

Bromberger Straße 5  
40599 Düsseldorf

GRV

Nachrichten

GESELLSCHAFT FÜR RATIONALE VERKEHRSPOLITIK e.V.

## VERKEHRSPOLITIK

### Visionen der UIC für das Jahr 2010

#### Die Bahn – ein unentbehrlicher Bestandteil des Europäischen Verkehrsystems

Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) hat in einem Dokument vom Oktober 1993 eine Reihe zukunftsorientierter Aktivitäten behandelt, die im UIC-Ausschuß Strategische Planung (C6) in den Jahren 1991–1993 bearbeitet wurden.

Stig Larsson, Präsident dieses UIC-Ausschusses und gleichzeitig Generaldirektor der Schwedischen Staatsbahn meint in einem Vorwort: „Dieser Bericht enthält Informationen über globale und historische Trends. Diese wurden jedoch nicht zu echten zahlenmäßigen Vorhersagen für bestimmte Jahre entwickelt, weil darin ein großes Risiko bestünde. Es ist tatsächlich mehr oder weniger unmöglich, die Vielfältigkeit der europäischen Transport- und Bahnentwicklung in vereinfachte Prognosemodelle zu fassen. Darüber hinaus enthalten die meisten, historisch trendorientierten Vorhersagen der Bahnentwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg – natürlich gibt es Ausnahmen – ein ziemlich trübes Bild von den Möglichkeiten der Bahn. Das geschichtliche Erbe könnte ein Mühlstein um unseren Hals werden. Trendbrüche, die auf langfristigen Vorhaben der Bahnen beruhen, sind der Weg, um auf dem Markt als internationales Transportmittel zu bestehen.“

Die guten Teile der Bahnkultur zu bewahren, wie z.B. Zuverlässigkeit und Sicherheit, gleichzeitig die alten nationalen Bahnen in international orientierte und effektive Transportunternehmen umzuwandeln, neue Technologien und verbesserte Betriebsprinzipien einzusetzen, sind zwar schwierige aber aufregende und notwendige Aufgaben, die Kreativität und Stehvermögen erfordern; und selbstverständlich finanzielle Kraft ebenso wie Energie und Auftrag seitens des Eigentümers der Bahn und der Bahnen selbst.“

Stig Larsson hofft für Europas Zukunft, daß der ganze Kontinent ein dynamischer, möglichst starker Teil der Welt sein wird, wo Nationen und Regionen die Chance eingeräumt ist, ihre Identität zu bewahren und ihr Leben Seite an Seite ohne unnötige Hindernisse zu gestalten. Er ist davon

#### VERKEHRSPOLITIK

Visionen der UIC für das Jahr 2010	1
Brüssel und der Kombinierte Ladungsverkehr	5
Regierungsprogramm 1994 der SPD	6
SPD-Wahlaussagen zum Verkehr	6
Thema Verkehr bei Bündnis 90 / Die Grünen	6
Deutscher Transit muß weg von der Straße	7
Kilometerpauschale und Subventionen	7
Höhere Energiepreise	7
Folgekosten des Straßenverkehrs	7
Die Verkehrsminister der EU auf Kreta	8
„Aus“ für die Rollende Landstraße	8
Nach der Tarifaufhebung	8
SPD zu »Güterverkehr und Citylogistik«	9
Kohl: „... die Bahn konkurrenzfähig machen“	10

#### BAHNEN

Aktionsprogramm zur inneren Bahnreform	10
Beschleunigungen im ICE-Verkehr	11
Rollende Landstraße Dresden–Lobowitz	11
ICE-Programm	11

#### VERKEHR IM AUSLAND

Der Schweizer Bürger hat entschieden	12
Alpeninitiative der Schweizer Bürger	12
Wie steht es mit der NEAT?	12
Kanaltunnel	12
Neue Kombidienste von Bologna nach Triest	13

#### ANDERE VERKEHRSTRÄGER

Kein Tempolimit	14
Wird jetzt die SPD zur Autofahrerpartei?	14
Daten, Daten ...	14
Keinen 44 t Lkw	15
Hafenumfuhr Bremen/Bremerhaven–Hamburg	15
Der Verlust der Lufthansa ging 1993 zurück	16
Einigkeit über bilateralen Luftverkehr	16
Lufthansa wird privatisiert	16
Autobahngebühren	16
Der Straßentransport ist viel zu billig	17
Freie Fahrt für den Transrapid	17
Flächentest für Elektroautos beim Postdienst	17

#### PERSONALIA UND KURZBERICHTE

U.a. Neue Eisenbahnabteilung im BMV, Nantebacher Kurve, Hbf Stuttgart untertunnelt...	19
---	----

überzeugt, daß ein vernünftiges Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern erreicht werden wird. Es sei allerdings unrealistisch zu glauben, daß alle Sicherheits-, Umwelt-, und Stau-Probleme ein für allemal gelöst werden, aber Larsen denkt, daß sich die allgemeine Situation zu Beginn des nächsten Jahrhunderts wesentlich besser als heute darstellen wird.

Die europäischen Bahnen sind seiner Auffassung nach dazu bestimmt, ihren Teil der Arbeit zu leisten, um unseren Kontinent attraktiver zu gestalten. Um dieses Ziel zu erreichen, besteht ein Bedarf an Visionen, die auf realistischen Annahmen und nicht auf Bahnwehmut beruhen.

Ziel dieses Berichtes ist es, einige mögliche Zukunftsannahmen der Bahn als eines internationalen Verkehrsträgers zusammenzustellen und auszudrücken, wie diese verwirklicht werden könnten.

*Die GRV möchte diesen Bericht den Lesern näherbringen, weil er sehr umfassend Visionen für die Bahn darstellt. Es fragt sich dabei, ob mit Hilfe rationaler Verkehrspolitik diese Visionen auch Wirklichkeit werden können.*

Der Bericht befaßt sich mit der wirtschaftlichen Entwicklung und der Verkehrspolitik in Europa. In zwei Szenarien versucht er, Vorhersagen für die wirtschaftliche Entwicklung der Bahnen zu geben. Im Szenario 1 – Fortführung der bestehenden Trends – das Straßenszenario – und im Szenario 2 – Neue Verkehrspolitik – das ausgewogene Szenario – wird die Entwicklung von Personen- und Güterverkehr aufgezeigt. Wir wollen nur das **Szenario 2** weiterverfolgen:

Die **Prognosen** für dieses Szenario sehen wie folgt aus: Die Verbundwirkung der Anwendung kraftvoller, in diesem Szenario dargestellter Instrumente der Politik (sie sind im Bericht im einzelnen aufgeführt) werden zusammen mit einem verringerten Wirtschaftswachstum in der CEMT im Zeitraum zwischen 1990 und 2010 ein Wachstum der Mobilität (Pkm) von 1,5 % pro Jahr hervorrufen. Die Wachstumsrate im Straßenverkehr wird mit 1,0 % pro Jahr angenommen. Nennenswerte Teile des Wachstumspotentials im Straßen- und Luftverkehr werden von den Bahnen durch ein europaweites Modernisierungsprogramm übernommen.

Unter der Voraussetzung erheblicher Investitionen in rollendes Material, Infrastruktur, Steuer- und Signalsysteme, mit organisatorischen Umwälzungen, mit Hilfe der Anpassung an Marktbedürfnisse durch neue oder verbesserte Zugprodukte und kundenorientierte Haltung, Internationalisierung und wirksamere Kooperation über Grenzen hinweg, durch Vereinheitlichung der Bahnsysteme, finanzielle Sanierung usw. wird das durchschnittliche jährliche Wachstum der Bahn-Pkm auf eine Steigerungsrate von fast 3,0 % zunehmen, während die des Luftverkehrs auf 4 % pro Jahr zurückgehen wird. Die jährliche Wachstumsrate des gesamten Güterverkehrs in der CEMT wird sich auf 1,5 % abschwächen. Bahn, Straße und anderer Verkehrsträger dürften gleiche Wachstumsraten aufweisen. Hauptsächlich durch Auswirkungen, welche der gemeinsame Markt hervorruft, wird der grenzüberschreitende Verkehr zwischen den CEMT-Ländern bis 2010 um fast 2 % pro Jahr ansteigen. Die Bahn wird in neuen Marktsegmenten wettbewerbsfähig werden und ihre Wachstumsrate auf

2,5 % pro Jahr steigern, während die des Straßenverkehrs sich auf 1,5 % verringern wird.

Der grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehr innerhalb der CEMT wird in diesem Szenario sehr wettbewerbsfähig sein. Die Wachstumsrate wurde auf 5,5 % geschätzt. Eine nachhaltige Entwicklung und Mobilität werden erreicht werden, wenn ein Bündel politischer Instrumente wirksam eingesetzt wird.

In einem weiteren Kapitel behandelt das Dokument das Problem „**Unsere Umwelt ist bedroht – aber kaum durch die Bahn**“. Bekanntlich bestehen hinsichtlich der sogenannten externen Effekte große Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern. Investitionen in die Bahn sollen dazu beitragen, daß die Bahn der umweltfreundlichste und sicherste Verkehrsträger bleibt. Die vollen Kosten eines Verkehrsträgers müssen sich daher im Preis widerspiegeln, den der Kunde für eine Transportleistung zu zahlen hat. In Graphiken wird dargestellt, daß **man bei der Bahn über 40 km, mit dem Bus über 12 km, mit Pkw oder Flugzeug nur 6 km zurücklegen kann, wenn die Emission von Kohlendioxid 1 kg beträgt**. Dabei ist für den Zug eine Auslastung von 35 %, für den Bus von 25 %, für den Pkw von 30 % und für das Flugzeug von 67 % veranschlagt. Für die Zugförderung wird unterstellt, daß der Strom durch Verbrennung von Öl erzeugt wird. Eine andere Grafik zeigt, daß **eine Person mit dem Flugzeug 1,1 km, mit dem Auto 1,7 km, aber mit der Eisenbahn 5 km mit einer Energie von 1 kWh zurücklegen kann**.

Die Zahl der Verkehrstoten in den CEMT- und mitteleuropäischen Ländern beläuft sich auf mehr als 75 000, die Zahl der Verletzten auf mehr als 4 Millionen pro Jahr. Die Zahl der Bahnunfälle beträgt etwa 1500, die der Verletzten etwa 4000. Nahezu 40 % der bei Bahnunfällen Getöteten und 25 % der Verletzten rühren von Unfällen an Bahnübergängen her.

Das Dokument geht davon aus, daß ausreichendes Wissen über Kosten und die Bewertung der negativen externen Effekte vorlägen, um sie in den Preismechanismus einzubringen. Eine perfekte Gerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern wird es zwar niemals geben, aber **Anlastungen, die auf vernünftigen Schätzungen beruhen, sind besser als überhaupt keine Anlastungen**. Nur so lassen sich die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern harmonisieren.

Ein weiteres Kapitel ist der **modernen Bahninfrastruktur** gewidmet. Leistungsfähige Überquerungen von geographischen Barrieren, also u.a. ein Pyrenäentunnel, vier Alpenübergänge, der Kanaltunnel und eine durchgehende Verbindung zwischen Hamburg und Stockholm, sind unverzichtbar für die Bahnen, um ihre Wettbewerbsfähigkeit national wie international zu entwickeln. Dies ist besonders bedeutsam für die Entwicklung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Dafür wäre ein Zeitraum von 15 bis 20 Jahren erforderlich, um den großen Rückstand gegenüber der Straße aufzuholen. Die europäischen Bahnen werden jede erdenkliche Maßnahme ergreifen, die Absichten des Europäischen Infrastrukturleitplanes in die Tat umzusetzen. Das Ziel ist, die wesentlichen Teile des Planes vor dem Jahr 2010 zu verwirklichen einschließlich der not-

wendigen Kapazitätssteigerungen und der Investitionen in Lückenschlüsse.

### **Internationaler Schienenverkehr der Bahn ist unentbehrlich, um die Länder Europas zusammenzubinden.**

Wenn auch die Straße als Gewinner der gesamten Zeit zwischen 1950 und 2000 betrachtet wird, wird doch der Personenverkehr der Bahn wieder ein bedeutender Teil der europäischen Verflechtung zwischen den Nationen, Unternehmen und Menschen werden. Eine Reihe von Maßnahmen wie die Einführung durchgehender internationaler Hochgeschwindigkeitszüge zwischen vielen europäischen Städten, bessere Koordination nationaler und internationaler Fahrpläne, mit einem Angebot konkurrenzfähiger Gesamtreisezeiten mit wettbewerbsfähigen Abfuhrhäufigkeiten, mit hervorragendem Rollmaterial u.ä. schaffen die Bahnen die Basis für internationale Bahnleistungen im ersten Jahrzehnt des nächsten Jahrhunderts. Man wird dann in Zukunft von zuhause entsprechende Fahrplanauskünfte erhalten und die Tickets buchen können.

Dabei sollen **Hochgeschwindigkeitszüge** für Entfernungen zwischen 100 und 1000 km mit einer Reisezeit unter vier Stunden verkehren, morgens und abends mindestens pro Stunde eine Abfahrt angeboten und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 150 km/h erreicht werden. Damit sollen Städte bzw. Gebiete von jeweils wenigstens 250 000 Einwohner erreicht werden.

**Schnelle konventionelle Züge** für Entfernungen zwischen 30 und 600 km mit einer Reisezeit nicht über sechs Stunden und mindestens einer Abfahrt alle zwei Stunden morgens und abends. Bedienung von Städten/Gebieten mit wenigstens 25 000 Einwohnern. Dabei sollen die konventionellen Strecken genutzt werden mit einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von wenigstens 50 km. Die Durchschnittsgeschwindigkeit soll wenigstens 100 km/h betragen.

Dazu kommen noch die Hotelzüge für Entfernungen zwischen 600 und 2000 km mit einer Reisezeit zwischen 8 und 15 Stunden, wenigstens einer Abfahrt pro Nacht und keinem Verkehrshalt zwischen Mitternacht und 6 Uhr morgens. Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen 100 und 160 km/h.

Bei allen Zügen ist die effektive Behandlung von Gepäck eine wichtige Einflußgröße.

### **Internationale Güterverkehrsdienste werden in Qualität und Quantität steigen.**

Das internationale Bahnsystem des Güterverkehrs wird in der Vision des Jahres 2010 u.a. folgende Merkmale haben: Zunächst die gedachten Güterzugarten:

1. Expresfrachtzug: 500 t mit 300 km/h Höchstgeschwindigkeit,
2. Leichter Zug des Kombinierten Verkehrs: 800 t mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit,
3. Schwerer Zug des Kombinierten Verkehrs 1500 t 120 km/h Höchstgeschwindigkeit,
4. Zug mit Wagenladungen: 2500 t mit 120 km/h Höchstgeschwindigkeit,
5. Ganzzug: 4000 t mit 100 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Zuverlässigkeit, Häufigkeit und vernünftige Preise sind die Merkmale dieser Züge.

Auch die Bahn hat die Fähigkeit, Just-in-time Erfordernisse mit kostengünstigen Lösungen in Korridoren, wo das verfügbare Aufkommen ausreichend ist, anzubieten. Europäische Bahnbetreiber werden Marktführer im ureigenen Bahntransport bleiben, sie wollen verlässliche Logistikpartner für den Transport hochwertiger Güter zwischen den größeren Produktionszentren Europas werden.

Der internationale Frachtdienst der Bahnen wird folglich in den 90er Jahren mehr und mehr reorganisiert, restrukturiert und modernisiert werden.

Im Jahre 2010 wird der kombinierte Verkehr für die Bahnen wirtschaftlich sein dank der europaweiten Politik der Intermodalität, der Anpassung an Marktanforderungen, der Automatisierung, der besseren Integration mit anderen Verkehrsträgern, mehr kostengünstiger Technologie und mit einem Preissystems, das kombinierten Verkehr über lange Entfernungen fördert.

2010 wird der Bahngüterverkehr u.a. folgende Merkmale aufweisen:

- Geschäftsvereinbarungen zwischen Kunden und Bahnunternehmen mit freier Entscheidung des Preises.
- Bahnunternehmungen, die sich teilweise oder ganz im Eigentum der beteiligten nationalen Bahnen befinden, werden viele Direktzüge zwischen internationalen Rangierbahnhöfen betreiben.
- Der größte Teil des herkömmlichen Wagenladungsverkehrs und Privatgleisanschlußverkehrs wird ebenso wie der Transport von kleinen Bahnhöfen aus durch Kombinierten Verkehr zwischen einer kleinen Zahl von »hubs« mit großem Automatisierungsgrad und mittels direkter Züge zwischen größeren internationalen Rangierbahnhöfen ersetzt werden.
- Informationsaustausch zwischen Bahnbetreibern und Kunden wird in automatischen Systemen nach standardisierten Verfahren erfolgen.
- Informationen des Kunden vor einem Transport werden zur Reservierung der Kapazität in Zügen und Terminals zur Planung und Vormeldung über nationale Grenzen hinweg genutzt werden.
- Jeder Transport wird durch das Informationssystem überwacht werden, das automatisch alle Wagenbewegungen registriert.
- Das Rangieren in großen internationalen Rangierbahnhöfen wird weitgehend automatisiert (unter Einsatz von Robotern)
- Ein Güterwagen wird als eine Ladefläche so konstruiert sein, daß auf sie annähernd jede Ladung und jeder Aufbau gebracht werden kann.
- Automatische Kupplung wird eingeführt sein, wo sie den Betrieb preiswerter macht.
- Gewöhnliche Güterzüge werden mit 120 km/h, in bestimmten Relationen mit 160 km/h laufen.
- Hochgeschwindigkeitsgüterzüge werden in bestimmten Korridoren verkehren.
- 22,5 t Achslast wird auf allen internationalen Linien zulässig sein, aber 25 t Achslast dort, wo die Bedingungen es erlauben oder notwendig machen.



## Die Technologie der Bahn im 21. Jahrhundert

Nationale Ziele der früheren Zeit für Bahnanlagen, Rollen des Material, Beschäftigung, Automatisierung usw. waren Hindernisse für eine schnelle Entwicklung des internationalen Bahnbetriebes. Die verbleibenden Hindernisse werden von den Bahnen beseitigt werden. Das kann nur mit Ausdauer und finanzieller Unterstützung geschehen. So haben die Unterschiede zwischen den Bahnstromsystemen (Gleichstrom 3000 V, Gleichstrom 1500 V oder weniger, Einphasenwechselstrom 25 kV/50 Hz, Einphasenwechselstrom 15 kV/16<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Hz) geschichtliche und nationale Gründe. Die Einführung moderner Technologie in der Zugförderung erlaubt aber Zügen, die Grenzen der Stromsysteme zu passieren.

Die langfristige internationale Anpassung der Signalisierung ist im Gange.

Die in der EG-Direktive 91/440 festgelegte europäische Bahnpolitik bedeutet in der Wirklichkeit eine dramatische Verschiebung von einem nationalen zu einem internationalen Blickwinkel und von der Betonung der gemeinnützigen Ziele zu mehr kommerziellen Zielen. Es ist völlig klar, daß eine neue Bahntechnologie mehr als früher unter Berücksichtigung der internationalen Betriebsbedingungen entwickelt werden muß.

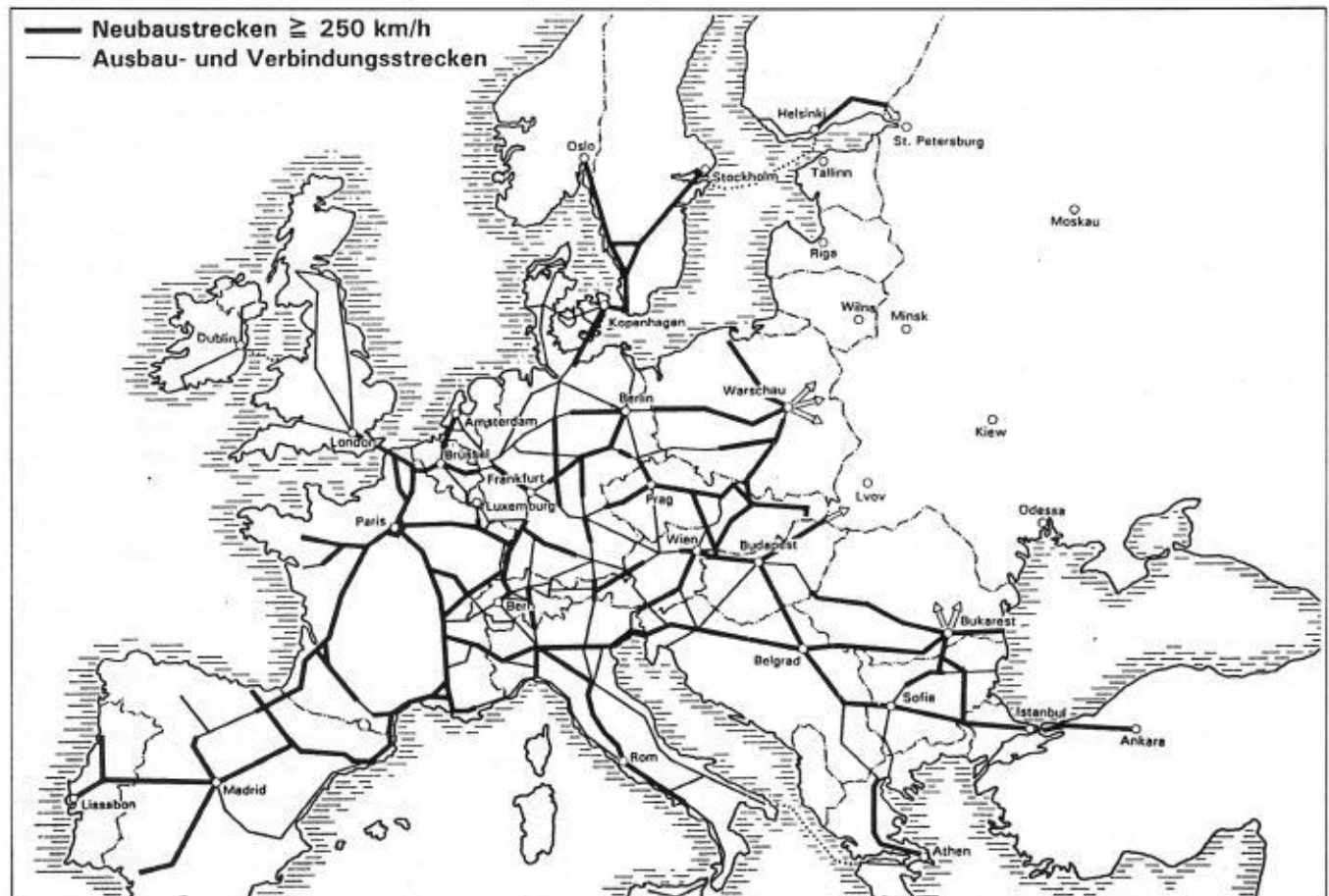
Ein allgemeines Szenario der Bahntechnologie wird um das Jahr 2010 u.a. wie folgt aussehen:

- Das Rollende Material, Signalisierung, Betriebsbedingungen werden an gemeinsame Geschäftskonzepte angepaßt sein.

- Das Rollende Material wird sehr verbesserte Laufeigenschaften aufweisen, was höhere Geschwindigkeiten erlauben und einen geringeren Verschleiß des Gleises bewirken wird.
- Die Rolle zwischen Bahnbetreibern und der Eisenbahnindustrie wird klarer definiert, und der internationale Wettbewerb wird viel größer sein.
- Das für den internationalen Verkehr eingesetzte Rollende Material wird weiter standardisiert und in größeren Serien gemäß Spezifikationen betroffener Geschäftspartner hergestellt werden.
- Das Rollende Material wird so konstruiert sein, daß es auf verschiedenen Netzen mit verschiedenen Signal-systemen verkehren kann.
- Internationale Reise- und Güterzüge werden aus dauernd gekuppelten Einheiten bestehen.

Das Hindernis der unterschiedlichen Signalisierung wird durch ein vereinheitlichtes europaweites Zugkontrollsystem in modularer Form ersetzt werden auf der Grundlage einer vereinheitlichten Übertragung zwischen Fahrweg und Zug. Die Europäische Gemeinschaft hat ein umfassendes Programm zur Entwicklung eines europäischen Bahnnetzes für hohe Geschwindigkeiten aufgestellt und besondere Programme, wie EURET, EURO-CAB, EUROBALISE und EURORADIO gestartet. Diese Programme wurden in das Projekt ETCS (European Train Control System) aufgenommen, welches künftig eine bedeutende Aktivität der europäischen Bahnen sein wird.

Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (nach 2010)



## Organisation der Bahnen

Die Europäischen Bahnen sind unterschiedlich organisiert. Der Einfluß der EG-Direktive 91/440, welche festlegte, daß die EG-Bahnen die Konten für Infrastruktur von denen des Betriebes trennen sollen, ist ein wichtiger Grund für die neue Entwicklung, aber zunehmender Wettbewerb und kommerzieller Druck sind ein noch wichtigerer Faktor im Prozeß der Reorganisation.

Schlüsselworte für die Organisation des internationalen Zugbetriebs sind:

- Kommerzielle Freiheit
- Dezentralisierung der Finanzverwaltung
- Kontrolle über die Produktionsfaktoren
- Beweglichkeit
- Professionelles Management.

Die großen Bahnbetreiber haben eine Verantwortung, neue Formen der internationalen Zusammenarbeit zu finden und die Entwicklung des Verkehrsträgers Bahn voranzutreiben. Diese Herausforderung erfordert nicht nur Kapitalinvestitionen, sondern auch Kreativität, Beweglichkeit, organisatorische Fähigkeit und Vorstellungskraft. Diese hohen Anforderungen werden die Bahnen erfüllen.

## Kombinierter Ladungsverkehr

### Tut Brüssel genug zur Förderung des Kombinierten Ladungsverkehrs (KLV)?

In den USA wurden 1993 7,2 Mio Container und Trailer intermodal bewegt, sieben Prozent mehr als im Vorjahr. Wir wollen uns nicht mit den USA messen, wo die Bahnen vor allem im Verkehr von Küste zu Küste immer mehr expandieren und bereits Doppelstockcontainerzüge fahren. Bei uns sind die Wachstumsraten des KLV zu niedrig, damit der seit den 70er Jahren anhaltende Trend von der Schiene zur Straße gestoppt werden kann. Gerade der KLV könnte als erfolgversprechender Ansatz für eine Trendwende und als Schlüssel zu einer besseren Ertragslage der Bahnen dienen.

Die Politik der Europäischen Union (EU) ist zwar auf die Förderung des KLV ausgerichtet, aber nach unserer Auffassung ist das bis heute noch zu wenig. Trotz einiger Verbesserungen im Zugang zum KLV wie Steuervergünstigungen und Beseitigung verschiedener Hemmnisse kam der KLV nicht voran. Noch dazu verbesserte sich in den 80er Jahren die Effizienz des Straßengüterverkehrs spürbar. Nur in zwei Teilbereichen waren Fortschritte zu beobachten, und zwar bei der Beförderung von Containern im Seehafen-Hinterlandverkehr und im Italienverkehr über die Alpen.

Im EWG-Vertrag werden zwar staatliche Beihilfen generell untersagt, aber der Vertrag läßt jedoch bestimmte öffentliche Investitionen zu, die der Allgemeinheit nützen. Erstmals 1982 wurden durch Gesetz finanzielle Hilfen für die Errichtung von Terminals und Ausrüstungen des KLV zugelassen und 1989 wurde auch die Zahlung von Beihilfen

zur Deckung der Betriebskosten (im Transitverkehr durch Drittländer) zugelassen. Erst 1993 postulierte die EG in ihrem Weißbuch, „daß die **Transportsysteme zum Erhalt der Umwelt beitragen müssen**“. Dies impliziert, so die Kommission, daß grundsätzlich alle Verkehrsnutzer die internen und externen Kosten der Transportleistungen in vollem Umfang tragen müßten. Die Frage der Kostenanlastung blieb jedoch unregelt. Eine Entscheidung des Ministerrats verlangte 1989, daß durch Straßenbenutzungsgebühren alle direkten Kosten gedeckt werden müssen.

Es ist zuzugeben, daß durch den Bau von Hochgeschwindigkeitsnetzen eine Stärkung der Bahn als umweltfreundlicher Verkehrsträger erfolgt ist. Aber bleibt der Weiterbau nicht mangels Geldes stecken? Dabei entstünden durch diese Netze neue Kapazitäten auf den vom schnellen Reiseverkehr entlasteten bisherigen Strecken. Wo die Neubaustrecken auch für den Güterverkehr trassiert sind, kann in der Nacht der Güterverkehr über sie rollen.

Auch im Vertrag von Maastricht wurde ein Artikel speziell den transeuropäischen Netzen gewidmet, der als Grundlage der Finanzierung und Entwicklung des europäischen Transportnetzes dienen soll. 1993 einigte man sich für den auf ein grenzüberschreitendes Netz, das innerhalb von 12 Jahren ausgebaut werden soll.

Der KLV schneidet erst dann besser ab, wenn er eine Beförderungsdistanz von 700 bis 800 km überschreitet. Jedoch entfallen auf diese Entfernungen nur fünf bis zehn Prozent der gesamten Tonnenkilometer. Nachteile des KLV sind die notwendigen Umladeoperationen, die Zahl der beteiligten Betreiber und die unzureichende internationale Dimension der Bahnsysteme. Die Umlade- und Terminalkosten können bis zur Hälfte der Gesamtkosten betragen.

Mit dem Ziel einer besseren Zusammenarbeit hat die EU-Kommission 1992 ein Programm »Pilot Action for Combined Transport« (Pact) gestartet. Damit können die Mitgliedstaaten Pilotvorhaben unterstützen, die bessere und neue Dienstleistungen im KLV zum Ziele haben. Für diese Pact-Studien wurden zwei wichtige Verbindungen Deutschland-Italien-Griechenland und Deutschland-Spanien-Portugal ausgewählt. Auf der Griechenlandverbindung hofft man bald einen KV-Dienst von München via Süditalien mit einer anschließenden Seeverbindung einzurichten. Bei den Pact-Verbindungen geht es neben anderem auch um die Verbesserung der Informationssysteme.

Wegen der unzureichenden Internationalität der staatlichen Bahnen wurde die »Dienstleistungsfreiheit« mit der Richtlinie des Rates 440/91 eingeführt. Dieses Prinzip war im Bahnbereich nie durchgesetzt worden. Die nationalen Bahnen genossen vielmehr ein exklusives Monopol für den Zugang zur Schieneninfrastruktur. Kunden konnten nur schwierig ausreichende Informationen über grenzüberschreitende Dienste erhalten. Mit dieser EU-Richtlinie erhielten die im internationalen KLV tätigen Unternehmen Anfang 1993 den Zugang zum gesamten europäischen Bahnnetz.

Ergänzend zur Richtlinie 440/91 hat die Kommission dem Ministerrat und dem Europäischen Parlament zwei weitere Richtlinien vorgeschlagen, in denen bestimmte Details geregelt werden. Diese sehen Kriterien für die Zuteilung einer Betriebslizenz sowie Vorschriften hinsichtlich

der Zuweisung von Kapazitäten und die Gebührenrechnung vor.

### Wie denken jedoch die deutschen KLV-Unternehmer über einen freien Zugang zur Schiene?

De facto können sogenannte Dritte auf den Eisenbahnnetzen in Europa fahren. Aber die Voraussetzungen dafür sind sehr umfangreich: Der Transporteur muß fachlich geeignet sein, ein gesundes finanzielles Konzept, Unfallhaftpflicht haben und imstande sein, Triebfahrzeuge zu stellen. Er muß weiter Aufschluß über eine Reihe interner Qualitäten geben können. Er muß dazu dann Fahrwegtrassen einkaufen. Die Kosten für die erforderlichen Wagen und Loks sind nicht gerade gering. Dazu kommen dann noch die Instandhaltungskosten. So leicht geht also die Rechnung nicht auf. Höchstens im Seehafen-Containerverkehr scheint sich eine derartige Möglichkeit abzuzeichnen. So haben beispielsweise in der Relation Rotterdam-Mailand die Reederei Sea-Land, Nedlloyd und P&O eine Kooperation vereinbart, in die jedoch die DB AG und NS-Cargo eingebunden sind. Es besteht zwar ein gewisses Interesse, den Zugang zum Eisenbahnnetz zu erhalten, aber die etablierten Kombi-Gesellschaften wie Intercontainer, Transfracht, Hupac, Kombiverkehr oder Ökombi geben sich gelassen. Sie rechnen erst in einigen Jahren mit einem echten Wettbewerb auf der Schiene. Erst muß Klarheit über die Vergabe der Slots herrschen. Insgesamt gesehen wollen die Kombigesellschaften keine Bahn-Unternehmer sein. Dagegen etabliert sich zur Zeit eine Road-Trailer-Gesellschaft

Kann also tatsächlich mit einer Trendwende im KLV gerechnet werden? Wenn erst ab einer Transportentfernung von 700 km der KLV wirtschaftlich ist, könnten allenfalls 30 größere Güterkorridore eingerichtet werden. Aber eine Gewähr dafür, daß dieser Ausbau den Anteil des KLV entsprechend heben wird, ist nicht gegeben.

Verlangt der Umstand, daß der Straßengüterverkehr nach wie vor nicht seine gesellschaftlichen Kosten trägt, nicht doch nach dirigistischen Maßnahmen? Die Bürger der Schweiz haben sich für diesen Weg entschieden.

Auch die Kommission, die sich bisher auf die Parameter Infrastruktur und Qualität konzentriert hat, ist der Meinung, daß der KLV erst dann zunehmen werde, wenn nach einigen Jahren die Abgaben zur Straßeninfrastruktur angehoben werden. Aber eine gerechte Kostenzuscheidung wird noch lange auf sich warten lassen. Es ist deshalb verständlich, wenn Umweltschützer für verschiedene Länder, z.B. Bayern und Sachsen, den Durchgangsverkehr grundsätzlich auf die Schiene verlagern wollen.

## Regierungsprogramm 1994 der SPD

Im März 1994 stellte der Parteivorsitzende und Kanzlerkandidat, Rudolf Scharping, das Regierungsprogramm im Verkehr vor. Hier wird die Ansicht vertreten, daß sich die heutigen Verkehrsprobleme auf keinen Fall durch immer mehr Straßen lösen lassen. Das Programm muß auf dem Wahlparteitag am 22. Juni in Halle beschlossen werden.

Notwendig sei ein System der Vernetzung der Verkehrsträger, mit dem langfristig der Anteil des Autos zurückgehen werde. Die SPD will die Ausgaben für den Bundesfernstraßenbau in Westdeutschland vermindern. Das gesparte Geld soll für ein besseres Angebot im öffentlichen Verkehr verwendet werden. Die Partei räumt aber ein, daß in einer überschaubaren Zukunft das Auto das meistgenutzte Verkehrsmittel bleiben werde. An einer freien Wahl des Verkehrsmittels werde nicht gerüttelt.

Vor allem im Güterverkehr müßten die Kosten gerecht angelastet werden. Dazu seien Vereinbarungen innerhalb der Europäischen Union und mit Westeuropa notwendig. „Wir wollen keine Alleingänge der Bundesrepublik Deutschland“. Eine »Regierungskommission Wirtschaftsverkehr« soll über die Maßnahmen beraten, um den Güterverkehr auch in den Städten wirtschaftlicher und ökologischer zu machen.

## SPD-Wahlaussagen zum Verkehr

Die GRV hat mit Erstaunen zur Kenntnis genommen, daß die SPD in ihrem Wahlprogramm von bisherigen Aussagen zu einem umweltfreundlicheren Verkehr Abschied genommen hat und ähnliche Thesen vertritt, wie CDU und FDP es seit langem tun. Das Tempolimit auf den Autobahnen (Renate Schmidt in Bayern ist hier eine rühmliche Ausnahme; sie fordert nach wie vor 120 km/h Höchstgeschwindigkeit) wird nach Brüssel verlagert. Dort wollen sich die Beamten aber nicht mehr mit dem Thema befassen (siehe Beitrag Tempolimit); also bleibt alles beim alten. Und die Mineralölsteuer soll ebenfalls nicht erhöht werden und von einer Angleichung der Wettbewerbsbedingungen ist auch nicht die Rede.

## Verkehr im Wahlprogramm Bündnis 90 / Die Grünen

Bündnis 90 / Die Grünen meinen auf ihrem Parteitag Ende Februar in Mannheim, daß die Bahnreform nicht dem Ziel einer Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen näher gekommen sei. Die Bahn sei finanziell geknebelt worden. Die Bahnreform werde die DB AG zu weiteren Streckenstilllegungen und zu dauernden Preiserhöhungen zwingen. Dagegen müßten die Schienenwege ausgebaut werden.

Man hat sich auf eine deutliche Erhöhung der Abgaben im Straßenverkehr und die Streichung des Steuervorteils für Dieselmotoren verständigt.

Vom Jahr 2005 an sollte der ganze Transit durch die Bundesrepublik ähnlich wie in der Schweiz ausschließlich auf der Schiene abgewickelt werden. Aber auch sonst soll der Straßenverkehr langfristig reduziert werden. Die Preise im Verkehr müßten die ökologische Wahrheit sagen.



## Deutscher Transit muß weg von der Straße

Der Schweizer Volksentscheid, den Lkw-Verkehr durch die Schweiz von der Straße auf die Schiene zu verlagern, wird von immer mehr Politikern auch für den Transit durch Deutschland für richtig gehalten. So will der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Rainer Brüderle alle Lkw-Transitverkehre auf Schiene oder Wasserstraße verlagern. Viele Bürger hätten kein Verständnis für die ständige Zunahme der Brummis, besonders der ausländischen, auf deutschen Straßen. Ähnliche Wünsche hat auch die stellvertretende SPD-Vorsitzende Heidemarie Wiczorek-Zeul. Der saarländische Umweltminister Jo Leinen äußerte sich in ähnlicher Weise. Der bayerische Verkehrsminister Otto Wiesheu setzt sich für den Brenner-Basistunnel ein; vor allem, wenn immer größere Lkw-Ströme die Schweiz umfahren, darf dies nicht zu Lasten der bayerischen und österreichischen Wirtschaft und Bevölkerung gehen. Auch er strebt die Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs auf die Schiene an.

Auch der Bund Naturschutz in Bayern beabsichtigt eine Resolution, die die Verlagerung des Transitverkehrs durch Bayern auf die Schiene zum Ziel hat.

Umgekehrt hat die Alpeninitiative in der Schweiz für Unruhe im Transportgewerbe gesorgt. So meint beispielsweise die belgische Organisation Febetra, daß Bern keineswegs gewährleisten könne, daß in zehn Jahren eine Bahnkapazität vorhanden sei, die den Verzicht auf den Straßendurchgangsverkehr ermögliche. Im übrigen seien dadurch Verzögerungen im Transport und in der Folge auch Verteuerungen der Waren im Einzelhandel unvermeidbar.

## Kilometerpauschale und Subventionen

Der Präsident des Bundesumweltamtes, von Lersner, sprach sich für die verstärkte Berücksichtigung der ökologischen Kosten bei Steuern und Abgaben aus. Damit könne auf Dauer die unzureichende Berücksichtigung von Umweltbelastungen in bestehenden Preis- und Kostenstrukturen schrittweise korrigiert werden.

Ein Beispiel dafür ist die Kilometerpauschale, die gegenwärtig dazu führt, daß Autofahrer mehr Steuern sparen als die Benutzer von Bus, Bahn oder Fahrrad. Aus Gründen des Umweltschutzes, der Verwaltungsvereinfachung und zur Vermeidung von Steuermissbräuchen ist eine Begrenzung der abzugsfähigen Fahrtkosten auf die Höhe der Kosten öffentlicher Verkehrsmittel sinnvoll. Nur in begründeten Einzelfällen sollte ein höherer Abzug möglich sein.

Leider hat sich der Bundesminister der Finanzen dagegen ausgesprochen.

Besonders bedenklich ist die Gewährung von Subventionen für umweltschädliche Aktivitäten. Allein die steuerlichen Mindereinnahmen aus der Mineralölsteuerbefreiung

für den Flugverkehr betragen jährlich 285 Mio DM (unter Einbeziehung der Auslandsflüge sogar 2,4 Mrd DM pro Jahr)

Die GRV plädiert für einen Ersatz der verkehrs- und umweltpolitisch unsinnigen Kilometerpauschale durch eine (niedrige) allgemeine Entfernungspauschale, die unabhängig von der individuellen Wahl des Verkehrsmittels gewährt wird.

## Höhere Energiepreise

Prof. Dr. Hans-Jürgen Ewers vom Verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Münster tritt als Mitglied des Sachverständigenrates in dem kürzlich vorgelegten »Umweltgutachten 1994« für einen Treibstoffpreis von fünf DM je Liter bis zum Jahre 2005 ein.

Auch das DIW fordert drastische Preissteigerungen im Straßengüterverkehr. Seiner Ansicht nach läßt sich das starke Wachstum des Straßengüterverkehrs nur durch eine kräftige Besteuerung dämpfen und auf andere Verkehrsträger umlenken. Konkret wird vorgeschlagen, bis zum Jahre 2010 die Straßenbenutzungsgebühr auf jährlich 50 000.- DM je Euro-Lkw anzuheben und die Mineralölsteuer zu verdreifachen. Dadurch würde sich der Dieselmotorkraftstoffpreis verdoppeln. Von 1988, dem Basisjahr der Untersuchung, bis 2010 wüchsen die Kosten für den Tonnenkilometer von 8 auf 14 Pfennig. Auf diese Weise reduzierten sich die Fahrleistungen um fast 30 %; die Emissionswerte gingen in ähnlicher Größenordnung zurück.

Die jüngsten ordnungspolitischen und steuerliche Beschlüsse der EU für den Straßengüterverkehr widersprechen allen Erfordernissen einer umweltverträglichen Verkehrssteuerung und den politischen Absichtserklärungen. Dadurch werde das System Straßengüterverkehr in der Summe nicht teurer, sondern billiger.

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) verfolgt dagegen mit großer Sorge den wachsenden Interventionismus im Verkehrsbereich und hält die kräftigen Steuererhöhungen für Gift für die Wirtschaft. Selbstverständlich kritisiert auch der Verband der Automobilindustrie (VDA) das Gutachten des DIW.

## Folgekosten des Straßenverkehrs

### GRV: Die Anlastung der Folgekosten trägt zur Lösung der Verkehrsprobleme bei

Eines der Grundgesetze jeder vernünftigen Wirtschafts- und Verkehrspolitik ist das **Verursacherprinzip**: Wer gesamtwirtschaftliche Schäden verursacht, muß auch für die Folgekosten aufkommen. Unter diesen Umständen wird sich jeder bemühen, solche Schäden (und damit auch seine Kosten) zu minimieren.

**Eine ökologisch-soziale Marktwirtschaft erfordert unverfälschte Wettbewerbsverhältnisse und ehrliche Kostenzurechnung!**

Die tiefere Ursache aller unserer Verkehrsprobleme liegt in der weitgehenden Ignorierung dieser Prinzipien durch die Verkehrsfinanzpolitik. In erster Linie ist es der motorisierte Straßenverkehr – und hier insbesondere der schwere Straßengüterfernverkehr-, der Jahr für Jahr hohe Kosten verursacht, die in Form von externen Kosten auf die Allgemeinheit abgewälzt werden. Berechnungen über die Höhe dieser Kosten für die Bundesrepublik Deutschland schwanken zwischen 60 und 300 Milliarden DM pro Jahr, je nachdem, welche Folgen in welcher Höhe monetär bewertet oder nicht bewertet werden.

Auch wenn der genaue Wert umstritten ist, so kann doch eine rationale Verkehrspolitik nicht an der Tatsache vorbeigehen, daß die externen Kosten der Straße sehr hoch sind. Realistischerweise sollte ein Jahresbetrag von 150 Milliarden DM den künftig fälligen verkehrspolitischen Entscheidungen zugrundegelegt werden.

Die von interessierter Seite geforderte Aufrechnung gegen einen angeblich vorhandenen »externen Nutzen« ist im übrigen schon systematisch verfehlt. Auf jeden Fall gilt: **Verkehr- und ganz besonders der Straßenverkehr – ist wegen seiner Nichtanlastung der externen Kosten viel zu billig.**

Die Folge davon ist: Es fehlen Anreize zur Verminderung entbehrlichen Verkehrs, zur Verkürzung der Transportwege, zur besseren Auslastung der Fahrzeuge, zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsmittel und zur technischen Optimierung der Fahrzeuge im Hinblick auf Energieverbrauch, Luftreinhaltung und Lärminderung. Die zum Schutze der Erdatmosphäre dringend notwendige Verminderung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses kann ohne Anlastung der Kosten nicht erreicht werden.

Die Forderung kann deshalb nur lauten: Kräftige Erhöhung der spezifischen Abgaben des Straßenverkehrs, und zwar in Stufen über zehn Jahre verteilt, damit sich Wirtschaft und Verbraucher rechtzeitig darauf einstellen können. Am zweckmäßigsten wäre dabei eine Belastung auf der Basis der Verkehrsleistung. Für den PKW empfiehlt sich der einfache Weg über eine stufenweise Erhöhung der

Mineralölsteuer, während beim Lkw neben einer stufenweisen Erhöhung der Dieselsteuer und der Kraftfahrzeugsteuer eine zusätzliche leistungsabhängige Straßenbenutzungsgebühr, mit der auch die ausländischen Lkw angemessen belastet werden, unerlässlich ist. Auf diese Weise erhielten sowohl die Bahn als auch die Binnenschifffahrt den nötigen finanziellen Spielraum, um über kostendeckende Tarife einen angemessenen Beitrag zur Deckung ihrer Wege- und Umweltkosten zu leisten.

**„Auch im Verkehr müssen künftig die Preise die ökologische Wahrheit sagen!“**

## Die Verkehrsminister der EU auf Kreta

**A**ls sich die Verkehrsminister auf Kreta im März trafen, wurde festgestellt, daß es in Europa in bezug auf die fiskalische und verkehrstechnische Harmonisierung noch an allen Ecken und Enden mangle. Das gemeinsame Bekenntnis zum Umweltschutz sei zwar schön, aber es reiche nicht. So läuft beispielsweise die Verlagerung von der Straße auf die Schiene momentan eigentlich in umgekehrter Richtung: Die europäischen Eisenbahnen verlieren dauernd Marktanteile. Der Deutsche Verkehrsminister forderte deshalb, daß nicht so viel geredet, sondern mehr getan werden müsse.

## „Aus“ für die Rollende Landstraße

**D**ie Nutzung der Rollenden Landstraße geht im innerdeutschen Verkehr immer mehr zurück, so daß sich die einschlägigen Unternehmungen gezwungen sehen, diesen Teil des Kombinierten Verkehrs ganz einzustellen. Sie haben das Aus für die rollende Landstraße angekündigt.

Der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Rainer Brüderle ist gegen die Einstellung und meint, mit einer Einstellung dieses Angebotes – im hessischen Bischofsheim werden täglich etwa 20 LKW in Richtung Schleswig-Holstein und Österreich verladen – überlasse man auch auf diesem Gebiet die Führungsrolle Frankreich. Frankreich überlegt bekanntlich, statt einer weiteren bald erforderlichen Nord-Süd-Autobahn eine Schienenaubahn für Lkw also eine rollende Landstraße zu erstellen (Autoroute ferroviaire – wir berichteten hierüber in den GRV-Nachrichten Nr. 18).

## Nach der Tarifaufhebung

**T**homas Wiedemann, Bereichsleiter bei der Bahn AG, nahm auf einem DVZ-Forum wie folgt Stellung:

Nur ein integriertes und konzentriert genutztes Verkehrssystem wird künftig europaweit den zu bewältigenden Verkehrsanforderungen gerecht werden können. Über die Grundmechanismen eines freien Wirtschaftssystems sollten wir uns nicht hinwegsetzen. Eine Arbeitsteilung und Verknüpfung der Verkehrsträger habe jedoch nur dann Bestand, wenn der spezifischen Eignung der Verkehrsträger Rechnung getragen wird und jeder seine Kosten oder besser seine notwendigen Preise am Markt realisieren kann.

Die Bahn AG, befreit von finanziellen Altlasten und den Zwängen des Dienst- und Haushaltsrechts, muß sich zu einem wettbewerbsfähigen, das heißt kunden- und ergebnisorientierten arbeitenden Unternehmen entwickeln.

Mehr Verkehr auf die Schiene, aber nicht nur über den Preis. Preis und Leistung müssen sich in jedem Fall im richtigen Verhältnis befinden. Deshalb stellt sich heute



mehr denn je die Frage nach der Eignung der Bahn in einem liberalisierten europäischen Verkehrsmarkt. Erhält die Umweltfreundlichkeit der Bahn einen Bonus? Letztlich zählen im Güterverkehr harte ökonomische Fakten. Am Güterverkehrsmarkt bestimmt weiterhin nur das relative Preis/Leistungsverhältnis den Modal Split.

Was die Eignung der Bahn anbelangt, ist sie besonders im Vorteil bei langen Entfernungen mit gebündelten Verkehren.

Das ganze Jahr 1993 war bereits durch einen deutlichen Preisverfall bei allen Verkehrsträgern gekennzeichnet. Der verstärkte Wettbewerb drückt auch weiterhin anhaltend auf die Preise. Das hat auch für die Bahn zur Schrumpfung auf vielen Märkten geführt. Auch beim Wettbewerber Binnenschifffahrt hat die Liberalisierung zu einem drastischen Preisverfall zur Folge gehabt.

In diesem Umfeld kann sich die Schiene im Güterverkehr nur behaupten, wenn sie ihre durch die Privatisierung geschaffenen Freiheiten auch zur Ausschöpfung aller Rationalisierungspotentiale nutzt.

Jedenfalls stößt ein weiteres Nachgeben bei den Preisen zunehmend an existentielle Grenzen.

Die Rationalisierungspotentiale sind vor allem

- drastische Reduzierung des Sammelns und Verteilens oder die Übertragung solcher Aufgaben auf regional tätige Eisenbahnen
- mögliche Einstellung oder Reduzierung des Unterwegsrangierens
- nachhaltige Förderung des Ganzzug- oder Direktzugverkehrs
- Bildung von Wagengruppen
- bessere Auslastung von Wagen und Infrastruktur.

Im übrigen sind neben den Preislisten jederzeit Einzelvereinbarungen mit dem Kunden möglich.

Fazit: Die Schiene muß ihre durch die Privatisierung gewonnenen Freiheiten nutzen

**Fritz Ressle**, geschäftsführender Gesellschafter der Ressle Spedition, meint:

Sehr tiefe Einschnitte hat das Transportgewerbe durch Tarifaufhebung und Rezession hinnehmen müssen. Er und seine Kollegen hätten Preisabschläge von 30 bis 50 % vom Regeltarif tragen müssen. In den USA hätten von den ersten 100 Transportunternehmen bereits 85 das Handtuch werfen müssen. Wenn auch die Verhältnisse in den USA nicht mit den deutschen vergleichbar seien, gäbe es keine sehr hoffnungsvollen Perspektiven für die deutschen Güterverkehrsunternehmen.

**Prof. Dr. Aberle** meint, daß sich vom Markt her positive Entwicklungen anbahnen. Nach Ausscheiden der Firmen, die unter ihren eigenen Kosten anbieten, würden sich die Preise wieder stabilisieren. Möglicherweise wird aber noch eine vorsichtige Lockerung des Transportverbotes für Dritte beim Werkverkehr auf uns zukommen. Zur DB AG meint Aberle, daß diese nicht privatisiert, sondern nur in eine privatrechtliche Organisationsform transferiert worden sei. Das sei ökonomisch ein ganz wesentlicher Unterschied. Wir werden eine ganz erhebliche neue Wettbewerbsproblematik bei der Bahn durch unverhältnismäßig hohe Kostentlastungen und Umbuchungen auf das Bundeseisen-

bahnvermögen und damit auf den Steuerzahler bekommen. Da würde z.B. mit Baukostenzuschüssen gearbeitet, die alle nicht angerechnet werden. Deswegen seien die Neubausrecken nicht mehr im Anlagevermögen der DB AG enthalten.

**Die Binnenschifffahrt** ist über die Tarifaufhebung äußerst unglücklich. Sie meint:

Entlang der Wasserstraßen unterbiete die Bahn die bereits gesenkten Frachtraten der Binnenschiffer mit Preisen unterhalb der eigenen Kosten. Dies werde der Bahn von Bonn mit Hilfe der 70 Milliarden-DM-Hilfe (Abnahme der Altschulden- die Red.) ermöglicht, die über erhöhte Mineralölsteuern bei den Autofahrern kassiert werde, kritisierte der Bundesverband der Binnenschiffer auf seiner kürzlichen Tagung in Duisburg. Er appellierte an Bonn, für eine faire Konkurrenz zwischen Bahn und Binnenschifffahrt zu sorgen. Die Binnenschiffer befänden sich in einer schweren Existenzkrise. Wenige Tage nach der Freigabe der innerdeutschen Tarife sei der Frachtanteil der Binnenschiffer um bis zu 60 % gesunken. Eine weitere Konkurrenz sei der unlautere Wettbewerb aus mittel- und osteuropäischen Ländern, die gegen die Verträge ebenfalls mit Dumpingpreisen deutsche Unternehmen vom Markt drängten.

*Die GRV meint hierzu: Die Binnenschiffer haben gegenüber der Bahn den Vorteil, daß sie von der Mineralölsteuer befreit sind und von allen Verkehrsträgern den geringsten Wegekostendeckungsgrad haben. Der neue Main-Donau-Kanal hat fast ausschließlich Güter von der Bahn abgezogen. Auch die Bahn hat ganz erhebliche Marktanteile an den Straßengüterverkehr verloren. Schließlich ist die Bahn nicht daran schuld, daß die Tarife freigegeben worden sind.*

## Werkstattgespräch

### SPD zum Thema

#### »Güterverkehr und Citylogistik«

**A**ls Eckpfeiler für ein sinnvolles Citylogistikkonzept wurden in einem Werkstattgespräch der SPD am 4.1.1994 folgende Punkte diskutiert:

1. Es sollten keine visionären Ansätze verfolgt (wie Gütertransport in U- oder Straßenbahn), sondern realisierbare Verbesserungsansätze diskutiert und umgesetzt werden..
2. Wesentlicher Punkt einer Güterverkehrsoptimierung im Stadtverkehr ist die gemeinsame Belieferung bestimmter städtischer Zonen durch einen Lieferverbund mehrerer Spediteure (früher war die Post beim Paketdienst der einzige Zusteller, heute teilen sich in diese Aufgabe eine Reihe von Paketdiensten, was die Bedienung durch eine ganze Reihe von Fahrzeugen in der Innenstadt zur Folge hat. Die Red.)
3. Weitgehende Einigkeit bestand bei den Diskutanten, daß große Güterverkehrszentren (GVZ) zur Lösung der Probleme nur wenig beitragen können. Dazu bedarf es ergänzender Güterverteilzentren, wo mehrere Spediteure zusammenarbeiten.

4. Für eine stärkere Beteiligung der Bahn gebe es zwei Hemmnisse, weil sie in denselben Marktsegmenten teilweise Partner, aber auch teilweise Konkurrent der Spediteure ist. Das führt zu Mißtrauen gegenüber der Bahn. Zum anderen fehlen Güterlinienzüge, die ohne große Rangierarbeiten mit kurzem Anhalten Güter aufnehmen bzw. absetzen.
5. Ein wichtiger Punkt sei die Entwicklung kleinerer standardisierter Transportgefäße (wie die Logistikbox), die in einem Modularsystem zu größeren Boxen zusammengestellt werden können. Eine solche Poolung könnte eine größere Auslastung der Gefäße bewirken und die Kosten senken.
6. Zur Berücksichtigung der Umweltkomponente sollten Busspuren auch für lärm- oder abgasarme Logistikfahrzeuge freigegeben werden.
7. Die Abschaffung der starren Ladenschlußzeiten würde zu einer erheblichen Verbesserung der städtischen Verkehrssituation führen. U.a. würden dadurch die Anlieferzeiten entzerrt.
8. Das von der SPD sehr begrüßte »road pricing« sollte auslastungsorientiert gestaltet werden.

## Kohl: „... die Bahn konkurrenzfähig machen“

**S**tatt einer Verurteilung des Straßenverkehrs will Bundeskanzler Helmut Kohl ein stärkeres Verbinden von Straße, Schiene und Wasserstraße. Dafür hatte sich der Kanzler bei der Eröffnung der Hannover-Messe Industrie ausgesprochen. Gleichzeitig erklärte er: Wir müssen die Bahn konkurrenzfähig machen. Mit der Bahnreform seien die Weichen für die Zukunft gestellt worden. Zwischenbilanz zog er mit Blick auf die neuen Bundesländer: Im Verkehrswesen seien inzwischen mehr als ein Drittel der Autobahnstrecken und über die Hälfte der Bundesstraßen in Ostdeutschland instandgesetzt und ausgebaut worden. (Leider sagte er über den Ausbauzustand der Schiene nichts.)

---

## BAHNEN

---

### Aktionsprogramm der DB AG zur inneren Bahnreform

**D**er Vorstand der DB AG hat ein Aktionsprogramm AGP I für neun Geschäftsbereiche entwickelt und dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorgelegt, das mit 150 Einzelvorhaben bis 1996 umgesetzt sein soll.

Für den Wettbewerb zum Lkw soll das alte Produktionssystem drastisch vereinfacht werden, um ein Logistikangebot zwischen Gleisanschlüssen einschließlich Sammel- und Verteilerlagern zu schaffen. Dabei soll ein Hochleistungsnetz zwischen Terminals mit Umschlag Straße/Schiene aufgebaut werden. Von Januar 1996 an sollen zwischen 20 Wirtschaftszentren 20 Züge des kombinierten Verkehrs pendeln. 1996/97 sollen Züge im sogenannten Nabe/Speiche-System sternförmig auf einen Umstellbahnhof zufahren, wo sie zu zielreinen Zügen umgestellt werden, um dann die Fahrt zum Zielbahnhof fortzusetzen. Damit wird der Transport zwischen den Frachtzentren des Sammel-ladungsverkehrs abgewickelt. Dazu sollen die Rangierbahnhöfe neugeordnet werden, um den Aufwand drastisch zu senken. Die Rangieraufgaben erledigen kleinere, schlankere und damit effizientere Rangierbahnhöfe, soweit sich nicht das Rangieren weitgehend vermeiden läßt. Dabei sollen auch Joint Ventures mit den Werksbahnen und den NE eingegangen werden.

Auch der Fahrzeugpark soll entsprechend angepaßt werden.

Im Teilladungs- und Stückgutmarkt hält die Bahn an »Bahntrans« fest. Dazu wird ein Netz vor Frachtzentren geschaffen mit direktem Zugang zur Schiene. Wo dies nicht der Fall ist, sollen Anbindungen an Großterminals geschaffen werden. Auch bei Bahntrans wird ein Joint Venture mit einem Systemanbieter vorgesehen. Dabei sollen die geschäftlichen Interessen unter besonderer Berücksichtigung der Schiene eingebracht werden. Zwischen den Umschlaganlagen der Frachtzentren und der Containerterminals sollen Schienenleistungen auch als eigenständiges, offenes Angebot des Güterverkehrs vermarktet werden.

Im Reiseverkehr sollen komfortablere und schnellere Züge eingesetzt werden. Die Bahnhöfe sollen benutzerfreundlicher gestaltet werden. U.a. sollen mehr Züge mit Neigetechnik, schnelle Direktverbindungen zwischen den großen Städten mit Taktfahrplänen, kreditkartentaugliche Automaten sowohl für den Nah- wie auch für den Fernverkehr, Bewirtung möglichst auch am Platz, Buchungsmöglichkeiten für die Platzreservierung bis kurz vor der Abfahrt, Abholung und Auslieferung des Gepäcks beim Kunden, Fahrpreise, die sich nicht nur an der Entfernung, sondern auch am Fahrkomfort und an der Streckenfrequenz orientieren, eingeführt werden.

Eine Fülle von Vorschlägen unterbreitet der Vorstand für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen, für Verbesserung der Betriebsleittechnik bis hin zur Entrümpelung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (hierfür ist jedoch nicht der Vorstand der DB AG, sondern das Eisenbahnbundesamt zuständig. Bem.d.Red.).

Die Zahl der Ausbesserungswerke soll von 39 auf 16 und der Betriebswerkstätten von 350 auf 150 bis zum Jahr 2000

gesenkt werden. Vom geplanten Stellenabbau um 30 000 Mann konnte bis Ende 1993 bereits ein Drittel erreicht werden.

Wesentliche Aufgaben kommen auf die Geschäftsbereiche Finanzen und Controlling zu, von denen sich das Bahnmanagement frühzeitigere Informationen als bisher erhofft. Dürr nannte politische Bestrebungen des Bundestages und des Rechnungsprüfungsausschusses, die Deutsche Bahn AG weiterhin fest an die Kandarre des Bundesrechnungshofes zu nehmen, als unbegreiflich.

Mit dem Programm soll es der DBAG schnellstmöglich gelingen, ihre Behördenvergangenheit abzuschütteln, meinte Dürr gegenüber den Journalisten.

## Beschleunigungen im ICE-Verkehr

Der ICE-Verkehr zwischen Bremen/Hamburg und München wird dadurch entscheidend beschleunigt, daß sechsmal am Tag im Zweistundentakt die Züge in beiden Richtungen zwischen Würzburg und München statt über Nürnberg den direkten Weg über Ansbach und Augsburg nehmen. Dadurch verkürzt sich die Fahrzeit um eine knappe halbe Stunde. Von Hamburg fährt man dann in 5h 36 Min nach München und von Würzburg nach München in 2h 13 Min. Zwischen München und Nürnberg bleibt die Verbindung trotzdem im Einstundentakt erhalten.

Berlin-München schafft man in 6 h und 40 Min., Hamburg-Köln in 3 h 20 Min., Berlin-Hannover 2 h 30 Min.

## Rollende Landstraße Dresden-Lobowitz

Der sächsische Wirtschaftsminister Dr. Kajo Schommer möchte zwischen den genannten Orten eine rollende Landstraße einführen. Der ganze Schwerverkehr quäle sich durch Dresden, die Lausitz und das Erzgebirge. Die Wartezeiten an der Grenze sind enorm. Für die Umwegkosten würde die sächsische Landesregierung aufkommen. Umgekehrt würden Umwelt- und Unfallschäden eingespart. Wenn die Transportunternehmen die Rollende Landstraße, die am 26.9.1994 in Betrieb gehen soll, nicht annehmen, müsse es zu Straßensperrungen kommen. Der Minister ist

sich dessen bewußt, daß es dabei noch Probleme, auch rechtlicher Art, zu lösen gilt. Die tschechische Regierung hat der Einrichtung der rollenden Landstraße bereits zugestimmt.

Bundesverkehrsminister Wissmann ist dagegen nur für Verlagerungen, wenn sie auf freiwilliger Basis stattfinden.

## ICE-Programm

Im März kündigte der Vorstand der DB AG an, daß innerhalb der nächsten zwei Jahre die Zahl der beliebten Intercity-Expreßzüge auf 120 Stück verdoppelt werde. Der ICE habe im vergangenen Jahr mit 1,14 Mrd. DM – über 300 Mio. DM mehr als 1992 – eine extrem hohe Steigerungsrate erreicht. Auch das Interregioprogramm habe eingeschlagen. Der Umsatz konnte von 420 Mio DM auf 744 Mio DM gesteigert werden.

Für den bisherigen ICE beschafft nun die DB AG 44 ICE 2-Halbzüge. Sie sollen zwischen Berlin und Köln eingesetzt werden und dabei auch die im Bau befindliche Schnellfahrstrecke Berlin-Hannover befahren. Die ICE 2-Züge werden nur noch mit sechs Mittelwagen ausgestattet sein. Sie erreichen mit nur einem Triebkopf Geschwindigkeiten bis zu 280 km/h. Am Zugende befindet sich der Steuerwagen, in dem 48 Sitzplätze vorgesehen sind. Mit der geringeren Platzkapazität können die Züge auch auf Strecken mit geringerer Nachfrage eingesetzt werden. Zum Beispiel könnten auf der Fahrt von Berlin nach Köln zunächst zwei Halbzüge gekuppelt fahren und sich dann zur Fahrt über die Ruhr und Wupper trennen. Auch in Hannover wäre die Möglichkeit eines Teilens in Richtung Köln und Bremen möglich. Durch leichtere Sitze kann das Angebot in der ersten Klasse um 10 %, in der zweiten Klasse um 15 % erhöht werden. Der spezifische Energieverbrauch je Sitzplatz wird dadurch gesenkt. Man kehrt auch wieder zu den bewährten Klappstischen zurück, die aus der Lehne des Vordersitzes herausgeklappt werden können. Es wird auch andere Verbesserungen geben bis hin zu einem äußeren Zuglaufschild in elektronischer Technik. Im übrigen ist der Energieverbrauch des ICE nur halb so hoch wie es die Regierungskommission vorausgesagt hatte. Um eine Person 100 km reisen zu lassen, verbraucht der ICE umgerechnet 2,5 Liter Benzin. Das Etappenziel lautet: „Ab 1998 soll der mittlere Besetzungsgrad im gesamten ICE-System auf etwa 55 % steigen und der Energieverbrauch umgerechnet bei etwa 2,3 Litern Benzin je 100 Pkm liegen.“

Die ständigen Forderungen der GRV:  
Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen  
und Anlastung der externen Kosten



### Der Schweizer Bürger hat entschieden

**E**ntgegen den Erwartungen hat die Volksinitiative zum Schutz des Alpenraums am 20.2.1994 52% Ja-Stimmen erhalten, das heißt, daß der alpenquerende Güterverkehr in spätestens zehn Jahren auf der Schiene abgewickelt werden muß. Gleichzeitig sind ab sofort Straßenbauten im Alpenraum zur Erhöhung der Transitkapazität nicht mehr erlaubt.

Das Ergebnis der Abstimmung hat in Österreich die Angst ausgelöst, daß auf das Land Mehrverkehr zukommen wird. Auch die Europäische Kommission hat das Referendum mit Besorgnis aufgenommen.

*Die GRV meint, daß hier gezeigt wurde, daß letzten Endes ein Land nur durch dirigistische Maßnahmen vom Durchgangsverkehr auf der Straße geschützt werden kann, wenn man nicht den Mut hat, dem Lkw seine wahren Kosten anzulasten.*

### Alpeninitiative der Schweizer Bürger

#### Wie geht es weiter?

**V**orläufig ändert sich nichts am Transitvertrag zwischen der Europäischen Union und der Schweiz. Laut Alpeninitiative des Schweizer Volkes muß der Transitverkehr innerhalb von 10 Jahren, also bis Ende Februar 2004, auf die Schiene verlagert sein. Die Laufzeit des Transitvertrages geht noch elf Monate über diesen Termin hinaus. Nach dem Volksbegehren wird das Schweizer Parlament die Ausführungsgesetzgebung veranlassen. Das Volksbegehren sieht ausdrücklich vor, daß per Gesetz in wichtigen Fällen Ausnahmen von der Zwangsverlagerung gemacht werden dürfen. Ein übergeordneter Vertrag dürfte einen solchen Grund darstellen. Die Diskriminierung ausländischer Transporte könnte damit umgangen werden, daß auch für innerschweizer Transporte über größere Entfernungen durch den Alpenraum die Verlagerung auf die Schiene verlangt wird. Eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe könnte zum freiwilligen Umsteigen hilfreich sein.

Insgesamt macht sich die Schweiz Hoffnungen, daß auch andere Länder für den Durchgangsverkehr ähnliche Forderungen in der Zukunft stellen werden. So in Sachsen für den Übergang nach Tschechien und das Verlangen des BUND in Bayern, den Durchgangsverkehr auf die Schiene zu verlagern.

### Wie steht es mit der NEAT?

**D**er Zeitplan für die Realisierung der Neuen Alpentransversale (NEAT) kann zwar eingehalten werden – die Vormaßnahmen sind angelaufen (wir berichteten). Jedoch haben sowohl die Schweizer Bundesbahnen (SBB) als auch die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) mit einigen Problemen zu kämpfen. Die SBB hat Schwierigkeiten mit der Durchsetzung ihrer Planungen am nördlichen und südlichen Tunnelmund, während die BLS Schwierigkeiten bei der Einhaltung ihres Budgets hat.

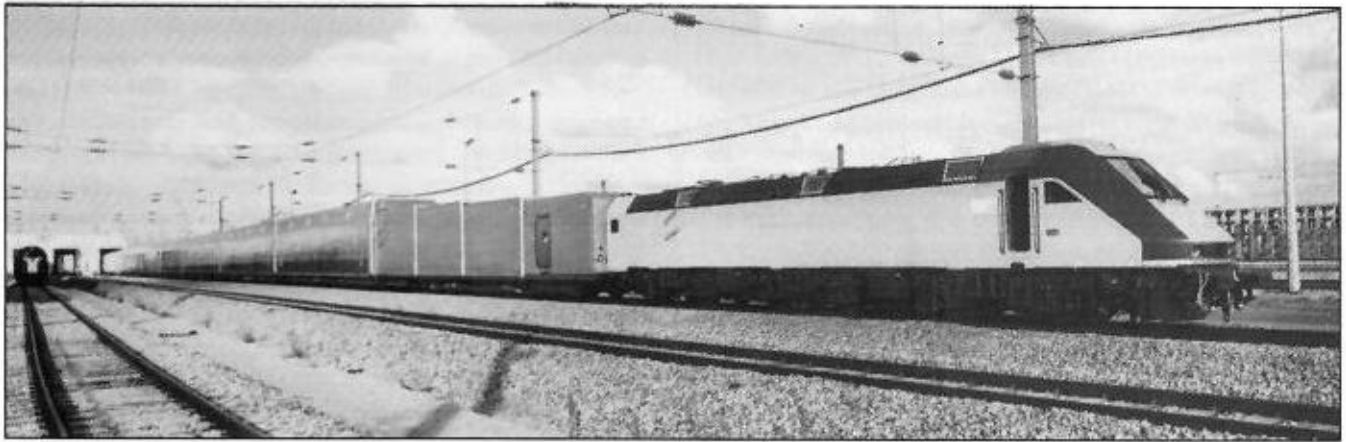
Auf der Preisbasis von 1991 darf das gesamte Projekt 16,4 Mrd. DM kosten. Davon sind etwa 5 Mrd. DM für den Lötschberg vorgesehen. Der Vollausbau am Lötschberg (35,9 km Tunnelstrecken) würde jedoch bereits 5,9 Mrd. DM kosten. Es wird deshalb ein etappenweises Vorgehen vorgesehen, an dessen Ende die Komplettlösung, auf die Fachleute nicht verzichten wollen, stehen würde.

Die SBB haben derzeit keine Schwierigkeit, ihr Budget von 11,3 Mrd. DM einzuhalten, obwohl sie vom nördlichen Portal bei Erstfeld bis zum Südportal bei dem Tessiner Ort Bodio den längsten Tunnel der Welt bauen wollen. Die 125 km lange Neubaustrecke verläuft über 57 km unterirdisch. Der Tunnel ist um 6 km länger als der Kanaltunnel. Der höchste Punkt des Tunnels liegt immerhin 600 m unter der heutigen Linienführung. Die heutige Gotthardstrecke wird im übrigen nicht aufgegeben werden, sie soll dem Regionalverkehr dienen.

Wegen der Einsprüche am Nord- und Südportal haben die SBB auch Varianten zur Disposition gestellt. Diese würden das Projekt jedoch um mehr als 1,2 Mrd. DM verteuern. Vor allem im Kanton Uri wird dagegen protestiert, daß das Reusstal auf einer Hochtrasse überquert wird und die NEAT mit hohen Schallschutzwänden teilweise durch Ortschaften führt. Die Sprecher der Umweltinitiative wollen keine Berliner Mauer durch den Kanton. Insgesamt sind 30 km Neubaustrecke umstritten. Der Zeitplan gibt den Gemeinden und Kantonen drei Monate Zeit, zu den Vorprojekten Stellung zu nehmen. Schließlich legt die Regierung spätestens Anfang 1995 die endgültige Linienführung fest. Gegen diese kann jeder Betroffene Einspruch erheben. Das kann auch bei der NEAT wie bereits beim Personenverkehrskonzept Bahn 2000 zu mehrjähriger Verspätung führen.

### Kanaltunnel

**A**m 6. Mai wurde der Tunnel planmäßig von Queen Elisabeth II und Staatspräsident Mitterrand eingeweiht, doch der normale Betrieb läßt weiter auf sich warten. Nach neuesten Berichten wurde der Güterverkehr in der letzten Maiwoche aufgenommen, während der Personenverkehr im



Pendelzuglokomotive ESL 9000 mit einstöckigem, ganz geschlossenem Teilzug (»Rake«) für Autobusse und Caravans. Hinter der Lokomotive befindet sich der Auffahrtswagen mit teleskopartig verschiebbarem Kastenaufbau. Der Zug steht vor der Wartungshalle für Autotransportwagen. (Foto: QA Ltd.)

Oktober (nach der Reisesaison) aufgenommen und der Eurostar erst Ende nächsten Jahres die Insel erreichen wird..

Die zu erwirtschaftenden Zinskosten betragen nunmehr 1,3 Mrd. DM pro Jahr.



Auffahrtswagen für zweistöckige Pendelzüge für Personenautomobile. Das vordere Einfahrtor führt in das obere Geschoß der Verladewagen, durch das hintere gelangt man in das untere. (Foto: C. Münster)

## »Alpe Adria«

### Neue Kombidienste auf der Strecke von Bologna nach Triest

Die Kombiverkehrsgesellschaft »Alpe Adria« hat eine neue Frachtverbindung von Bologna nach Triest eingerichtet. Damit soll die mitteleuropäische Landverkehrsachse verlängert werden und als Anschluß für die nach Südostasien führenden Schifffahrtslinien dienen. Als zusätzliche Hinterlandverbindungen sind künftig auch Transporte von Mailand, Padua und Modena vorgesehen. Vor allem soll aber der Güterverkehr aus Deutschland und Österreich nach Triest ausgebaut werden. Auf dieser Relation werden heute bereits 50 000 Container im Jahr abgefertigt.

## FS-Investitionen

### Die Italienischen Staatsbahnen wollen bis zur Jahrtausendwende 9 Mrd. DM in das rollende Material investieren

Der Investitionsplan der Italienischen Staatsbahnen (FS), der im April veröffentlicht wurde, sieht bis zur Jahrtausendwende die Beschaffung neuer Bahnausrüstungen in Höhe von rund neun Milliarden DM vor. Dem italienischen Ministerrat ist ein entsprechendes Gesetzesdekret vorgelegt worden. Mit Hilfe einer Ausnahmeregelung bei der Europäischen Union sollen die Ausschreibungen wegen der schlechten Wirtschaftslage der italienischen Bahnindustrie in Italien erfolgen. Dabei sollen die italienischen Waggon- und Zughersteller 13 überwiegend mit Verlust arbeitende FS-Wartungszentren übernehmen. Mit Hilfe dieser Planes sollen 10 000 Arbeitsplätze erhalten bleiben.

Im Vordergrund stehen 32 Komplettversionen der Hochgeschwindigkeitszüge mit zwei Loks und 11 Waggonen und 20 reduzierte Ausführungen mit einer Lok und 6 Wagen. Sie sind für die Hochgeschwindigkeitsstrecken Turin-Venedig-Triest und Mailand-Rom-Neapel vorgesehen. Der Pendolino des Typs ETR 460 soll mit 35 Einheiten mit je 11 Wagen und 11 Einheiten mit je 6 Wagen beschafft werden. Der Pendolino ist vor allem für die grenzüberschreitenden Strecken mit der Schweiz und für die Strecken Rom - Taranto und Rom - Bari vorgesehen. Alle Triebfahrzeuge werden als Zweistromtriebfahrzeuge vorgesehen. Daneben

sind 50 Dieselausführungen mit jeweils zwei Wagen für die nichtelektrifizierte Strecken der Südregion vorgesehen.

Für den Güterverkehr ist der Kauf von 1400 neuen Güterwagen und 164 Loks der Bauart 668 (konstruiert von Fiat) vorgesehen.

Für den Verkehr in den Ballungsräumen stehen 130 zweistöckige Züge und 110 einstöckige Züge im Investitionsprogramm. Dazu kommen 240 Leichtlokomotiven (2,5 Megawatt Leistung für  $V=160$  km/h) und 130 Zweistromlokomotiven (Typ E 402 mit sechs Megawatt Leistung und  $V=200$  km/h).

---

## ANDERE VERKEHRSTRÄGER

---

### Kein Tempolimit

Vor drei Jahren noch fand es die Mehrheit sowohl der Eurobeamten in Brüssel als auch der Mitgliedsländer der Europäischen Union gar nicht nett, daß sich die Bundesrepublik Deutschland beharrlich gegen ein Tempolimit auf den deutschen Autobahnen sträubte. Die deutsche Haltung widerspreche dem Geist der Gemeinschaft. Die freie Fahrt auf den deutschen Autobahnen verschaffe der deutschen Automobilindustrie einen Wettbewerbsvorteil. Dies dürfe die Gemeinschaft nicht zulassen. Der Vertrag von Maastricht gab den Verkehrsministern die Kompetenz, „Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit“ zu ergreifen.

Heute ist das Tempolimit für die Europäische Union kein Thema mehr. Deutschland ist zwar immer noch das einzige Land, in dem der Autofahrer in bestimmten Abschnitten unbeschränkt Gas geben darf. Die Kommission, die dem Ministerrat Vorschläge unterbreiten darf, erklärt, sie habe keine diesbezüglichen Pläne in der Schublade.

Auch das Europäische Parlament ist zwar mehrheitlich davon überzeugt, daß ein allgemeines Tempolimit nicht nur die Verkehrssicherheit heben und dem Verkehrsfluß dienen würde. Aber die Verkehrssicherheit ist für sie in erster Linie eine Sache der Verkehrsinfrastruktur.

Das maßgebliche Stichwort, unter dem jede Tempolimitdiskussion abgewürgt wurde, lautet indes »Subsidiarität«. Es ist längst offizielle Brüsseler Politik, nationale Mentalitäten nicht anzutasten, und gehe dies auch auf Kosten der Gleichheit im Binnenmarkt.

---

### Neue Liebe zum Auto?

#### Wird jetzt die SPD zur Autofahrerpartei?

Der niedersächsische Ministerpräsident Schröder warnte eindringlich vor einer Erhöhung der Mineralölsteuer. Zwar habe die Mineralölsteuer eine ökologische Funktion, doch seien auch die sozialpolitischen Auswirkungen zu sehen. Statt dessen solle ein günstigeres Umfeld für die Automobilindustrie geschaffen werden. Auch Lafontaine, stellvertretender SPD-Vorsitzender, hatte Anfang März Forderungen zurückgewiesen, langfristig den Benzinpreis auf fünf Mark zu erhöhen. Wer solches verlange, verhindere, daß marktwirtschaftlicher Umweltschutz politische Mehrheiten bekommt.

Schröder wie Scharping lehnen generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf deutschen Straßen ab. Man will sich auf Brüssel verlassen, aber dort will man in dieser Beziehung nichts tun. Weiter macht sich Scharping Gedanken darüber, ob an einen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs nicht illusionäre Erwartungen geknüpft seien.

*Die GRV ist der Meinung, daß sich die SPD damit mehr und mehr vom Weg der verkehrspolitischen und ökologischen Vernunft, wie er vor zwei Jahren mit der Kampagne »Neue Beweglichkeit« eingeschlagen wurde, entfernt.*

---

### Daten, Daten ...

Mit dem anhaltenden Trend zur Dienstleistung, der internationalen geschäftlichen Vernetzung und der Einbeziehung des privaten Bereiches in die elektronische Kommunikation wird die Informationsmenge noch in ungeahntem Ausmaß zunehmen. Der Gedanke an eine »Informationsautobahn« drängt sich also förmlich auf. Rückgrat der künftigen Datenautobahnen werden die Glasfasernetze mit riesigen Übertragungskapazitäten bilden. Auf diesem Gebiet steht die deutsche Telekom mit etwa 80 000 km verlegter Glasfaserleitungen weltweit an der Spitze. Ein



Hochgeschwindigkeitsnetz verbindet bereits die großen deutschen Wirtschaftszentren. Man denke dabei z.B. auch an die künftige Zusammenarbeit der in Bonn verbleibenden und nach Berlin umziehenden Regierungsbehörden. Weiter ist daran zu denken, welche Datenmassen bei einer künftigen elektronischen Erfassung der Autobahngebühren anfallen werden. In Deutschland beginnen bereits die Interessengruppen sich zu formieren. Mit von der Partie sind neben der Telekom Konzerne wie Mannesmann, Veba, Bertelsmann, Deutsche Bank und die großen Stromversorgungsunternehmen. Da der Staat kaum die notwendigen Investitionen aufbringen kann, sind die privaten »Kabelzieher« schon auf dem Sprung. Dem steht jedoch in Deutschland noch das staatliche Netzmonopol entgegen. Der Zugang zur »Datenautobahn« muß so offen sein wie der Zugang zu den existierenden Autobahnen. Zu regeln bleibt außerdem auch die internationale Standardisierung. Bei einem Durchgangsland wie der Bundesrepublik Deutschland darf die Information nicht an den Grenzen enden, sondern der Datenhighway muß europaweit, ja weltweit »befahrbar« sein.

Der Leiter des Verkehrsamtes in der Schweiz, Hans-Ulrich Berger, meinte auf einer kürzlichen Veranstaltung der DVWG in München, daß mit einem solchen System auch der Umweltschutz »kaufbar« sein werde. Ein 44-t-Lkw werde dann im Schweizer Innenverkehr (der Durchgangsverkehr findet künftig nurmehr auf der Schiene statt) mit der Datenerfassung eben entsprechend hoch belastet werden.

(Bekanntlich haben seit dem 1.3.1993 die Kantone die Möglichkeit, Ausnahmen von dem in der Schweiz gültigen 28t-Limit zu gewähren und Fahrzeuge mit bis zu 44 t Gesamtgewicht zuzulassen. Dabei geht es im wesentlichen um den Nachlauf von Großcontainern, die von den Schweizer Terminals zum Empfänger transportiert werden sollen.)

## Keinen 44 t Lkw

**E**ine Anhebung des Gesamtgewichts für Lkw, wie sie ein Entwurf für eine neue Richtlinie der EG-Kommission vorsieht, würde nicht nur den Kombigesellschaften ungeheuren Schaden zufügen, sondern die Rückverlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße bedeuten. Daneben würde auch der Unterhalt für die Straßen steigen.

Auch Bundesverkehrsminister Wissmann sagte im März in Bonn: „44-t-Lkw gibt es nicht mit mir.“

Dagegen wird eine Erhöhung der Breiten von bisher 2,50m auf 2,55 m nicht beanstandet. Der kombinierte Verkehr werde durch diese Erhöhung nicht beeinträchtigt.

## Schnellstraßen der Information und Kommunikation Tele-Verkehrsmanagement

Fahrerinformation

Elektronische  
Leitsysteme

Frachtmanagement

Wetterinformationen

Elektronische  
Gebührensyste

Reiseinformationen

## Hafenumfuhr zwischen Bremen/Bremerhaven und Hamburg

**42** 000 Container wurden im Jahr 1993 in der sogenannten Hafenumfuhr zwischen Bremen/Bremerhaven befördert, und zwar 23 000 von Hamburg nach Bremen und 19 000 von Bremen nach Hamburg. Das Angebot durch die Transfracht Deutsche Transportgesellschaft, Frankfurt/Main, ist reiner Schienenverkehr; auch in den Häfen wird ausschließlich per Bahn gefahren. Dabei bedient Transfracht alle Hafenteile zu gleichen Konditionen. Größere Partien werden mit zusätzlichen Ganzzügen abgefahren. Diese Art der Hafenumfuhr ist ein wettbewerbsfähiges Angebot zum LkW-Verkehr und zur Küstenschiffahrt.

## Schlechte Luft

**Die Luft über der Nordhalbkugel  
ist schlechter als erwartet**

**W**ie die US-Raumfahrtbehörde NASA in Houston im Bundesstaat Texas mitteilte, ermittelte die Besatzung der US-Raumfähre Endeavour bei ihren Messungen über der Nordhalbkugel sehr hohe Kohlenmonoxidwerte. Kohlenmonoxide verursachen die Zerstörung der Ozonschicht und gelangen vor allem durch Industrieemissionen und Auspuffgase in die Atmosphäre. Im Verlauf ihrer zehntägi-

gen Weltraumfahrt nehmen die Astronauten in regelmäßigen Abständen in einer Höhe von drei bis 16 Kilometern Luftmessungen vor. Bei ähnlichen Tests waren in der Vergangenheit vor allem über der Südhalbkugel erhöhte Kohlenmonoxidkonzentrationen festgestellt worden. Dort nahm die Umweltverschmutzung den jüngsten Messungen zufolge ab.

## Der Verlust der Lufthansa ging 1993 zurück

**D**ie Deutsche Lufthansa AG hat ihren Verlust nach Steuern im vergangenen Jahr von 373 Mio DM in 1992 auf 110 Mio in 1993 reduziert. Der Verlust ist damit auf ein Drittel reduziert worden. Das Frachtaufkommen stieg um 5,4 % und die Zahl der Passagiere nahm um 3,8 % zu. Die Auslastung der Maschinen verbesserte sich um 4 % auf 69,2 %. Als Folge des harten Preiswettbewerbs stagnierte der Umsatz bei 15 Mrd. DM. Zum Erfolg hat der harte Rationalisierungskurs ganz wesentlich beigetragen. So konnte der Aufwand um 3 % (500 Mio DM) gesenkt werden. Insgesamt wurden in 1993 rund 4000 Arbeitsplätze abgebaut (gut 300 Mio DM).

## Bonn und Washington einig über bilateralen Luftverkehr

**B**undesverkehrsminister Wissmann und Lufthansachef Weber äußerten sich zufrieden über das Verhandlungsergebnis, das eine Genehmigung der LH/United-Korporation in Aussicht stellte. Mit dem Luftverkehrsabkommen und der Kooperation mit einer der bedeutendsten amerikanischen Luftverkehrsgesellschaft wird die LH ihre Spitzenposition im weltweiten Luftfahrtgeschäft weiter ausbauen. Die Kooperation mit United sei ein wesentlicher Beitrag zur »strategischen Sanierung« der LH, der mit zweistelligen Millionenbeträgen zu Buche schlagen werde. Die jetzt erzielte Vereinbarung geht so weit, daß die LH in größerem Umfang als bisher geplant Code-Sharing-Rechte zu sämtlichen Flughäfen in den USA wahrnehmen darf, und zwar 140 Flüge pro Woche ab 1.5.1994, 280 ab Nov. 94 sowie ab November 95 350 Flüge gemeinsam mit United. Als Gegenleistung darf ein zweiter US-Carrier Sharing-Dienste von deutschen Flughäfen aus anbieten.

Diese zunächst auf vier Jahre befristete Übergangsregelung wird die jahrzehntelange Phase der amerikanischen Dominanz im bilateralen Luftverkehr endgültig beenden. Danach wird wohl ein neues marktorientiertes Luftverkehrsabkommen mit den USA abgeschlossen werden. Der Bundesverkehrsminister erwartet ferner, daß die bereits 1992 vorübergehend eingeräumte liberale Regelung des Fracht- und Charterverkehrs zwischen Deutschland und den USA ebenfalls in eine Dauerlösungen umgewandelt werden wird.

Das Abkommen ist inzwischen von den beiden Verkehrsministern unterzeichnet worden; ab 1.6. starteten die ersten Gemeinschaftsflüge.

## Lufthansa wird privatisiert

**D**er Bund wird sich schrittweise aus seiner Lufthansabeteiligung zurückziehen. Ein erster Schritt in Form einer Kapitalerhöhung werde noch in diesem Jahr unternommen. Da sich der Bund daran nicht beteiligt, verliere er bereits die Majorität. Beim Verkauf aller Lufthansaanteile verspricht sich Bundesfinanzminister Waigel einen Erlös von etwa 3,1 Mrd. DM. Auch eine Pensionsregelung für die Lufthansa-Mitarbeiter ist inzwischen gefunden, aber das Privatisierungsprojekt ist nach den Worten des Bundesverkehrsministers „noch nicht endgültig in der Tasche“, denn die Tarifparteien müssen noch zustimmen.

## Autobahngebühren

**B**undesverkehrsminister Wissmann beabsichtigt, 1998 eine Autobahngebühr für alle Kraftfahrzeuge einzuführen. Die Erhebung soll streckenbezogen und elektronisch erfolgen (Road-pricing). Gleichzeitig soll dann der Kraftfahrer bei der Kfz-Steuer entlastet werden. Es sollen für Pkw etwa 5 und für Lkw 20 Pfennige pro Kilometer erhoben werden (nicht bestätigt!). Insgesamt soll das Autofahren nicht teurer werden. Wissmanns Pläne sind sowohl bei der FDP wie SPD umstritten.

Auf der Autobahn Köln - Bonn laufen inzwischen Versuche für die »road pricing-Anlagen«. Auf der europäischen Ebene läuft ebenfalls eine Reihe von Forschungs- und Normungsaktivitäten. Die Normung ist inzwischen auch auf die weltweiten Normungsgremien (ISO) ausgedehnt. Der Versuch auf der Autobahn Köln - Bonn soll vom April dieses Jahres bis Mitte 1995 dauern. Ab 1998/1999 ist eine Einführung in der europäischen Gemeinschaft denkbar.

## Autobahngebühr für Lastkraftwagen

**V**om 1.1.1995 soll es eine Straßenbenutzungsgebühr geben, die in Dänemark, Deutschland und den Benelux-Staaten erhoben wird. Die Gebühr beträgt für Fahrzeug mit vier oder mehr Achsen 2500 DM übers Jahr. Erwartet werden für 1995 700 Mio DM, wovon etwa 50 Mio für Verwaltung und dergleichen abgehen. Mit dieser Straßenbenutzungsgebühr will man vor allem den Transitverkehr zur Kasse bitten, der keinen Beitrag zur Finanzierung der Wegkosten leistet. An eine ähnliche Gebühr für Pkw wird derzeit nicht gedacht,

## Der Straßentransport ist viel zu billig

**A**uf einer gemeinsamen Tagung des Deutschen Verkehrsforums, des Railforum Nederland und des Rail Forum Sweden äußerte sich der Europa-Abgeordnete Günter Topmann (SPD), es gehe darum, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern. Wir müssen die freie Wahl des Verkehrsmittels vorsichtig in Frage stellen. Der Weg zu diesem Ziele führt über höhere Preise im Straßengüterverkehr. Die 1995 für schwere Lkw vorgesehene Straßenbenutzungsgebühr sei viel zu niedrig.

Für realistisch hält Topmann 10 000 bis 12 000 DM. Das würde auch den Bahnen im Wettbewerb helfen. Wenn der schwere Lkw nicht zu den vollen Kosten herangezogen werde, dann könne auch von den Bahnen nicht verlangt werden, daß sie die Netzkosten in voller Höhe tragen.

Ebenso hält das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) eine Verteuerung des Gütertransportes auf der Straße, flankiert von einem besseren Bahn-Angebot, für geboten. In ungewöhnlich scharfer Form kritisierte das Institut die bisherigen Beschlüsse zum Güterverkehr, u.a. die Reduzierung der Kfz-Steuer für Lkw, die unterproportionale Anhebung der Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoff sowie die Aufhebung bestimmter Regularien für Spediteure und Transporteure. Dadurch werde das System »Straßengüterverkehr« verbilligt mit der Folge weiteren kräftigen Wachstums sowie einer Verschlechterung der Wettbewerbssituation von Bahn und Binnenschiff. Die Bahn AG werde nicht in der Lage sein, im Güterverkehr schwarze Zahlen zu schreiben.

Das DIW empfiehlt eine Verschärfung der Sozialvorschriften, den Übergang zu einer emissionsabhängigen Kfz-Steuer, die Verdreifachung des Steuersatzes auf Diesel gegenüber dem Stand von Ende 1993 mit damals 55 Pf je Liter sowie die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren. Befürchtungen, der Wirtschaftsstandort Deutschland werde durch diese Steigerung der Transportkosten gefährdet, hält DIW für unbegründet.

## Freie Fahrt für den Transrapid

**A**nfang März beschloß das Bundeskabinett, die 284 km lange Referenzstrecke zwischen Hamburg und Berlin zu bauen. Ab dem Jahr 2004 sollen die beiden Städte im Zehn-Minuten-Takt mit Zügen mit 400 km/h Geschwindigkeit verbunden werden. Den Fahrweg in Höhe von 5,6 Mrd. DM will der Bund finanzieren. 3,3 Mrd. hat die Betreiber-gesellschaft für Fahrzeuge und Betriebseinrichtungen aufzubringen. Scheitern könnte das Projekt noch, wenn der Bundesrat mit seiner SPD-Mehrheit das Magnetschwebbahn-Planungsgesetz ablehnt, das von CDU/CSU und FDP im März eingebracht worden ist. Die einfache Fahrt soll 80 bis 100 DM kosten. Die Fahrzeit würde sich auf unter 60

Minuten verkürzen (der Zug braucht auf den unausgebauten Strecken 3 1/2 Stunden.) Der Betrieb wird privatwirtschaftlich geführt. Für die Nutzung des Fahrweges muß diese Gesellschaft der bundeseigenen Fahrweg AG ein Entgelt in Höhe der jährlichen Abschreibung von etwa 140 Mio DM zahlen. Hinzu kommt ein erfolgsabhängiger Betrag, der etwa 170 Mio DM ausmacht, wenn jährlich 14,5 Mio Fahrgäste (Die 14,5 Mio Fahrgäste beruhen auf einem früheren Gutachten von Prof. Rothengatter. Er sagt jetzt, unter realistischen Randbedingungen seien nur rund elf Millionen Fahrgäste zu erwarten.) befördert werden. Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium hält diese Prognosen für übertrieben. Die Betriebs-gesellschaft soll mit einem Eigenkapital von 1,5 Mrd. DM ausgestattet werden, zu dem u.a. auch Lufthansa und DB AG 300 Mio DM einbringen werden. Mit diesem Eigenkapital soll die Gesellschaft bei den Banken die nötigen Kredite in Höhe von 3,3 Mrd. DM aufnehmen können.

Ob es bei den Kosten von insgesamt 8,9 Mrd. DM bleiben wird, ist kaum zu glauben. Die Bereitschaft der Bahn, den Transrapid einzusetzen, wurde vom Verkehrsminister als klares Signal für Mut und Risikobereitschaft angesehen. Doch inzwischen will Dürr keine finanziellen Risiken eingehen; sein Anteil an der Betreiber-gesellschaft soll Geld des Bundes sein, und ferner will er jährlich rund 200 Mio DM als Ausgleich für Einbußen auf der bestehenden Eisenbahnstrecke haben.

Nach Auffassung von Forschungsminister Krüger und Verkehrsminister Wissmann demonstriert die Einführung des Transrapid die Leistungsfähigkeit des Industriestandortes Deutschland.

Mit dem ICE, dessen Trasse nur etwa 2,5 Mrd. kosten würde, würde die Fahrt nur etwa 20 Minuten länger dauern. Die Bahn hat dazu den Vorteil, daß sie schon im Herz der Städte ist. Daubertshäuser (SPD) sagt die Verbindung wird schlimmstenfalls dreigestückelt: Vorortzug, Transrapid, Vorortzug. Zum Schluß ist man länger unterwegs als mit dem ICE.

Über den Energieverbrauch und den Lärm des Transrapid im Vergleich zur Bahn gibt nachstehende Tabelle Auskunft.

Optimisten sehen schon, daß der Transrapid in der Zukunft auf allen wichtigen Strecken verkehren wird. Dann würde die Bahn frei für Güter und Regionalverkehr.

## Postdienst elektrisch

### Flächentest für Elektroautos beim Postdienst der Deutschen Bundespost

**N**achdem der TÜV Bayern/Sachsen von 1992 bis 1993 ein Versuchsfahrzeug mit positivem Ergebnis überprüft hat und zu dem Ergebnis kam, daß das neuartige aus Israel stammende Zink/Luft - Batteriesystem (Erfinder ist die Elektrik Fuel Ltd., Israel) alle postalischen Anforderungen erfüllt, will der Postdienst mit anderen Partnern aus der Industrie diesem innovativen System eine Chance im großflächigen Praxisbetrieb mit 60 Fahrzeugen in den Jahren





Eingebaut in einen Mercedes-Transporter (3,5t) wurde das neue Energiesystem einem ersten Straßentest unterzogen.

Bei der Überprüfung waren insbesondere die Energie- und Leistungswerte, die weit über denen herkömmlicher Batterien lagen, sowie die ökologische Unbedenklichkeit interessant. Den Untersuchungen lag der Einsatz ein Postbetrieb zugrunde, dessen Anforderungen drei- bis viermal höher liegen als im Individualverkehr. Während Elektrofahrzeuge mit einem Akkugewicht von 350 kg bisher eine Reichweite von rund 40 km hatten, erlaubt die Zink-Luft-Speichereinheit mit 53 kg Gewicht die gleiche Leistung. Bei gleichem Gewicht erlaubt die neue Technologie Fahrten von mindestens 300 km. Also spielt das Akku-Gewicht hier keine ausschlaggebende Rolle mehr. Die Batterie ist auch frei von endlagerungsbedürftigen Stoffen. Das Zink-Luft-Energiesystem verfügt über einen geschlossenen Kreislauf, da der Regenerationsprozeß unbegrenzt wiederholbar ist. Das Testfahrzeug erreicht in der Ebene eine Geschwindigkeit von 100 km/h,

1995/96 geben. Vor allem sollen dabei folgende Fragen geklärt werden:

- Ist das neue System wirtschaftlich zu betreiben?
- Bestätigen sich die Herstellerangaben und die Handhabung des Zink-Luft-Systems auch im Dauereinsatz?
- Welche zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen sind erforderlich, um das neue System flächendeckend einsetzen zu können?

nimmt Steigungen von mehr als 20 % und beschleunigt von 0 auf 50 km in 18 sec..

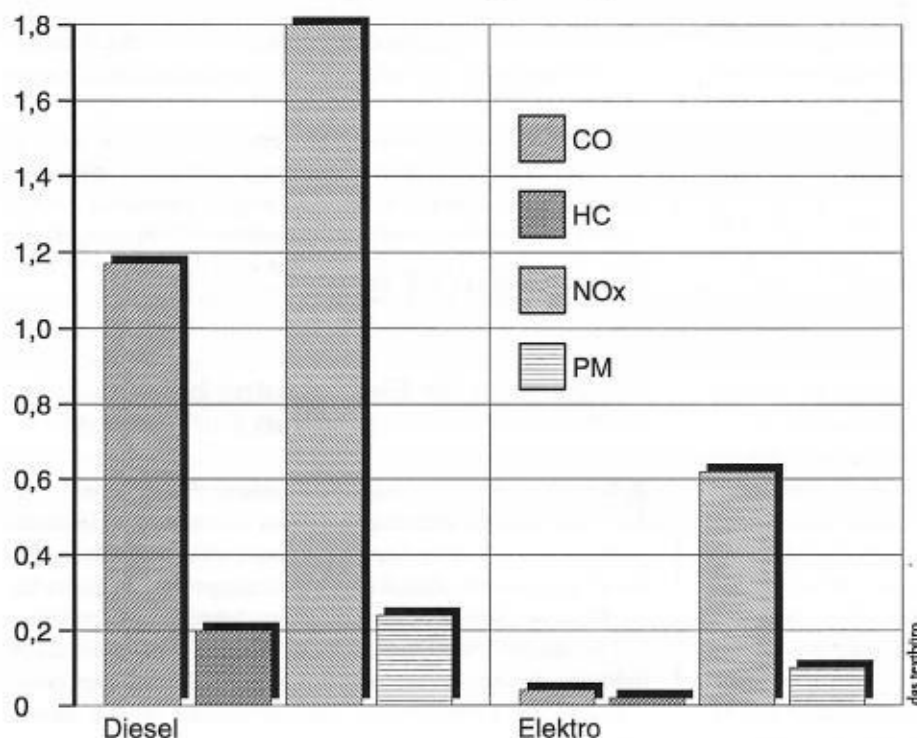
Als herausragendes Ergebnis ergab die Prüfung, daß die 5- bis 6-fachen Reichweiten gegenüber herkömmlichen Batterien erreicht werden.

Neben dem Postdienst sind am Betrieb von Teilflotten interessiert: die Telekom, die Siemens AG, die BMW-Technik GmbH und die Städte Mainz, Hamm und Bremen.

Wie aus nebenstehenden Bild zu ersehen ist, würden die Emissionen ganz erheblich zurückgehen. Vor Ort wäre mit Nullemissionen zu rechnen. Es bleibt zu hoffen, daß der Flächentest gute Chancen für die Ablösung der Dieselflotten bringt. Die Post würde dann jedes dritte ihrer rund 30 000 Fahrzeuge im Briefdienst auf Elektroantrieb umstellen. Vor allem muß das System aber bezahlbar sein. Gegenwärtig ist 1,40 DM für den gefahrenen Kilometer mit Elektrofahrzeug, verglichen mit 42 Pfennig beim Dieselantrieb zu bezahlen.

In der Grafik links werden die Emissionen eines Dieselfahrzeuges mit denen eines Elektrofahrzeuges verglichen.

## Emissionsvergleich (g/km)



## Personalia

### Professor Aberle

Prof. Dr. Gerd Aberle wurde mit Wirkung vom 1.1.1994 zum Honorarprofessor an der Technischen Universität Dresden ernannt. Er lehrt »Wettbewerb und Verkehr« in der Fakultät für Verkehrswissenschaften »Friedrich List«.

### Bernhard Bünck – 70 Jahre

Am 9.5.1994 vollendete Bernhard Bünck, Präsident des Bundesverbandes Spedition und Lagerei (BSL) sein 70. Lebensjahr.

### Klaus Daubertshäuser

Der langjährige Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion ist zum 1.7. in den Vorstand der Bahn AG berufen worden.

### Rolf Heine – Präsident des Bundeseisenbahnvermögens

Präsident Heine, vor allem für die zur Bahn abgeordneten Beamten und für die nichtbahnnotwendigen Liegenschaften zuständig, residiert in der Frankenallee 2-4, 60327 Frankfurt/Main. Heine war früher Dezernent in den Bundesbahndirektionen Wuppertal, Köln und Essen. Zuletzt war er im Bundesverkehrsministerium für die Zusammenführung von DB und DR zuständig.

### Prof. Dr. Seidenfus 70 Jahre

Am 5.5.1994 vollendete der ehemalige Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster das 70. Lebensjahr. Zahlreiche Organisationen versichern sich weiterhin seines Rates. Er ist Mitglied des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Verkehr und war über mehrere Jahre Präsident der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft.

### Rüdiger Schwarz 60 Jahre

Der frühere Präsident der ehemaligen Bundesbahndirektion Essen ist 60 geworden. Er widmete sich in Essen vor allem der Förderung des Güterverkehrs, in seiner Amtszeit wurden mehrere S-Bahn-Vorhaben verwirklicht und die Finanzierung der S-Bahn von Haltern über Essen nach Wuppertal konnte gesichert werden.

### Hans Wenger

Wenger war 25 Jahre lang Sprecher der Geschäftsführung der Kombiverkehr, Frankfurt am Main. Er schied zum 1.4.1994 aus. Er war in vielfältiger Weise für den Kombiverkehr tätig und hat sich für ihn verdient gemacht.

## Neue Eisenbahnabteilung im Bundesministerium für Verkehr

Im Zuge der Bahnreform wurde die Eisenbahnabteilung verkleinert. Leiter ist Hans Gerhard Gern.

Das Referat E 10 (Eisenbahnverkehrspolitik) leitet Axel Holst, das Referat E 11 (Eisenbahnrecht) Herr Burgmann, das Referat E 12 ist zuständig für das Bundeseisenbahnvermögen und das Eisenbahnbundesamt und wird von Becker-Grüll, das Referat E 13 (Investitionsplanung und -finanzierung) wird von Jürgen Boye, das Referat E 14 (Schienenpersonennahverkehr und Regionalisierung) von Graf Beissel, das Referat E 15 (Eisenbahnverkehr und -betrieb) von Eberhard Ehrlich und das Referat E 16 (Eisenbahnbau und Umweltschutz) von Prof. Dr. Alphons Seche geleitet.

## Kurzberichte

### Großbaustelle Berlin

Wegen der Baumaßnahmen zur Erneuerung der Stadtbahnstrecke Berlin-Zoo und Berlin Hbf verkehren alle Züge nur ab Berlin Zoo. Alle IC-Züge ab Bahnhof Zoo halten in Nauen westlich von Berlin. Dort gibt es Anschluß am selben Bahnsteig an die IC- und EC-Züge nach Dresden, Prag und Budapest. Diese fahren über den Berliner Außenring, halten in Berlin-Lichtenberg, um dann über den Flughafen Berlin-Schönfeld nach Dresden zu fahren. Die Reisezeiten z.B. zwischen Hamburg und Dresden bleiben dadurch unverändert.

### Nantenbacher Kurve in Betrieb

Zwischen Lohr am Main und Gemünden ist die Nantenbacher Kurve in Betrieb genommen worden, die eine Verbindung der Spessartsrecke mit der Neubaustrecke Fulda-Würzburg herstellt. Die IC-Züge zwischen Frankfurt und Würzburg sparen dadurch 9 Minuten Fahrzeit. Weitere 7 werden durch fahrplantechnische Maßnahmen in Frankfurt gewonnen.

### Stuttgarter Hauptbahnhof soll untertunnelt werden.

Bundesverkehrsminister Wissmann und der Vorstandsvorsitzende der Bahn AG Dürr schlagen vor, aus dem Stuttgarter Kopfbahnhof einen unterirdischen Durchgangsbahnhof zu machen und ein Gelände von etwa 80 Hektar für städtebauliche Zwecke freizugeben. Das unter Denkmalschutz stehende Empfangsgebäude müsse dabei jedoch erhalten bleiben. Der Erlös aus dem Grundstücksverkauf soll zur Finanzierung des Projektes verwendet werden. Zunächst soll eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werden.

## 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.

Nach Schweizer Votum  
fordern immer mehr Politiker:

# „Deutscher Transit weg von der Straße!“

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-  
verbindung: Stadtparkasse 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: