,
- Verträgliche Abwicklung des verbleibenden nicht verlagerten Verkehrs.

Hierbei spielt im Personenverkehr der Ballungsräume der ÖPNV eine herausragende Rolle als verkehrssicherer, flächen- und ressourcenschonender, umweltfreundlicher und stadtverträglicher Verkehrsträger. Demzufolge haben Maßnahmen zur Stärkung und Beschleunigung des ÖPNV höchste Priorität. »Kooperativ« wird so verstanden, daß im Interesse von Lebens- und Umweltqualität verlagerfähige Fahrten mit Maßnahmen des VSM auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV) verlagert werden. Eine Verlagerung nur zu Zeiten eines Staus auf der Autobahn wird abgelehnt. Dazu müßten unwirtschaftliche Kapazitäten vorgehalten werden. Aber ge-

rade dies verfolgen die Strategen der Autofahrerleitsysteme.

Prof. Achim Diekmann, Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie, brachte es schließlich auf den Punkt: »Deswegen sollten wir auch keine allzu großen Hoffnungen auf die Veränderungen im modal split setzen, die sich mit Hilfe integrierter Verkehrslogistik erzielen lassen. Ich betone dies, weil wir sonst Gefahr laufen, mit diesem Begriff einen Hoffnungsträger aufzubauen«. Statt dessen fordert Diekmann den - ach viel zu lange vernachlässigten - kräftigen Ausbau der Straßen. Wenn die Straßen durch unvernünftiges Verkehrsverhalten so verstopft sind, daß Autofahrer-Leitsysteme immer häufiger die U-Bahn als die schnellste Alternative anzeigen müssen, dann folgt als logische Konsequenz der Leitsystemteilnehmer, die ihren individuellen Nutzen sehen wollen: Es müssen mehr Straßen her.

Main-Donau-Kanal erfolgreich

Im ersten Jahr eines durchgängigen Kanalbetriebes wird bereits die Hälfte der für das Jahr 2010 prognostizierten Verkehrsmengen transportiert. Das Transportaufkommen habe die Erwartungen weit übertroffen, so Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, der Kanal habe 4,2 Mio t, davon 1,8 Mio t Neuverkehre - vor allem zwischen den Niederlanden und Österreich - befördert. Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr weist in diesem Zusammenhang darauf hin, daß neben der aktuellen Konjunkturflaute auch die fast völlige Donaublockade durch Serbien und der noch fehlende Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen berücksichtigt

werden müßten. Der Hafen Kehlheim ist durchaus zufrieden, etwa 100 000 t Getreide- und Futtermitteltransporte und 50 000 t Erz seien zusätzlich umgeschlagen worden. Seit kurzem werden auch fabrikneue Pkws verladen. Auch der Hafen Nürnberg hat mit 100 000 t (in erster Linie handelt es sich dabei um Erz von Rotterdam für die VOEST in Linz), Regensburg 230 000 t mehr umgeschlagen.

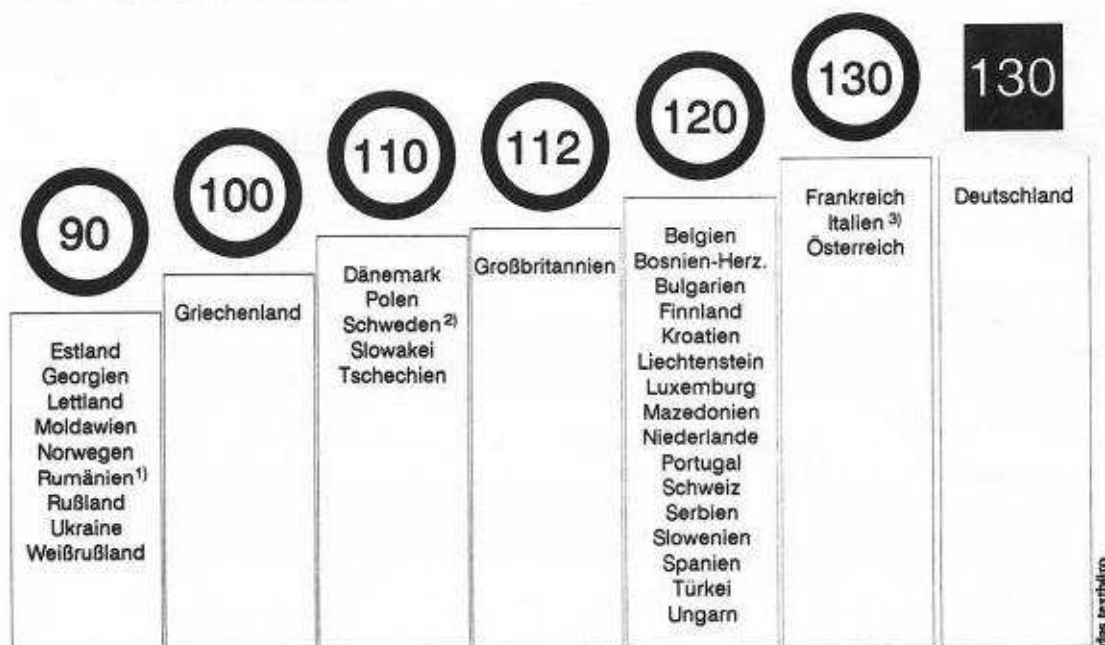
Die GRV meint, daß die 1,8 Mio Neuverkehr in keinem Verhältnis zu den gewaltigen finanziellen Aufwendungen für den Kanal, zu den geringen Wegekostenbeiträgen der Binnenschiffer und zur Mineralölsteuerbefreiung der Binnenschifffahrt stehen.

Lufthansa will ab April »Euro-Shuttle« starten

Die Deutsche Lufthansa will ab April mit einer eigenständigen Billigfluglinie den Markteintritt englischer und amerikanischer Konkurrenten mit ähnlichen Konzepten verhindern und dabei sogar Verkehre von Bahn und Auto absaugen. Kosten sollen durch Verzicht auf Service, auf teure Reservierungssysteme und durch Personalrationalisierungen eingespart werden. Der Flugbetrieb soll mit 12 bis 14 Flugzeugen vom Typ A 320 oder B 737 auf drei Teststrecken aufgenommen werden. Vorgesehen sind dafür die Routen München-Berlin und Berlin-Köln.

Die GRV befürchtet, daß diese Bestrebungen der Lufthansa oder anderer Carrier, mit Billigflügen neue Potentiale an Reisenden zu gewinnen, wieder zu Lasten der umweltfreundlichen Eisenbahn gehen werden. Die Bahn kann dem nur mit neuen Schnellbahntrassen und entsprechenden schnellen Zügen begegnen.

Autobahn-Tempolimits in Europa Richtgeschwindigkeit in Deutschland



1) 80-90 je nach Hubraum 2) 90-110 nach Beschilderung 3) 110-130 je nach Hubraum

Unzulässige Benzolwerte an starkbefahrenen Straßen

Die Süddeutsche Zeitung berichtet am 14.1.1994, daß die Luftbelastung mit der krebserregenden Chemikalie Benzol durch den Kraftverkehr in München »unerträglich« Werte erreicht habe. Nahezu an allen Hauptverkehrsachsen im Stadtgebiet liege die Dauerberieselung weit, teilweise um das fünffache, über der Marke der Sommersmogverordnung aus dem Bundesumweltministerium. Als Hauptrisiko für die Bevölkerung wird die flächendeckende Grundbelastung mit Benzol gesehen. Sie müsse als Ursache von mindestens 15 Leukämie-Erkrankungen gesehen werden.

Auch der baden-württembergische Umweltminister Harald B. Schäfer sprach nach Auswertung der Messergebnisse aus 16 Städten von „erschreckend, ja dramatisch hohen Benzolwerten“. Benzol ist einer der sieben wichtigsten krebserregenden Stoffe. Es wurden Benzolbelastungen zwischen 6 und 46 Mikrogramm je Kubikmeter Luft gemessen. Im Winter kletterten die Benzolwerte vereinzelt auf über 60 Mikrogramm. Die Sommersmog-Verordnung aus dem Bonner Umweltministerium wird für Benzol von Mitte 1995 ab 15 Mikrogramm als Grenze vorschreiben. Ziel- und Orientierungswert sind jedoch 2,5 Mikrogramm je Kubikmeter.

Insgesamt rechnet der Gutachter auch in Zukunft kaum mit einer Verringerung der Gesamtbelastung durch technische Maßnahmen. Allenfalls könne damit ansteigendes Verkehrsaufkommen ausgeglichen werden. Deshalb will sich der Münchner Umweltschutzreferent über den Deutschen Städtetag dafür einsetzen, daß der Benzolanteil im

Kraftstoff auf unter ein Prozent abgesenkt wird.

Radfahrer - Jäger und Gejagte

Jährlich werden in der Bundesrepublik mindestens 70000 Menschen bei Unfällen mit dem Fahrrad verletzt (Angaben des Statistischen Bundesamtes). Eine Untersuchung des Kölner Ifaplan-Institutes befaßt sich ausschließlich mit dem Verhalten von Radfahrern im Straßenverkehr. Sie ergab, daß jeder vierte Radfahrer in den letzten zwölf Monaten in einen Unfall verwickelt war. Zwar sind über die Hälfte Alleinunfälle - 42 % davon selbstverschuldet -, an zweiter Stelle liegen jedoch auch schon die Unfälle mit Fußgängern, danach folgen Kollisionen mit anderen Radfahrern und erst an letzter Stelle liegen Kollisionen mit Kraftfahrzeugen. Die Untersuchung, die auf der Befragung von Radfahrern und Fußgängern in vier europäischen Städten basiert, machen die Kollisionen mit Autos nur ganze 8,5 % aus, während die amtlichen Statistiken diesen Anteil auf 72,5 % beziffern. Deshalb plädiert der Bundestagsabgeordnete Gibtnier dafür, daß auch Radfahrer einen Helm tragen müssen.

Aber nicht nur die Radfahrer fühlen sich im Straßenverkehr bedroht, über die Hälfte der Bevölkerung fühlt sich auch als Fußgänger von Radfahrern bedroht. Das liegt an dem immer rücksichtsloser werdenden Verhalten der Radfahrer gegenüber den Fußgängern - sogar von den Radfahrern fühlen sich fast 40 % als Fußgänger von anderen Radfahrern bedroht. Immer mehr Radfahrer betrachten den Gehweg als ihr »Jagdrevier«. Das ist das häufigste Vergehen: nur Kinder bis zu acht Jahren dürfen offiziell auf dem Gehsteig fahren. Mitschuld sind auch die in vielen Gebieten fehlenden oder ins Leere führenden Radwege, die die Radler geradezu zwingen, auf dem Bürgersteig zu fahren.

Mißachtung des Rotlichtes liegt bei 60 % (ausgenommen die Stadt Münster 5 %).

Radfahrer sollten deshalb auch darüber nachdenken, daß sie im Straßenverkehr nicht nur Opfer sind sondern oft durch ihr eigenes Verhalten zum Täter werden.

Die GRI meint, daß die ermittelten Werte des Ifaplan-Institutes, die lediglich auf Befragungen basieren, nicht repräsentativ sind. Aber sicher sind Unfälle von und durch Radfahrern ein wichtiges Verkehrssicherheitsproblem. Dazu gehört auch die Frage des Tragens von Helmen. Die GRI wünscht sich Stellungnahmen.

KURZBERICHTE

Krombacher Bierzug

Die Brauerei in Kreuztal-Krombach im Siegerland hatte für die neuen Bundesländer in Weissenfels bei Leipzig ein Auslieferungslager eingerichtet. 8 km Anfahrt auf westdeutscher Seite, 25 km auf ostdeutscher Seite, der Rest im Nachsprung im Ganzzug. Bei der Hinfahrt werden Flaschen und Faßbier, bei der Rückfahrt Leergut transportiert. Die Bahn sei 10 % bis 15 % billiger als die Straße, trotz zweimaliger Kranung. Bisher fuhren 18 Lastkraftwagen für die Brauerei in dieser Relation.

Pendolino für die Strecke Köln - Trier

Wenn die Verhandlungen der Länder Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen über die Finanzierung der VT610-Neigezüge (Pendolino) erfolgreich abgeschlossen werden können, so würden ab 1996 diese Züge auf der Strecke Köln-Trier verkehren. Dabei würde sich die Fahrzeit von derzeit 160 auf 120 Minuten verkürzen.

Telefonieren mit Telekarte im ICE

Ab Anfang 1994 werden die Kartentelefone aller ICE-Züge auch die Telekarte akzeptieren. Während bei der Telefonkarte Einheiten direkt abgebucht werden, erfolgt hier die Abrechnung über die monatliche Telefonrechnung. Dazu muß die persönliche Geheimnummer erst eingetippt werden. Der Telefonservice funktioniert auch umgekehrt. Ein-

gehende Anrufe werden auf Band aufgenommen, der Zugführer ruft dann den betreffenden Fahrgast aus. Die ICE-Telefonnummern enthält das Kursbuch.

BahnCard-Rabatt jetzt auch bei Bussen

Neuerdings können mit der BahnCard Tickets zum halben Preis auch bundesweit auf fast allen Linien der regionalen Busverkehrsgesellschaften gelöst werden. Ausgenommen davon sind lediglich Fahrten innerhalb der Verkehrsverbünde, die häufig eigene günstige Angebote haben.

Neu: BahnCard Verkauf auch im ICE

Die BahnCard gibt es jetzt auch im ICE. Der Zugbegleiter nimmt Kaufwünsche für die BahnCards entgegen und stellt eine vorläufige Karte aus. Die eigentliche BahnCard im Scheckkartenformat kommt drei Wochen später per Post.

Unterirdischer Bahnhof für Monaco

Prinz Rainier III. von Monaco will den Bahnhof der SNCF unter die Erde verlegen, um 4 ha wertvolles Übertagelände angesichts der engen Verhältnisse im Fürstentum zu gewinnen. Der Bahnhof soll mit einem Aufwand von 350 Mio DM, die das Fürstentum zu bezahlen hat, erstellt werden. Die unterirdische Halle wird 10 m hoch und 22 m breit werden. Schnellaufzüge bringen die Reisenden an das Tageslicht. Ein großer Teil des 3 km langen Zufahrtstunnel

ist bereits gebaut; der Bahnhof soll 1999 fertig werden. Auch der TGV wird hier halten und nach Fertigstellung eines Tunnels in Cap d'Ail westlich des Fürstentums fünf Stunden für die Strecke Paris-Monaco brauchen.

Fünf SBB-Linien künftig ohne Nahverkehr

Mit dem nächsten Fahrplanwechsel werden die SBB den Schienenpersonennahverkehr auf folgenden fünf Strecken aufgeben: Monthey - St. Gingolph, Solothurn - Büren an der Aare, Laufenburg - Koblenz sowie auf zwei hochbelasteten Teilabschnitten der Gotthardbahn Flüelen - Göschenen und Bellinzona - Airolo. Mit Aufgabe dieses Nahverkehrs auf der Gotthardbahn werden Trassen für weitere Reise- und Güterzüge gewonnen. Omnibusse übernehmen den Ersatzverkehr mit einer erheblich größeren Zahl von Haltestellen als bei der Bahn, aber mit entsprechend verlängerter Fahrzeit.

Die Ungarischen Staatsbahnen sind AG geworden

Die ungarischen Staatsbahnen sind mit Wirkung vom 20.6.1993 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden, deren Anteile sämtlich vom Staat gehalten werden. Präsident der Gesellschaft wurde der vormalige Verkehrsminister, in den neunköpfigen Aufsichtsrat delegieren die Gewerkschaften drei Mitglieder.

Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Lyon und Turin

An einer Machbarkeitsstudie werden sich Franzosen und Italiener mit je etwa 30 Mio DM beteiligen. Die restlichen 23 Mio DM sollen von der Europäischen Union zugesprochen werden. Auf der insgesamt 254 km langen Bahnstrecke ist ein Tunnel von 54 km Länge vorgesehen. Er soll die beiden Grenzorte Susa und St. Maurienne miteinander verbinden. Das mit einer Bauzeit von 10 Jahren angesetzte Schienenprojekt soll etwa 10 Mrd DM kosten und eine Vielzahl neuer Arbeitsplätze bieten. Das Güteraufkommen

zwischen Turin und Lyon soll von jetzt 8,5 Mio t auf 18,6 Mio t gesteigert werden. Hier wird es also auch Mischverkehr zwischen dem TGV und Güterzügen geben

Tauernachse der ÖBB wird ausgebaut

Die ÖBB wollen in die Tauernachse im Salzburger Land bis zum Jahr 2000 etwa 280 Mio DM investieren. Davon wurden bisher schon 114 Mio verbaut. Am 9.11.1993 wurde der 331 m lange Hubertustunnel in Betrieb genommen, der zu den wichtigsten Investitionen in diesem Bereich zählt. Er kostete 18,46 Mio DM und ist das Kernstück der nun fertigen 1,8 km langen Linienverbesserung nördlich von Bischofshofen. Damit kann mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h statt bisher von 70 km/h gefahren werden. Gleichzeitig wurde die Streckenkapazität erhöht.

Neue Bahnlinie von Oslo nach Trondheim

In Norwegen haben jetzt die Vorbereitungen für den Bau einer neuen Eisenbahnverbindung zwischen Oslo und Trondheim begonnen, auf der die Züge mit 200 km/h verkehren sollen. Die Reisezeit würde sich damit von sechs auf 3 bis 3 1/2 Stunden verkürzen. Die Norwegischen Staatsbahnen beginnen bereits jetzt mit den Planungen, obwohl die Fertigstellung erst für das Jahr 2020 vorgesehen ist. Damit wird dem Parlament ausreichend Zeit gegeben, bis 1997 die Trassenführung festzulegen, damit der erste Bauabschnitt des Eisenbahninvestitionsplanes 1998-2001 verwirklicht werden kann.

Die Gesamtkosten des Projekts werden mit etwa 3 Mrd DM beziffert.

400 Mio DM für Polens Eisenbahn

Die Europäische Investitionsbank, der Finanzierungsarm der Europäischen Union, hat Polen ein Bahndarlehen in Höhe von 400 Mio DM gewährt. Die Mittel sind für den Ausbau des 630 km langen polnischen Streckenabschnittes der Verbindung Berlin - Warschau bestimmt. Das Darlehen geht an die Polska Kolei Państwowe (PKP). Damit sollen der Gleiskörper erneuert, Bahnsteige und Umschlaganlagen gebaut, Glasfaserkabeln verlegt sowie die Oberleitung modernisiert werden. Die Maßnahme wird auch von der Brüsseler Kommission unterstützt. Es wird noch ein Beitrag der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung erwartet.

Zahlen zum Verkehr

Zahlen zum Verkehr, bezogen auf die Fläche der Bundesrepublik ab dem 3.10.1990

	1950	1990
Bevölkerung (Einwohner)	66,1 Mio	80,0 Mio
überörtliche Straßen	176000 km	221000 km
- davon Autobahnen	3500 km	10700 km
Personenkraftwagen	0,7 Mio	35,5 Mio
Pkw pro 1000 Einwohner	11	444
Streckenlängen der Bahnen (DB, DR)	46400 km	40900 km
Streckenlängen der übrigen Bahnen	6300 km	3000 km
Summe Schienenstrecken	52700 km	43900 km

(Quelle: »Verkehr in Zahlen«, 1991, Hrsg.: BMV; Bearbeiter: DIW)

LKW- und Omnibus-Tempobegrenzer

Seit dem 1.1.1994 müssen alle neu in den Verkehr kommenden Nutzfahrzeuge (ab 12 t) und Omnibusse mit einem Tempobegrenzer ausgestattet sein, der bei Lkws ab 85 km/h und bei Bussen ab 100 km/h abregelt.

Verkehrszeichen Grüner Pfeil

Vom alten Rechtssystem der DDR ist nicht viel in die Bundesrepublik übernommen worden. Das ist in den neuen Bundesländern oft genug mit Mißmut vermerkt worden. Nun aber hat der Bundesrat mit seinem Beschluß über die »17. Verordnung straßenverkehrlicher Vorschriften« den grünen Pfeil nicht nur für Ostdeutschland erhalten, sondern ihn auch in Westdeutschland möglich gemacht. Dieses an Straßenkreuzungen angebrachte Verkehrszeichen erlaubt den Kraftfahrern unter Umständen das Rechtsabbiegen auch bei Rot der Ampel. Bedingung ist, das Kraft- und Fahrradfahrer, die die Kreuzung während der für sie geltenden Grünphase überqueren, nicht gefährdet werden. Den Sicherheitsbedenken Westdeutschlands trägt das Gebot eines kurzen Stops wie nach amerikanischem Muster ebenso Rechnung wie die Verhängung eines verhältnismäßig hohen Bußgeldes von 200 DM sowie der Eintrag von drei Punkten in der Flensburger Verkehrssünderkartei bei Rücksichtslosigkeit.

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.

Kurz vor Redaktionsschluß:

Erster Gesamtdeutscher Umweltbericht

In dem ersten gesamtdeutschen Umweltbericht, der am Dienstag, den 22.2.1994, vom Sachverständigenrat für Umweltfragen in Bonn vorgestellt wurde, plädiert das Expertengremium für Transportpreise, in denen die Knappheit der natürlichen Lebensgrundlagen zum Ausdruck komme. Allerdings räumt der Rat ein, daß solche Preise aus Gründen der Sozialverträglichkeit und des internationalen Verkehrs nicht sofort durchgesetzt werden können.

Der Sachverständigenrat hält einen Benzinpreis von vier bis fünf DM pro Liter im Jahr 2005 für realistisch. Auch die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren hält er für sinnvoll.

Der seit 1972 existierende Umweltrat warnt vor einem Stillstand des Umweltschutzes in schwierigen wirtschaftlichen Zeiten. Die Chance der Umweltpolitik liege darin, daß sie auf eine große technische Erfahrung der Wirtschaft und auf einen Bewußtseinswandel in der Gesellschaft setzen könne. Eine Verschiebung der Umweltproblemlösung auf bessere Zeiten könne teuer werden.

Der Rat präsentiert einen Katalog von Maßnahmen zur Umweltbildung, um die Diskrepanz zwischen Umweltbewußtsein und Umweltverhalten zu beseitigen. Um bis zu einer europaweiten Anhebung der Verkehrspreise nicht untätig zu sein, empfiehlt der Umweltrat der Bundesregierung, ihre EU-Präsidentschaft im zweiten Halbjahr 1994 zu nutzen. Ziel müsse es sein, den Einstieg in eine kontinuierliche Anhebung der EU-weiten Mineralölsteuer bis zum Jahre 2005 zu erreichen. Als weitere Forderung nannte der Umweltrat die Festlegung von Schadstoffmindestwerten bei Abgasen und die Senkung des Pkw-Spritverbrauchs auf drei Liter pro 100 km.

Trotz seiner kritischen Anmerkungen zum Verkehr hält der Umweltrat Mobilität und motorisierten Straßenverkehr nicht an sich für schlecht. Mobilität entspreche den elementaren Bedürfnissen des Menschen nach Freiheit, Teilhabe und Gerechtigkeit.

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 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- verbin- dung:	Stadtsparkasse Düsseldorf Konto 45 004 652 (BLZ 300 501 10) Postgiroamt Essen Konto 632 84 - 431 (BLZ 360 100 43)	Layout, Grafik, DTP:	Ursula Schletzbaum 82256 Fürstenfeldbruck Kriegdruck GmbH 82166 Gräfelfing	Druck: