

Bromberger Straße 5
40599 Düsseldorf

GRV

Nachrichten

GESELLSCHAFT FÜR RATIONALE VERKEHRSPOLITIK e.V.

VERKEHRSPOLITIK

Aufgaben künftiger Verkehrspolitik

**Referat des Vorsitzenden des
Verkehrsausschusses des Deutschen
Bundestages, Dionys Jobst, MdB
gehalten vor dem Wirtschaftsbeirat der
Union in München am 27. Juli 1994**

In der abgelaufenen Legislaturperiode nahm die Verkehrspolitik einen wichtigen Platz im Bereich der verschiedenen Politikbereiche ein. Vielleicht hat die Verkehrspolitik in der letzten Wahlperiode von allen elf vorhergehenden Wahlperioden die wichtigste Rolle gespielt.

Ausdruck dessen war, daß im letzten Haushalt der Verkehrsbereich zum ersten Mal – nach dem Rückgang des Verteidigungshaushaltes – die Nummer zwei gewesen ist. Auch im Ansatz für den Haushalt 1995 nimmt der Verkehrsetat Platz 2 ein. Er ist damit der größte Investitionshaushalt des Bundes.

In der jetzt zu Ende gehenden Wahlperiode sind durch grundlegende Entscheidungen wichtige Weichenstellungen in der Verkehrspolitik erfolgt.

Will man der Verkehrspolitik der letzten vier Jahre eine gemeinsame Überschrift geben, kann man durchaus von

„Privatisierung und mehr Wettbewerb“

sprechen.

Wir haben die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn privatisiert und in der Deutschen Bahn AG zusammengeführt. Mit der Bahnreform haben wir damit den Grundstein gelegt zu einem marktgerechten, am Kunden orientierten Schienenverkehr.

Die Privatisierung der Deutschen Flugsicherung war eine weitere Umsetzung der Philosophie, daß der Staat sich aus Bereichen zurückziehen soll, die privatwirtschaftlich besser organisiert werden können.

Mit dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz haben wir die Voraussetzungen geschaffen, daß Straßen in Zukunft auch privat gebaut werden können und der Betreiber für ihre Benutzung – wie bei jeder anderen Dienstleistung auch – Gebühren verlangen kann.

Durch die Senkung der Kraftfahrzeugsteuer und die Einführung der Vignette sind wichtige Maßnahmen eingeleitet worden, die die Benachteiligung des deutschen Güterkraftverkehrs auf europäischer Ebene weiter verringern.

Aber mit den von mir aufgezählten Maßnahmen – ich meine auch Erfolge! – haben wir bei weitem nicht die Verkehrsprobleme gelöst.

VERKEHRSPOLITIK	
Aufgaben künftiger Verkehrspolitik	1
Szenarien: Bedrückende Prognosen	4
Die zukünftige Verkehrspolitik im Güterverkehr	8
Kosten der Staus	11
Flankenschutz für die Bahnreform	11
BAHNEN	
Leistungen der DB AG im ersten Halbjahr	12
Bahntrans	12
ICE-Strecke München–Ingolstadt–Nürnberg	12
Sanierung der Stadtbahn in Berlin	12
Bahn fährt künftig 70% der Post	13
Bayern gründet Bahn AG	13
25 Jahre Kombiverkehr	13
Partiefracht Deutschland–Österreich	13
1000 Tage ICE	14
VERKEHR IM AUSLAND	
Schweizer Nord/Süd-Transporte auf Schiene	14
Auch Belgien plant Bahnreform	14
Japan bleibt auf Eisenbahnschulden sitzen	15
ANDERE VERKEHRSTRÄGER	
Privatisierung des Bundesautobahnnetzes	15
Benzin mit weniger Benzol	16
Mit Erdgas gegen Ozon	17
Ozonalarm in Hessen	17
Tempolimit bei Ozon	18
Von Töpfer auch nur Widersprüchliches	18
Scharping fordert jetzt ein Tempolimit	18
Überrollt uns die Autoflut?	18
PERSONALIA UND KURZBERICHTE	
U.a. Transrapid, Brennerbasistunnel, Finanzspritze für Infrastruktur in Slovenien ...	19

Wir brauchen uns nur umzuschauen, um zu sehen, daß die Situation im Verkehr keineswegs so ist, daß wir vollständig zufrieden sein können. Verkehrspolitik wird auch immer von einem Thema für Experten, wie dies früher einmal war, zu einem wichtigen Thema für alle Bürger:

Jeder ist betroffen. Fast jeder steht einmal im Stau, beklagt das Parkplatzproblem in unseren Großstädten, leidet unter Lärm und Abgasen.

Die öffentliche Diskussion beschäftigt sich zunehmend mit den Problemen des Verkehrs. Die Gefahren für Mensch und Umwelt durch den ständig wachsenden motorisierten Individualverkehr werden angeprangert. Und während uns allen die Probleme mit Lärm, Energieverbrauch und Schadstoffbelastung hinreichend bekannt sind, zeigen uns alle Prognosen über den künftigen Verkehr, daß dieser noch weiter wachsen wird.

Tatsache ist, daß in Deutschland im vergangenen Jahrzehnt der Verkehrssektor ein enormes Wachstum erlebt hat: Von 1980 bis 1992 hat der Individual-Pkw-Verkehr von 530 Milliarden Pkm im Jahr auf über 715 Milliarden Pkm zugenommen; die wesentlich umweltfreundlichere Eisenbahn dagegen stagniert. Auch die Zuwachsrate im Lkw-Verkehr ist erheblich: Wurden 1980 noch unter 300 Millionen Tonnen im Fernverkehr über deutsche Straßen gefahren, so waren es 1991 allein in den alten Bundesländern über 480 Millionen.

Und alle Prognosen zeigen uns, daß diese Entwicklung noch weiter anhalten wird. Nur sind Prognosen natürlich keine Naturgesetze und die Politik kann auf die äußeren Rahmenbedingungen, von denen die Prognose ausgeht, Einfluß nehmen. Sie muß sogar Einfluß nehmen, wenn sie unerwünschte Entwicklungen vermeiden will!

Da wir in einer mobilen Gesellschaft leben, die auf Mobilität angewiesen ist, können wir nicht mit Hilfe der Verkehrspolitik die notwendige Mobilität unterdrücken. In diesem Zusammenhang halte ich nichts von der Verteufelung des Autos! Eine solche Politik führt uns nicht weiter. Insgesamt ist und bleibt das Auto unverzichtbar. Nur ist dieses nicht immer und zu jeder Zeit das richtige Verkehrsmittel. Einerseits darf man die Mobilität nicht mit Automobilität verwechseln, andererseits führen jene Vorschläge, die auf eine einseitige radikale und dirigistische Reduzierung des Straßenverkehrs abzielen, volkswirtschaftlich, sozial und umweltpolitisch ins Abseits.

Diesen politischen Einfluß zu nehmen, um unerwünschte Entwicklungen zu vermeiden, sollte um so einfacher sein, da im Grundsatz über die verkehrspolitischen Ziele

- Vermeidung von unnötigem Verkehr,
 - Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und
 - bestmögliche Vernetzung aller Verkehrssysteme
- Einigkeit besteht.

Dabei muß auch die Verkehrspolitik vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen in Deutschland und in Europa gesehen werden. Wir leben derzeit in einer Umbruchsituation wie nie zuvor seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland, die natürlich auch Auswirkungen auf die Verkehrspolitik hat.

Als Stichworte will ich nur nennen: Deutsche Vereinigung, Öffnung der Ostgrenzen, soziale und wirtschaftliche Transferleistungen in die neuen Bundesländer und Sparkonzepte unterschiedlichen Ausmaßes und Inhalts beim Bund und allen Bundesländern. Dies ist der Rahmen, in dem wir uns zur Zeit bewegen und in dem auch Verkehrspolitik gemacht werden muß.

Gleichzeitig und zunehmend immer mehr stellt der Umweltschutz Forderungen an die Verkehrspolitik. Es gibt heute keine verkehrspolitische Entscheidung mehr, die nicht auch unter Umweltschutzgesichtspunkten diskutiert wird.

Der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen muß zurecht die Basis jeder verkehrspolitischen Entscheidung bilden. Eine solche Strategie kann aber nicht bedeuten, daß wir einen Strom von Reglementierungen und Belastungen über die Verkehrsteilnehmer ergießen müssen. Statt dessen müssen wir den Gemeinsinn und die Eigenverantwortung der Bürger im Verkehr fördern.

Den Menschen muß dann Sinn und Nutzen ihres Tuns begreiflich sein, sie müssen aus eigenem Antrieb handeln. Rund drei Viertel der Deutschen sehen im Auto das optimale Verkehrsmittel. Das darf die Politik nicht übergehen. Im Gegenteil: Auch der Umweltschutz als Grundprinzip der Verkehrspolitik darf nicht zu kurzfristigem Aktionismus führen.

Unter kurzfristigem Aktionismus verstehe ich zum Beispiel, wenn als Konsequenz aus dem Ozon-Test in Heilbronn ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen von 130 km/h und bei Nacht und in der Nähe von Wohngebieten von 60 km/h gefordert wird. So eine Forderung ist Illusion. Gerade Deutschland als das Transitland Europas kann sich diese Art von „Verkehrsverhinderungspolitik“ nicht leisten. Staus ohne Ende wären die zu erwartenden Folge.

Ich verweise in diesem Zusammenhang auf das Umweltgutachten 1994 des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, das festgestellt hat, daß allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Bundesautobahnen nur dann ein wirksames Mittel zur Emissionsreduzierung seien, wenn sie die heute gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten von Pkw und Lkw erheblich reduzieren würden. Insofern kann die Einführung eines Tempolimits von 130 oder 120 km/h für Pkw nur als eine symbolische Maßnahme angesehen werden, deren Reduktionswirkung weniger als ein halbes Prozent der gesamten CO₂-Emissionen ausmache. Die Reduzierung der Schadstoffe, die ein wichtiges Ziel der Verkehrspolitik ist, muß vielmehr durch benzinärmere Autos erreicht werden. So bezeichnet die deutsche Automobilindustrie Diesel-Pkw mit einem Verbrauch von 3 Litern auf 100 km als möglich, die gleichzeitig nur 0,3 % Schadstoffe und 0,05 % Partikel ausstoßen würden. Dies zeigt, in welche Richtung gearbeitet werden muß. Bei der Planung künftiger Verkehrspolitik und der Beschreibung ihrer Aufgaben müssen wir all diese Vorgaben als Ausgangsvoraussetzungen und Rahmenbedingungen im Auge behalten.

Welche Aufgaben sind es nun im einzelnen, die die Verkehrspolitik in den nächsten Jahren bewältigen muß?

Bei der Bahn muß jetzt, nach dem diese in ein Unternehmen umgewandelt worden ist, dafür Sorge getragen werden, daß sie in einer „inneren Bahnreform“ in die Lage versetzt wird, ihre Aufgaben auch als ein Unternehmen zu erfüllen. Hier ist insbesondere die Regionalisierung anzusprechen, durch die ein finanzierbarer und bezahlbarer Schienenpersonennahverkehr geschaffen werden muß.

Wir müssen eine optimale Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsträger schaffen. Für die Vernetzung der Verkehrsträger muß sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr die Funktion der Schnittstellen sichergestellt werden. Für Bahn und Auto liegen diese Schnittstellen unter anderem in den

- Umschlagstellen des kombinierten Verkehrs,
- den Güterverkehrszentren und
- den Frachtzentren von Bahn, Post und anderen.

Durch eine verstärkte kooperative Zusammenarbeit können hier die Transportketten nahtlos verknüpft werden. An den Schnittstellen muß eine übergreifende entsprechende Informationsstruktur geschaffen werden, damit den Anforderungen der Benutzer entsprochen werden kann. Bei einer entsprechend guten Organisation dieser Vernetzung schaffen wir dadurch auch die Voraussetzung dafür, den Mehrverkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen.

Zwar sind in der zu Ende gehenden Wahlperiode wichtige Maßnahmen eingeleitet worden, die Benachteiligung des deutschen Güterkraftverkehrs auf europäischer Ebene weiter zu verringern, trotzdem beklagt das deutsche Gütergewerbe zurecht Wettbewerbsnachteile deutscher Transportunternehmer im Vergleich zu ausländischen Unternehmern. Dies gilt insbesondere auf fiskalischem Gebiet, bei fahrzeugtechnischen Bestimmungen und bei der Überwachung und Ahndung von Verstößen.

Verkehr ist und war immer grenzüberschreitend, deshalb wird es auch in Zukunft nicht ausreichen, lediglich in Deutschland Gesetze und Regelungen zu ändern. Kein anderer Politikbereich ist so sehr von Europa und der europäischen Harmonisierung abhängig wie gerade der Verkehrsbereich, und Deutschland ist davon als Transitland Nummer eins besonders betroffen. Deshalb muß auch die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in der Europäischen Union und mit den übrigen europäischen Staaten – auch und gerade den Staaten Osteuropas – ein zentrales Anliegen der Verkehrspolitik der Zukunft bleiben. Denn die Harmonisierung ist in verschiedenen Bereichen in Europa noch nicht erreicht. Es wird in Zukunft darum gehen, im fiskalischen, sozialen und technischen Bereich, aber auch bei der Kontrollintensität, eine weitere Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zugunsten der deutschen Transportwirtschaft in der Europäischen Union durchzusetzen.

Auf dem Gebiet der Sozialvorschriften bestehen in der EU bereits einheitliche Rechtsvorschriften, aber es ist kein Geheimnis, daß diese nicht einheitlich angewandt werden. Hier ist es erforderlich, daß die deutsche Seite in der EU Defizite aufzeigt und mit allem Nachdruck auf dem Vollzug der entsprechenden Vorschriften besteht. Es darf nicht

so sein, daß innerhalb der EU die Italiener sich die Vorschriften ausdenken, die Franzosen sie ausformulieren und wir Deutschen die einzigen sind, die sie auch anwenden!

Bei den jeweiligen bestehenden bilateralen Kommissionen mit Nicht-EU-Staaten muß dafür eingetreten werden, daß die Kontingentaufstockungen der jeweiligen Marktlage und auch den Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs entsprechen. Hier muß vereinbart werden, daß ein stufenweise zu erhöhender Anteil der gegenseitig genehmigten Fahrtgenehmigungen für Lkw nur für solche Lkw gilt, die EU-Standard erfüllen.

Ganz wichtig bleibt die anzustrebende Harmonisierung im Bereich der Fiskalkosten. Wenn es nicht gelingt, die Mineralöl- und Kfz-Steuer in Europa anzugleichen, werden alle anderen Maßnahmen Stückwerk bleiben. Aber gerade diese Aufgabe wird die schwierigste sein.

Verkehrspolitik für den Güterverkehr bedeutet heute fast immer auch Europapolitik, und Europapolitik bedeutet auch fast immer Verkehrspolitik. Bestandteil der Verkehrspolitik wird auch immer der Güterverkehr mit dem Lkw bleiben. Dies gilt insbesondere für den ländlichen Bereich, den Nahverkehr und für schnell zu befördernde Güter. Vor dem Glauben, es sei möglich, den Gütertransport nahezu vollständig auf die Schiene zu verlagern, muß man warnen.

Von zentraler Bedeutung in der europäischen Verkehrspolitik ist die Verbesserung der Infrastrukturverhältnisse. Das unzureichende Infrastrukturangebot und die teilweise Inkompatibilität der einzelstaatlichen Netze sind ein gravierendes Hemmnis für wirtschaftliches Wachstum und die europäische Integration. Zu begrüßen ist daher, daß nach Artikel 129b des EG-Vertrages „die Gemeinschaft zum Aufbau und Ausbau transeuropäischer Netze in den Bereichen der Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur“ beitragen soll, um so den Verbund und die Interoperabilität der einzelstaatlichen Netze sowie den Zugang zu diesem Netz zu fördern.

Die Verantwortung für den Bau und die Finanzierung von Infrastrukturen sollte in nationaler Verantwortung liegen. Eine Verlagerung dieser Kompetenzen auf EU-Ebene widerspricht nicht nur der angestrebten Liberalisierung, Dezentralisierung und Privatisierung, sondern auch dem EG-Vertrag zugrundeliegenden Subsidiaritätsprinzip. Aufgabe der EG-Kommission muß es sein, auf der Grundlage nationaler Verkehrswegeplanungen und in enger Abstimmung mit den Mitgliedstaaten für die Entwicklung transeuropäischer Netze und eine verbesserte Koordinierung der einzelstaatlichen Vorhaben zu sorgen. Darüber hinaus muß sie bei der Definition rechtlicher Rahmenbedingungen für die Anwendung der in vielen Staaten noch fehlenden privaten Finanzierungsmöglichkeiten für den Bau von Infrastrukturen unterstützend tätig werden.

Bei der Finanzierung künftiger Aufgaben der Verkehrspolitik sollte der Einsatz privater Mittel verstärkt berücksichtigt werden. Dies gilt nicht zuletzt für den Straßenbau, wobei dies aber nicht heißen soll, daß sich der Staat aus seiner Aufgabe des Straßenbaus grundsätzlich zurückziehen wird. Grundsätzlich wird auch weiterhin der Staat den Straßenbau betreiben. Bei den privat zu finanzierenden Projek-

ten wird es um solche gehen, die der Staat nicht so oder nicht jetzt finanzieren kann. Sie werden also die Ausnahme bleiben.

Keinesfalls sollte die künftige Verkehrspolitik über weitere Abgaben finanziert werden. Die Belastung durch Steuern und Abgaben und speziell auch die Belastung des Kraftfahrers ist an ihrer oberen Grenze angekommen. Was rot-grüne Gedankenspiele von einem Benzinpreis von 5 DM je Liter nicht nur für die Privathaushalte, sondern auch für unsere Wirtschaft bedeuten würden, muß ich sicher nicht näher erläutern. Eine weitere Erhöhung der Abgaben und Steuern ist insoweit abzulehnen und wird auch von den betroffenen Bürgern nicht mehr akzeptiert.

Ich glaube, ich habe Ihnen damit kurz umrissen, welche Herausforderungen auf die Verkehrspolitik nach den großen Erfolgen und Leistungen in der abgelaufenen Wahlperiode auch in nächster Zukunft noch warten.

Die vorstehenden Ausführungen sind Auffassung des Verfassers und nicht der GRV.

Bedrückende Prognosen

Forschungsvorhaben über die Verminderung der Luft- und Lärmbelastungen im Güterverkehr 2010

Das Forschungsvorhaben wurde im Auftrag des Umweltbundesamtes unter der Leitung des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, 1994 erstellt. Dabei wurden die technischen und verkehrspolitischen Möglichkeiten untersucht, die geeignet sind, die vom Güterverkehr ausgehenden Umweltbelastungen (Luftschadstoffe und Geräusche) zu reduzieren. Am Gutachten haben mitgewirkt: die Gesellschaft für Informatik, Verkehrs- und Umweltplanung mbH Berlin (IVU) und das Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg e.V. (IFEU). Das Gutachten bezieht sich auf Gesamtdeutschland.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß eine Verminderung der Umweltbelastungen ohne Gefährdung des Wirtschaftswachstums nur erreicht werden kann, wenn alle politischen Entscheidungsträger (EG, Bund, Länder und Kommunen) hier an einem Strang ziehen.

Wir halten das Gutachten für so wichtig, daß wir hierüber ausführlicher als sonst üblich berichten wollen.

Für das Jahr 2010 wurde ein **Trend-** und ein **Verminderungs-Szenario** definiert.

Im **Trend-Szenario** wurde die Verkehrsentwicklung unter der Annahme prognostiziert, daß es zu keinen wesentlichen Änderungen in der Verkehrspolitik kommt. Im **Verminderungs-Szenario** wurde untersucht, welche Maßnahmen und Strategien bestehen, bei gegebenen ökonomischen und demographischen Strukturdaten die Luftschadstoff- und Geräuschemissionen bzw. -emissionen zu verringern. Es wer-

den Maßnahmen verschiedener Art (Ordnungs-, Preis- und Infrastrukturpolitik, Organisation, Marketing und Technik) simultan betrachtet.

Im **Verminderungs-Szenario** verringern sich die Emissionen des Güterverkehrssystems deutlich. Insbesondere wegen strikter Grenzwerte und höherer Energieeinsparung, aber auch durch Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und Binnenschifffahrt sowie durch Verkehrsvermeidung sind alle Emissionen wesentlich niedriger als im Trend-Szenario. Allerdings liegen die CO₂-Emissionen auch im Verminderungs-Szenario noch über den Werten des Basisjahres 1988. Aufgrund der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene steigen die Geräuschemissionen der Bahn im Verminderungs-Szenario geringfügig; insgesamt sinken die Geräuschbelastungen deutlich.

Das wichtigste Element des **Verminderungs-Szenario** ist die Verkehrsverlagerung. Hier wird ein alternativer ordnungs-, fiskal- und verkehrspolitischer sowie administrativer Rahmen definiert, der die Wettbewerbssituation von Bahn und Wasserstraße gegenüber dem Lkw verbessert.

Verkehrsvermindernde Maßnahmen sind neben der Verkehrsverlagerung gleichermaßen wichtig für eine Verminderung der Umweltbelastungen. Verkehrsvermeidende Effekte ergeben sich vor allem daraus, daß die verladende Wirtschaft aufgrund erhöhter Transportkosten sich andere Bezugs- und Lieferquellen mit kürzeren Transportweiten sucht. Die indirekten Auswirkungen der Telekommunikationstechnik auf den Güterverkehr (Routenplanung, Leerfahrtenanteil, durchschnittliche Auslastung der Fahrzeuge, Verkehrsleittechnik u.a.m.) werden ebenfalls im Verminderungs-Szenario berücksichtigt.

Für die Wirkungsbilanzen der Bahn werden besondere Schätzungen für Produktionsformen – Einzelwagen, Ganzzug und kombinierter Verkehr – und die Betriebsleistungen untersucht.

Es werden jeweils der Energieverbrauch und die Luftschadstoffe (NO_x, HC, CO, SO₂, und CO₂) verkehrsträgerspezifisch (Lkw, Bahn, Binnenschiff) untersucht und differenziert nach Antriebsarten (Otto-, Diesel-, Elektroantrieb) ermittelt. Die anteiligen Emissionen von Kraftwerken und Raffinerien werden ebenso berücksichtigt wie die Emissionen, die beispielsweise im Verminderungs-Szenario durch die Verkehrsverlagerung (Umschlagszentren für kombinierte Verkehre) zusätzlich anfallen.

Das Trend-Szenario

Das Trend-Szenario ist erforderlich als Ausgangspunkt für die Wirkungsschätzungen der zu untersuchenden Maßnahmen und liefert Vergleichsgrößen zum Verminderungs-Szenario.

Unterlage ist die Bundesverkehrswegeplanung mit der Langfristprognose für den Güterverkehr bis zum Jahr 2010. Die stärksten Veränderungen resultieren aus

- der Einheit Deutschlands,
- der Öffnung der osteuropäischen Märkte und
- der Vollendung des Binnenmarktes.

Eine wesentliche Rolle spielt die Deregulierung. Wirtschaftswachstum bedeutet in der Regel auch immer Ver-

kehrswachstum. Der Bau neuer und die Erweiterung der bestehenden Verkehrswege findet entsprechende Berücksichtigung.

Die Annahme für die Leitdaten, aufgeteilt nach 12 Güterverkehrsbereichen und 4 Hauptverkehrsbeziehungen, entsprechen den Prognosen für die Bundesverkehrswegeplanung:

- durchschnittliche Zunahme des Bruttosozialprodukts von 1990 bis 2010 um jährlich 2,3 % für die alten Bundesländer,
- Angleichung der Wirtschafts- und Lebensverhältnisse in Ostdeutschland an Westdeutschland,
- positive Wirtschaftsentwicklung in Osteuropa.

Insgesamt zeigen die Trendprognoseergebnisse eine Veränderung in der Aufkommensstruktur zugunsten von Gütern mit höherer Transportweite, mit höherem Anteil an grenzüberschreitendem Verkehr und geringerer Affinität zur Schiene. Dabei spielen „Just in time-Transporte“ eine große Rolle. Sie sind überhaupt erst durch den Lkw möglich geworden.

Daraus ergibt sich:

- Steigerung des Transportaufkommens im Straßengüterverkehr um 75 %,
- mehr als eine Verdoppelung der Straßentransportleistung,
- eine Zunahme der Leistung der Bahn um nur 10 %, wobei die tkm im Binnenverkehr um rund 25 % zurückgehen, während sie sich im grenzüberschreitenden Verkehr fast verdoppeln.

Im Vergleich zur Güterverkehrsprognose des BVWP ergibt sich im Trend-Szenario des DIW ein um 20 % geringeres Wachstum der Transportleistungen:

Verkehrsprognose BVWP '92 – Verkehrsleistung in Mrd tkm				
	1988	1991	2010	DIW-Trend 2010
Straßengüterfernverkehr	122	163	238	257 (52 %)
Eisenbahn	125	86	194	135 (27 %)
Binnenschifffahrt	63	63	116	103 (21 %)
Insgesamt	310	312	548	495 (100 %)

Die BVWP-Prognose für die Bahn ist nach Ansicht von DIW zu optimistisch. DIW kommt zu diesem Ergebnis, weil die künftigen Rahmenbedingungen nicht die Bahn, sondern die Straße begünstigen:

- Die EG-Liberalisierung führt tendenziell zu Kostensenkungen im Straßenverkehr
- Die Verschiebung in der Güterstruktur zu kleineren Sendungsgrößen und höherem Streuverkehr betrifft ein Marktsegment, bei dem die Bahn wegen der erforderlichen Umlade- und Umstellvorgänge benachteiligt ist.
- Für zunehmend verlangte transportergänzende Dienstleistungen (Verpackung, Lagerhaltung, Regalbestückung) erscheint die Bahn weniger gut gerüstet.
- Längere Grenzaufenthalte werden auch nach Wegfall der Zollgrenz-Abfertigungen die Bahn stärker belasten als die Straße, da die Straßen in den Ländern der EG ein einheitliches Netz bilden.

Verminderungs-Szenario

Die Akzeptanz für eine stärker an Umweltgesichtspunkten orientierte Verkehrspolitik ist nur dann gegeben, wenn

- die freie Wahl der Verkehrsmittel grundsätzlich erhalten bleibt,
- die Transportnachfrage im Güterverkehr nicht durch administrative Maßnahmen eingeschränkt wird,
- sie wirtschafts- und sozialpolitisch ausgewogen ist.

Das Verminderungs-Szenario setzt auf drei Ebenen an:

- Verkehrsverlagerung,
- Transportvermeidung (höhere Auslastung der Fahrzeuge, Verminderung der Leerfahrten, Verringerung der durchschnittlichen Transportentfernungen, Transportrationalisierung) sowie
- allgemein verbesserte Fahrzeug- und Umschlagtechniken.

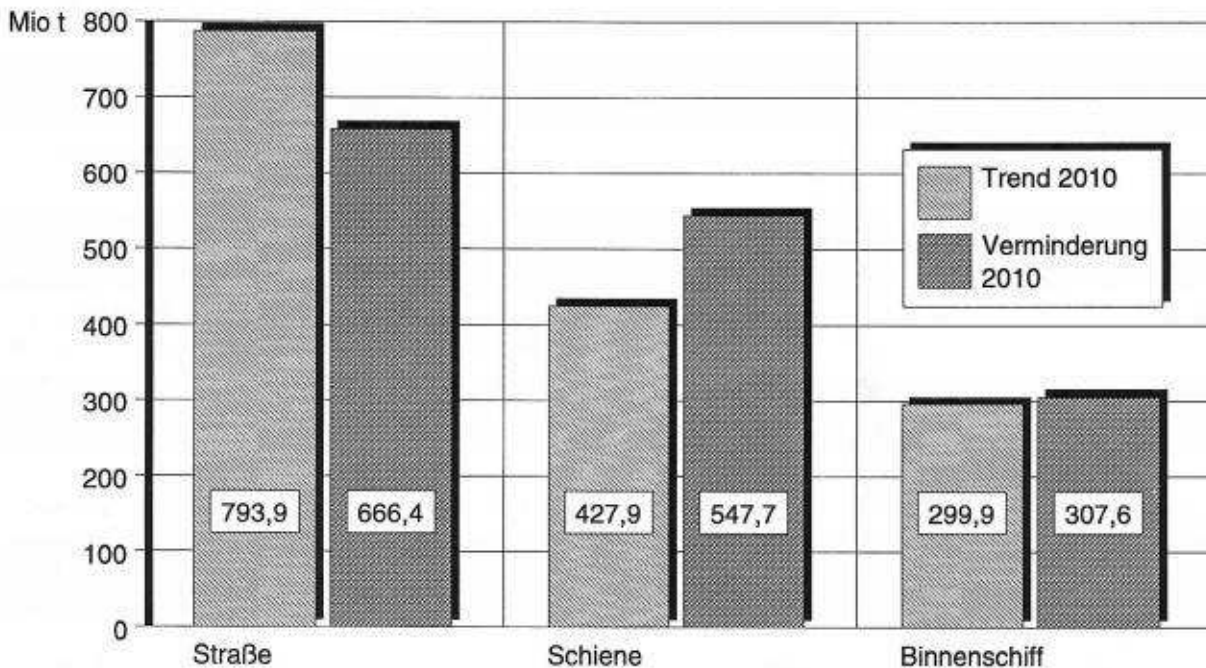
Dabei werden Maßnahmen aus den Bereichen Ordnungspolitik, Preispolitik, Investitionspolitik, Organisation, Öffentlichkeitsarbeit und Technik in ihrem Einfluß auf die Verkehrsnachfrage und das Emissionsverhalten des Verkehrssystems untersucht.

In einer Expertenbefragung wurden vier Maßnahmenbündel: Transportzeit, Transportpreise und -kosten, Kapazitäten der Verkehrsträger und Angebotsqualität untersucht:

- Transportzeit (z.B. Heraufsetzen der Transportgeschwindigkeit bei der Bahn)
- Transportpreise und -kosten (über den Transportpreis werden Bahn und Binnenschifffahrt wettbewerbsfähiger gemacht; es wird angenommen, daß sich durch verschiedene Maßnahmen die Transportpreise des Straßengüterverkehrs um 50–60 % gegenüber den anderen Verkehrsträgern verteuern)
- Kapazitäten der Verkehrsträger (die hier vorgeschlagenen Maßnahmen dienen der Beschleunigung des Eisenbahnverkehrs, der Erhöhung der Durchlaßfähigkeit sowie einer allgemeinen Netz- und Angebotserweiterung. Demgegenüber wird das Bundesfernstraßennetz über die im Bau befindlichen Maßnahmen nicht mehr weiter ausgebaut.
- Angebotsqualität (Verbesserung der „Bahnprodukte“) dazu gehören auch Themen wie Transportvermeidung, Ausbau der Telekommunikationstechnik und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer.

Verbindliche politische Erklärungen zur zukünftigen Rolle der Eisenbahn können die Verhaltensänderungen fördern. Zwischen 1971 und 1990 ist die jährliche Anzahl der Züge bei der DB von 4,1 Millionen auf 2,6 Millionen (–37 %) zurückgegangen. Für das Trendszenario werden 2,9 Millionen Züge und für das Verminderungs-Szenario 3,3 Millionen Züge prognostiziert.

Gegenüberstellung Trend- und Verminderungs-Szenario Verkehrsaufkommen im Jahre 2010



Energieverbrauchswerte und Emissionen in den Szenarien

Die wichtigsten Ergebnisse sind:

Trend-Szenario 2010

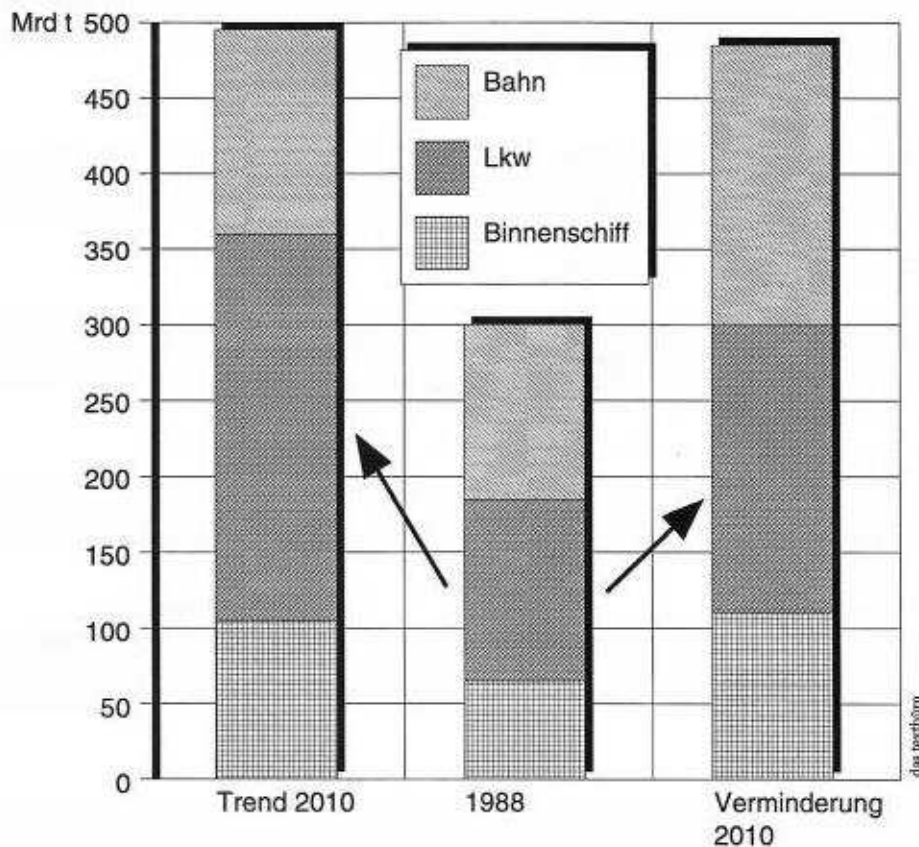
- Beim Lkw vermindert sich der spezifische Kraftstoffverbrauch (in g/100 km) durch Einbau von Geschwindigkeitsreglern und durch technische Verbesserungen am Fahrzeug um knapp 4 %. Der auf die Verkehrsleistung (in g/tkm) bezogene Verbrauch reduziert sich um fast 12 %.
- Auch bei der Binnenschifffahrt wird von einer Reduzierung des spezifischen Verbrauchs um 10 % ausgegangen. Bei der Bahn wird wegen Erhöhung der Geschwindigkeit nur bei der Dieseltraktion eine Verminderung um 5 % realisiert werden.
- Im Jahre 2010 wird voraussichtlich ein qualitativ besserer und schwefelärmerer Dieselmotorkraftstoff eingesetzt werden. Dadurch werden bei allen dieselmotorbetriebenen Fahrzeugen sich die spezifischen Emissionen von SO₂ auf rund 0,9 g/kg verringern. Bei dieselmotorbetriebenen Bahnen und Binnenschiffen wird von Minderungsraten gegenüber 1988 von 40 % bei den Partikeln und von jeweils 20 % bei HC und CO ausgegangen.
- Alle im Straßengüterfernverkehr eingesetzten Fahrzeuge genügen den Anforderungen der EURO II.
- Die Umsetzung der Emissionsbestimmungen der Großfeuerungsanlagen-Verordnung wird vor allem bei der

Elektrotraktion der Bahn die Emissionen mindern. Hinzu kommt ein verbesserter Wirkungsgrad der Kraftwerke.

Bei einer gegenüber 1988 um 64 % steigenden Verkehrsleistung und einer Verschiebung des Modal Split von der Bahn zum Lkw ergeben sich folgende Entwicklungen:

- Der Primärenergieverbrauch wird bei allen Verkehrsträgern steigen. Insgesamt verbraucht der Güterfernverkehr (ohne Vor- und Nachlauf sowie Umladungen) im Jahr 2010 ca. 8,4 Mio t DK und 6,4 TWh Strom. Für den Vor- und Nachlauf kommen noch einmal 0,73 Mio t DK und 0,51 TWh Strom hinzu. Damit steigt der Primärenergieverbrauch gegenüber 1988 um 55 %.
- Die CO₂-Emissionen steigen gegenüber 1988 um 52 %.
- Demgegenüber können die Emissionen der anderen Schadstoffe entweder auf dem Niveau von 1988 gehalten oder drastisch gesenkt werden (SO₂ -83 %, Partikel -55 %). Bei den Stickoxiden kompensieren sich Zunahmen im Straßen- und Binnenschiffsverkehr um 15 % bzw. 50 %. Minderungen ergeben sich bei der Bahn durch Änderung des Traktionsplits zugunsten der Elektrotraktion und durch Entstickung der Kraftwerke.
- Der Straßengüterfernverkehr ist beim Primärenergieverbrauch und den Gesamtemissionen der Hauptverursacher mit Anteilen zwischen 64 % und 84 %. Bei den Emissionen NO_x, HC, CO und Partikeln wird der Binnenschiffsverkehr zum zweitwichtigsten Emittenten des Güterfernverkehrs.

Gegenüberstellung Trend- und Verminderungs-Szenario Verkehrsleistungen im Güterfernverkehr



Im Verminderungs-Szenario ergeben sich für das Jahr 2010 folgende Annahmen:

- Der spezifische Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) der Lkw kann gegenüber 1988 um voraussichtlich 12 % vermindert werden. Dabei zeigen sich insbesondere die Verteuerung des Dieselmotorkraftstoffes, die Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit und in gewissem Masse auch die Fahrerschulung als erfolgreiche Maßnahmen. Die transportleistungsbezogene Minderung (in g/tkm) fällt mit 25 % noch deutlich höher aus.
- Als Maßnahme zur Emissionsminderung wird die Einführung von EURO III noch vor dem Jahr 2000 angenommen. Damit werden wahrscheinlich Absenkungsraten der spezifischen Emissionen realisiert, die bei NOx etwa 60 %, bei HC 40 %, bei CO 50 % und bei den Partikeln 80 % betragen.
- Auch die Dieselmotoren von Bahn und Binnenschiff werden gesetzlichen Limitierungen unterliegen: es wird davon ausgegangen, daß die Absenkungsraten bei NOx 30 % und bei Partikeln 50 % betragen.

Gegenüber 1988 und dem Trend-Szenario zeigt das Verminderungs-Szenario folgende Ergebnisse:

- Der Anstieg des Primärenergieverbrauchs im Güterfernverkehr wird gegenüber dem Jahr 1988 auf 28 % beschränkt. Der Stromverbrauch wird sich dabei etwa verdoppeln, der Dieselverbrauch um 20 % ansteigen. Gegenüber

dem Trend-Szenario liegt der Primärenergieverbrauch um 17 % niedriger.

- Die CO₂-Emissionen nehmen bei allen Verkehrsträgern zu, insgesamt ist gegenüber 1988 ein Anstieg von 28 % zu verzeichnen.
- Bei den anderen Schadstoffen wird bei allen Verkehrsträgern eine zumeist deutliche Reduktion erreicht. Die Entschwefelung des Kraftstoffes und der Kraftwerke haben dabei die größten Wirkungen; die SO₂-Emissionen werden insgesamt gegenüber 1988 um 85 % sinken.
- Die NOx-Emissionen liegen um 47 % unter den Werten des Basisjahres 1988 und des Trend-Szenarios. HC-, CO- und Partikelemissionen werden gegenüber 1988 um 39 %, 44 % bzw. 72 % verringert.
- Trotz einer Verkehrsverlagerung auf die Bahn steigt der Primärenergieverbrauch dieser zusätzlichen Leistungen um nur knapp 9 % gegenüber 1988.
- Der Straßengüterverkehr bleibt bei allen Schadstoffen der Hauptemittent. Bahn und Binnenschiffahrt haben zusammen einen Anteil zwischen rund 30 % und 50 % an den gesamten Luftschadstoffemissionen.

Bewertung der Ergebnisse

Die Minderungsziele der Enquete-Kommission „Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre“ werden im Trend-Szenario weit verfehlt, da die technischen Maßnahmen nicht ausreichen, bei den klimarelevanten Emissionen die Steigerung der Verkehrsleistungen auszugleichen. Auch im Verminde-

rungs-Szenario werden die für das Jahr 2005 formulierten Ziele – allerdings weniger deutlich – verfehlt. Die CO₂-Emissionen liegen im Verminderungs-Szenario immer noch 23 % höher als im Jahr 1988.

Erfolgreicher sind die Maßnahmen zur SO₂- und Partikelminderung: In beiden Szenarien reduzieren sich die SO₂-Gesamtemissionen gegenüber dem Jahr 1988 beträchtlich.

Die Energie- und Emissionswerte des Verminderungs-Szenarios sind immer günstiger als im Trend-Szenario. Dies ist bei NO_x, HC, CO und Partikeln etwa zu 50 % auf verschärfte Emissionswerte für Dieselnutzfahrzeuge zurückzuführen

Bei den **Geräuschemissionen** kommt der Bericht zu folgendem Ergebnis:

Ohne eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene trägt eine Minderung der Emissionswerte der Lkw nicht wesentlich zur Reduzierung der Geräuschbelastung der Bevölkerung bei. Jedoch machen diese Verkehrsverlagerungen in größerem Maße Geräuschminderungsmaßnahmen auf der Schiene erforderlich.

Schlußfolgerungen

Die EG-Liberalisierung, die deutsche Vereinigung und das Zusammenwachsen von Ost- und Westeuropa lassen im Zeitraum 1988 bis 2010 einen starken Anstieg der Verkehrsleistungen von rund 67 % erwarten. Die Rahmenbedingungen für die künftige Verkehrsentwicklung begünstigen ausnahmslos den Straßengüterverkehr. Während sich die Transportleistungen auf der Straße mehr als verdoppeln, nimmt der Eisenbahnverkehr lediglich um 10 % zu, die Binnenschifffahrt wächst in etwa proportional zur gesamten Verkehrsentwicklung.

Unter diesen Voraussetzungen ist im **Trend-Szenario** mit einer Verringerung der Belastung durch Luftschadstoffe und Geräusche nicht zu rechnen, selbst wenn alle nach dem derzeitigen Erkenntnisstand möglichen technischen Verbesserungen an den Fahrzeugen realisiert und schärfere Grenzwertregelungen eingeführt sind. Die den Treibhauseffekt verstärkenden CO₂-Emissionen steigen sogar noch um 50 % an.

Im **Verminderungs-Szenario** werden die CO₂-Emissionen immer noch um 25 % über dem heutigen Niveau liegen; bei allen übrigen Schadstoffen wird eine merkliche Verringerung gegenüber 1988 erzielt.

Maßnahmen zur Eindämmung des Straßenverkehrs sind unabdingbar. Je länger eine aktive Umweltpolitik hinausgezögert wird, um so größer werden die Umweltschäden sein.

Die Flächennutzungs- und Raumordnungspolitik wurde nicht behandelt, weil davon ausgegangen werden kann, daß bis zum Jahr 2010 entsprechende Maßnahmen nur unzureichend umgesetzt sein dürften.

Langfristig müßte die integrierte Verkehrswegeplanung durch eine integrierte Wirtschafts-, Umwelt- und Verkehrspolitik ergänzt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, daß eine solche Politik nur im internationalen Kontext zu verwirklichen wäre.

Die GRV fordert, jedem Verkehrsmittel alle von ihm verursachten Umweltkosten in Rechnung zu stellen. Erst dann könnten Bahn und Binnenschifffahrt dem Lkw ernsthaft Konkurrenz machen. Das heißt, daß die heute vom Fuhrunternehmer berechneten Kosten bei einem 40 t-Lkw von etwa 0,12 DM pro Tonnenkilometer etwa verdoppelt werden müßten, um auch die Umweltfolgekosten decken zu können. Dabei sind die Sozialverträglichkeit und die Wettbewerbsfähigkeit des Speditionsgewerbes der EU im Vergleich zu Spediteuren aus Mittel- und Osteuropa zu beachten. Die verladende Wirtschaft könnte sich in kalkulierbaren Schritten den „ehrlichen“ Preisen im Güterverkehr weitgehend reibungsfrei anpassen.

Die Verkehrspolitik im Güterverkehr für die nächste Legislaturperiode

Die DVZ hat den Parteien die Frage gestellt: Worauf können sich die Unternehmen der Verkehrswirtschaft und die Verlagerer in der nächsten Legislaturperiode einstellen? Wir geben die Antworten in gekürzter Form wieder:

A) Dirk Fischer – Verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion

- Die Zukunftssicherung des Standortes Deutschland ist die zentrale Aufgabe der kommenden Jahre, die in der arbeitsteiligen Wirtschaft nur mit einem hochproduktiven Transportsystem bewältigt werden kann, ohne daß der Verkehrssektor zum Engpaßfaktor wird.
- Um dem Bedürfnis nach Mobilität Rechnung zu tragen, müssen ausreichende Kapazitäten bei Schiene und Straße bereitstehen. Daneben gilt es, den Umweltschutz als integralen Bestandteil der Verkehrspolitik zu verstehen. Mit einer Reihe von verkehrspolitischen Maßnahmen der zu Ende gehenden Legislaturperiode ist eine Trendumkehr in der Verkehrspolitik eingeleitet worden; diese muß in den kommenden Jahren weiterentwickelt werden.
Ein besonderer Schwerpunkt muß auf der Europäischen Verkehrspolitik liegen.

Europa braucht ein integriertes Verkehrskonzept mit folgenden Komponenten:

1. Ein transeuropäisches Verkehrsnetz muß unter Berücksichtigung leistungsfähiger Verbindungen zu den osteuropäischen Staaten planmäßig umgesetzt werden. Vorrangig ist ein modernes europäisches Schienennetz zu schaffen.
2. Regelungen über die Betriebsgenehmigung für Eisenbahnunternehmen sowie für den Zugang zu den Eisenbahnnetzen müssen schnellstmöglich in Kraft gesetzt werden.
3. In einem noch wachsenden Verkehrsmarkt kommt der umweltverträglichen Gestaltung der Verkehrsabläufe besondere Bedeutung zu. Die bereits vorhandenen In-

strumente zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf Schiene und Wasserstraße müssen konsequent eingesetzt werden. Die Verkehrsinfrastruktur muß intelligent genutzt werden. Die Telematikstrategie muß weiter entwickelt werden.

4. Die Bemühungen um eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in Europa müssen weiter fortgesetzt werden.
5. Über europaweit abgestimmte Regelungen zur verkehrsträgerspezifischen Wegekostenanlastung ist zu gewährleisten, daß die Transportabläufe unter Effizienz- und Umweltgesichtspunkten optimiert werden können.

B) Klaus Daubertshäuser – Verkehrspolitischer Sprecher der SPD, der zum 1. Juli in den Vorstand der DB AG übergewechselt ist

Die Krisensituation des europäischen Güterverkehrsgewerbes wird weiter anhalten. Aus den bekannten Überkapazitäten auf Schiene und Straße resultiert ein Preisverfall, der zu weiteren Anteilsverlusten der Schiene führt.

Dringend nötig ist deshalb ein bisher fehlendes integriertes Gesamtverkehrskonzept. Die notwendige Vernetzung und Verknüpfung der Verkehrsträger zur Ermöglichung logistischer Transportketten muß mit aller Kraft vorangetrieben werden. Dazu gehört auf der europäischen Ebene eine Harmonisierungsinitiative, die sich zunächst auf die Bereiche Technik, Sozialvorschriften und Kontrollintensität erstrecken muß.

Es kann nicht hingenommen werden, daß die viel zu niedrige Schwerverkehrsabgabe und die Kompensationsmaßnahmen durch Kfz-Steuerabsenkung zum Beispiel in den Niederlanden auf Dauer die alten Wettbewerbsverzerrungen – nur auf niedrigerem Niveau als bisher – zementieren. Angesichts der wachsenden Lkw-Flut kann es nicht Ziel der europäischen Verkehrspolitik sein, die Kosten für Lkw-Transporte weiter zu verbilligen, während gleichzeitig Schiene und Binnenschifffahrt Marktanteile verlieren.

Auf europäischer Ebene müssen die Pläne zum Ausbau der transeuropäischen Netze stärker als bisher auf den Güterverkehr auf der Schiene konzentriert werden. In diesem Bereich muß auch der Schwerpunkt der nationalen Infrastrukturinvestitionen liegen. Ohne Änderung der Rahmenbedingungen werden sich die prognostizierten Zuwächse fast ausschließlich im Bereich des Straßengüterverkehrs abspielen. Dies bedingt erhebliche Investitionen im Bereich der Bahn, um den kombinierten Ladungsverkehr und die Umstellung vom Rangierbetrieb auf Ganzzugbetrieb rasch voranzubringen.

Da 40 Jahre der Löwenanteil der Haushaltsmittel in den Straßenbau investiert wurde, ist jetzt wenigstens ansatzweise zu versuchen, den Nachholbedarf der Schiene aufzuholen.

Daneben werden Güterverkehrszentren und Logistikkonzepte zu fördern sein, die zu einer erheblichen Reduzierung der täglichen Lkw-Fahrten in den Ballungszentren führen können.

Alle diese Aktivitäten müssen, z.B. durch eine Regierungskommission Wirtschaftsverkehr, koordiniert und abgestimmt werden, um die gescheiterte sektorale Verkehrspolitik der Vergangenheit endlich zu beenden.

C) Ekkehard Gries – Verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion der FDP

Grundlage einer erfolgreichen Wirtschaftsentwicklung ist der terminlich berechenbare, engpaßfreie und kostengünstige – aber nicht subventionierte – Austausch von Gütern und Dienstleistungen.

Das Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren erheblich steigen. Gleichzeitig sinkt die Begeisterung der Bevölkerung für den weiteren Ausbau der Verkehrswege. Dies betrifft auch die Bahn. Die FDP wird deshalb Umweltbelange beim Ausbau und der Vernetzung der Verkehrswege, bei der Entwicklung der Verkehrsmittel und bei der Gestaltung der Rahmenbedingungen für den Verkehrsablauf besonders berücksichtigen.

In den kommenden Jahren geht es darum, die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger untereinander voranzutreiben. Das Telematikprogramm des Bundesverkehrsministers hat dazu wichtige Hilfen gegeben. Wir wollen auf keinen Verkehrsträger verzichten, sondern die Infrastruktur optimal nutzen und unsere Straßen entlasten. Die FDP wird bei den Entscheidungen der europäischen Gemeinschaft darauf dringen, daß wir unsere nationalen Interessen verstärkt einbringen und wir nicht dem deutschen Gewerbe durch nationale Regelungen Hürden auferlegen, die in anderen EU-Ländern nicht getragen werden müssen.

Wir werden darum kämpfen müssen, ausreichende Haushaltsmittel für den Verkehrsbereich zu erhalten. Aber wir werden nicht darum herumkommen, das System der Privatfinanzierung in verstärktem Maße zu nutzen. In den nächsten Jahren wird es vor allem darum gehen, bei den Sicherheits- und Sozialvorschriften ein nationales Übermaß zu vermeiden.

Die FDP hat lange für die Bahnreform gekämpft, um dem umweltfreundlicheren Verkehrsmittel die Grundlage zu geben, sich am Verkehrsmarkt zu behaupten. Die Bahnreform ist zügig weiterzuführen. Dazu gehört u.a. eine selbständige Güterverkehrs-AG.

Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn wird eine wichtige Grundlage für schnellen, europaweiten Güterverkehr sein und unsere Straßen entlasten. Das bedeutet aber auch, daß die internationalen Bahnen endlich besser zusammenarbeiten, um gerade im Güterverkehr unnütze Wartezeiten zu vermeiden.

Im Luftverkehr wird es in den nächsten Jahren vor allem auch darum gehen, ein einheitliches Flugsicherungssystem zu schaffen.

Bei der Seeschifffahrt soll ein einheitliches europäisches Schiffsregister die See- und Küstenschifffahrt weiter verbessern. Die europaweite Harmonisierung der steuerlichen Belastung in der Seeschifffahrt bleibt auf der Tagesordnung. Die Infrastruktur der deutschen Seehäfen ist weiter auszubauen. Dazu gehört vor allem die bessere Anbindung an die Schieneninfrastruktur.

Die Binnenschifffahrt muß auch in den neuen Bundesländern stärker zum Zuge kommen. Die Tarifaufhebung hat zu existentiellen Problemen bei der Binnenschifffahrt geführt. Es geht darum, gleiche Bedingungen für die Binnenschiffer durchzusetzen. Und es geht vor allem darum, das Gewerbe vor der Konkurrenz aus den Niedrigpreis- und Niedriglohnländern im ehemaligen Ostblock zu schützen. Die Kabotage darf erst dann freigegeben werden, wenn gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen sind.

Die FDP setzt im Güterverkehr auf die optimale Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel untereinander, vor allem die verstärkte Einbeziehung von Bahn und Binnenschiff, um die sonst vorhersehbaren Überlastungen des Straßennetzes zu vermeiden. Die nächste Wahlperiode wird wohl nicht die Zeit großer Entscheidungen werden. Es wird viel Kleinarbeit erforderlich sein, um unsere moderne Verkehrsinfrastruktur weiter auszubauen und die Mobilität und auch die Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs in Deutschland und in Europa zu sichern.

D) Dr. Klaus-Dieter Feige, MdB – Bündnis 90/Die Grünen

Die vom DIW-Institut prognostizierte Zunahme des Staßengüterfernverkehrs bis zum Jahre 2010 ist vor dem Hintergrund eines viel zu niedrigen Benzinpreises zu sehen. Er liegt inflationsbereinigt unter dem des Jahres 1950. Heute können für einen durchschnittlichen Stundenlohn 10 Liter Kraftstoff erworben werden, in den fünfziger Jahren reichte eine Arbeitsstunde gerade für einen Liter. Der Ausbau des Straßennetzes hat die Wirkung des niedrigen Benzinpreises gestärkt.

Der Straßenverkehr ist heute bereits Umweltzerstörer Nr. 1. Er wird immer mehr zur treibenden Kraft in den drohenden Klimakollaps. Seit 1987 sind die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um über 16% gestiegen. Sollten die Verkehrsprognosen für das Jahr 2005 Wirklichkeit werden, wird der Straßenverkehr seinen CO₂-Ausstoß um 43% erhöht haben.

Soll die Umwelt gesunden, ist ein neues Verkehrssystem mit weniger Verkehr und ökologisch hocheffizienten Verkehrsträgern nötig. Langfristig 80% weniger CO₂-Emissionen und mittelfristig 70 bis 80% weniger Stickoxide und Kohlenmonoxide sind die umweltpolitischen Zielgrößen.

Auch die unternehmerische Bahnreform kann die Einbrüche im Gütersegment nicht rückgängig machen, wenn ihre Wettbewerbschancen nicht dem Straßenverkehr angeglichen werden. Trotz Einführung der Lkw-Vignette wird der deutsche Lkw-Verkehr für deutsche Spediteure durch die größere Absenkung der Kfz-Steuer verbilligt. Die geringfügige Anhebung der Dieselsteuer um 7 Pfennige pro Liter kann das nicht kompensieren.

Statt eines massiven Ausbaus des Straßennetzes müssen kohärente Maßnahmen für die Anbahnung der ökologischen Verkehrswende getroffen werden. Die Gesund-schrumpfung des Güterverkehrs erfordert vor allem einen Trend zur absatz- und bezugsnahen Produktion. Neue Logistik-konzepte der Unternehmen, die weniger Verkehr benötigen, könnten schon bald aus eigenem Interesse Konjunktur haben. Der Ausbau einer flächendeckenden Bahn-Ver-

lagerungsinfrastruktur kann sinnvollerweise nur Hand in Hand mit einer Ausweitung und erheblichen Verbesserung der Gütertransportkapazitäten der Bahn gehen. Dafür muß zwangsläufig der Staßenbauetat Zug um Zug zugunsten der Bahn umgeschichtet werden. Die Konzentration des kombinierten Verkehrs auf wenige Güterverkehrszentren kann dagegen zu gegenteiligen Effekten führen.

Nur die stetige Heranführung der Benzinpreise an die ökologische Kostenwahrheit kann das Verkehrssystem zu einem gesunden Teil der Umwelt machen. Deshalb wollen wir den Benzinpreis im ersten Jahr um 50 Pfennig und in den Folgejahren um 30 Pfennige anheben. Das Aufkommen soll überwiegend für den Ausbau der Bahnen und des ÖPNV verwendet werden. Wächst das Aufkommen stärker als der Investitionsbedarf, sollte es zur Verminderung von Steuern und Abgaben dienen. Nicht zuletzt soll ein konsequentes Tempolimit 100/80 statt eines teuren Leitsystems den Verkehrsfluß verstetigen und die Umwelt bereits kurzfristig entlasten.

E) Dr. Dagmar Enkelmann, MdB – Verkehrspolitische Sprecherin der PDS

Während der Staßengüterverkehr weiter drastisch anwachsen wird, werden sich die Wettbewerbspositionen von Schiene und Binnenschifffahrt weiter solange verschlechtern, wie eine gerechte Anlastung der ökologischen und sozialen Folgekosten für die einzelnen Verkehrsträger nicht existiert.

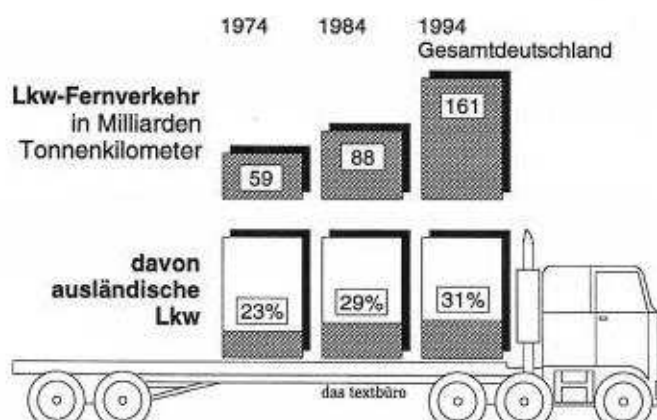
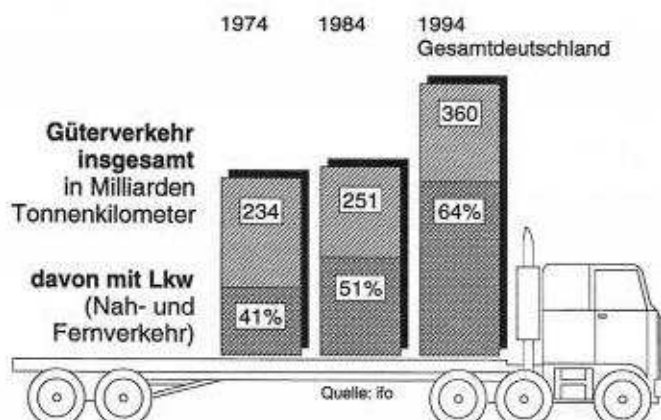
Es wären dringend Maßnahmen erforderlich, um die Tal-fahrt der Güterbahn zu stoppen. Um eine spürbare Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu erreichen, bedarf es einer Vielzahl von Maßnahmen. Dazu müssen in einem integrierten Gesamtverkehrskonzept verkehrs-, wirtschafts-, finanz-, umwelt- und raumordnungspolitische Maßnahmen ineinandergreifen. Dabei sollte das Denken im Vier-Jahres-Rhythmus der Legislaturperioden aufgegeben und in längeren Zeiträumen geplant werden.

Als Sofortmaßnahmen kommen in Betracht:

Festlegung von Höchstverbrauchswerten für Lkw, Einführung einer europaweiten Schwerverkehrsabgabe. Die Einnahmen hieraus sollten zweckgebunden zur Beseitigung der durch den Lkw-Verkehr verursachten Schäden sowie zum Ausbau des Schienengüter- und des kombinierten Verkehrs herangezogen werden.

Das wirksamste Mittel gegen den Verkehrsinfarkt ist jedoch die Vermeidung von Verkehr. Nur mit einer Strategie, die in der Prioritätenfolge auf Verkehrsvermeidung, auf Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger und Optimierung technischer Möglichkeiten setzt, werden die verkehrspolitischen Herausforderungen der Zukunft in einer für Menschen und Umwelt erträglichen Weise zu bewältigen sein.

Lastkraftwagen dicht an dicht



Kosten der Staus

Nach Berechnung des Münchener Automobilherstellers BMW ergibt sich durch die Zeitverluste durch Staus auf deutschen Straßen ein jährlicher volkswirtschaftlicher Verlust von ca. 202 Mrd DM. Das reicht von nicht erbrachten Arbeitsleistungen bis zu den zusätzlichen Kosten für ein Ersatzfahrzeug im Unternehmensfuhrpark. Die Kosten teilen sich wie folgt auf:

Berufsverkehr	54 Mrd DM
Dienstreisen	42 Mrd DM
Private Fahrten	38 Mrd .DM
Lieferverkehr	33 Mrd DM
Güterverkehr	9 Mrd DM
Bus im Nahverkehr	9 Mrd DM
Bus im Überland- und Reiseverkehr	1 Mrd DM

Außerdem sind für den Kraftstoffmehrerbrauch 17 Mrd DM zu rechnen.

Flankenschutz für die Bahnstrukturreform

Für den Erfolg der Bahnreform ist eine verkehrspolitische Strukturreform nach Auffassung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) erforderlich. Das folgert das Institut aus den Erfahrungen mit der japanischen Bahnreform, die bereits sieben Jahre zurückliegt.

Im Zeitraum von 1987 bis 1991 haben die Leistungen der privatisierten Bahnen im Personenverkehr jährlich um rund 5 % und im Güterverkehr um durchschnittlich 7 % zugenommen. Vorher hatten die Bahnen im Güterverkehr jährlich 8,4 % eingebüßt.

Bereits im ersten Jahr erzielten die neuen Regionalgesellschaften, die aus der Staatsbahn (JR) hervorgingen, zusammen einen Gewinn von rund 2,9 Mrd DM und blieben auch in den Folgejahren in der Gewinnzone. Ursache dafür sind vor allem die Attraktivitätsverbesserungen und die Rationalisierungsbemühungen der neuen Bahnen. darüber hinaus konnten sie sich auch in bahnfremden Geschäftsbereichen wie Kaufhäusern und Werbeagenturen bestätigen, um etwaige Umsatzausfälle im Bahngeschäft kompensieren zu können.

Wesentlichen Anteil an der Reform hat nach den Erkenntnissen des DIW aber auch die Tatsache, daß in Japan hohe Mautgebühren für die Benutzung der Autobahnen verlangt werden.

**Die Strategie zur Schadstoffreduzierung
ist die Verlagerung von Gütertransporten
von der Straße auf die Schiene**

Leistungen der DB AG im ersten Halbjahr

Die DB AG hat im ersten Halbjahr einen Umsatz von 11,6 Mrd DM erzielt. Das ist eine Steigerung gegenüber dem vergangenen Jahr – die Aufgabe des DB-Güterkraftverkehrs ist dabei berücksichtigt – von 0,3 %.

Der Ladungsverkehr lag mit 3,35 Mrd DM um 4 % hinter dem ersten Halbjahr 1993.

Die Leistung wurde jedoch mit 34 Mrd/tkm um 9,6 % gesteigert. Der Stückgutverkehr lag mit 548 Mio DM um 11 % hinter dem Vorjahr.

Bahntrans

Nach Zustimmung des Aufsichtsrates bringt die DB AG ihr gesamtes Stückgutgeschäft in die Euro-Stückgut-Gesellschaft der Thyssen Haniel Logistik GmbH (THL) ein und beide Unternehmen gründen die Bahn Trans GmbH. Beide Partner halten 50 % der Anteile, die THL übernimmt die unternehmerische Führung, sie will mit Bahntrans die Schienenbindung weiter ausbauen. Bahntrans ist damit einer der führenden Stückguttransporteure Europas. Es wird ein Transportvolumen von 4,75 Mio t bewegt und ein Umsatz von 2 Mrd DM erwirtschaftet. Das für Bahntrans wichtige Hochleistungsnetz der Schiene wird 1995 verwirklicht sein.

Die Entscheidung, das Stückgutgeschäft in die Euro-Stückgut-Gesellschaft THL einzubringen, hält der Bundesverband Spedition und Lagerei (BSL) für einen mutigen und vielleicht wegweisenden Schritt, zu dem man dem Bahnvorstand nur gratulieren könne. Dieser Vorschlag entspricht den Empfehlungen der Unternehmensberatung Booz, Allen & Hamilton, einen oder mehrere strategische Partner aus dem privaten Speditionsgewerbe in die Bahntrans einzubeziehen, um das Risiko zu verringern.

Damit wird für die Stückgutunternehmer, die bisher der Bahn verbunden waren, eine Phase der Neupositionierung beginnen. Die neue Stückgutgesellschaft muß jetzt wie jeder andere Wettbewerber im Markt agieren. Quersubventionierungen aus Bahnmitteln sind nicht mehr möglich. Mit Befriedigung hat der BSL zur Kenntnis genommen, daß das neue Hochleistungsnetz ab 1995 allen Spediteuren zu vergleichbaren Konditionen offenstehen soll. Abzuwarten bleibt jedoch, ob es gelingen wird, mit der neuen Bahntrans derzeitige Schienentransporte im Wettbewerb zu sichern und Lkw-Verkehre umzulenken. Nicht erkennbar scheint, ob das Ziel, rund 70 % des Transportaufkommens der Bahntrans über die Schiene abzuwickeln, das verbindlich festgeschrieben wurde, zu erreichen ist. Schließlich wird der Markt darüber entscheiden.

Kampf um die ICE-Strecke München – Ingolstadt – Nürnberg

Angefangen vom Bundesrechnungshof, der der Auffassung ist, daß bei der direkten Strecke über Ingolstadt günstiger gerechnet worden sei als auf der Alternativstrecke über Augsburg, bis hin zu einer Klage des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND) beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, kommt die Strecke nicht aus den Schlagzeilen der Presse. Der BUND will auf der Alternativroute Neigezüge einsetzen.

Andere wollen den bei der Alternative einzusparenden Betrag für den ÖPNV verwenden.

Bei der Strecke handelt es sich um einen Teil der gesamten Hochgeschwindigkeitsstrecke Rom–Brenner–München–Nürnberg–Erfurt–Berlin.

Am 15. Juli hat der bayerische Ministerpräsident in Nürnberg den ersten Spatenstich für die Trasse ausgeführt.

Die GRV hält an ihrer Auffassung fest, daß internationale Neubaustrecken ohne Einsatz von Neigetechnik nach den dafür gesetzten Maßstäben gebaut werden müssen. Andernfalls wird die Bahn nicht gegenüber dem Auto und Flugzeug an Boden gewinnen. Welcher Autofahrer, der von München nach Nürnberg will und die Wahl hat zwischen direkter Fahrt oder über den Umweg über Augsburg, wird den Umweg wählen? Töricht findet die GRV Bemerkungen, daß Einsparungen bei der Neubaustrecke dann dem ÖPNV zugute kämen. Dabei ist zusätzlich die Frage offen, ob die DB bei den Ausschreibungen im Zuge der Regionalisierung überall zum Zuge kommen wird.

Sanierung der Stadtbahn in Berlin

Mit einem Aufwand von 1,5 Mrd DM will die DB AG die 8,8 km lange Strecke zwischen Bahnhof Zoologischer Garten und Hauptbahnhof restaurieren, modernisieren und elektrifizieren. Nach Fertigstellung verfügt die deutsche Hauptstadt über eine viergleisige Strecke mitten durch das Zentrum, die neben der S-Bahn auch von ICE, IC und Regionalzügen befahren werden kann. Während der Teilung Deutschlands war die Strecke der S-Bahn jeweils bis zur Grenze befahrbar und sonst nur wenigen Zügen vorbehalten; jetzt kann die S-Bahn wieder von Potsdam bis Erkner oder von Strausberg nach Charlottenburg fahren.

Die Stadtbahn, vor 112 Jahren eröffnet, durchquert Berlin auf gemauerten Viaduktbögen kreuzungsfrei.

Die letzte Grundüberholung der Strecke liegt 60 Jahre zurück. Für die Sanierung wird die Strecke über 530 Via-

duktbögen und 50 Brücken komplett abgetragen. Die Brücken werden instandgesetzt, einige sogar neu errichtet, dann obendrauf zur Lastverteilung eine Betonplatte gegossen. Auf dieser wird dann die Strecke mit Oberbau, Signalanlagen und den Einrichtungen für die elektrische Zugförderung ausgestattet. Für den Fernverkehr ist die Elektrifizierung der Stadtbahn besonders wichtig. Mit der Fertigstellung der Schnellfahrstrecke Hannover-Berlin werden die ICE-Züge nicht mehr im Bahnhof Zoo enden, sondern bis zum Hauptbahnhof durchfahren können.

Der S-Bahn-Verkehr wird während der ganzen Bauzeit aufrechterhalten. Die stillgelegten Ferngleise dienen in der ersten Bauphase der S-Bahn. 1996 wird sie wieder in ihre ursprüngliche Lage zurückverlegt. Die zahlreichen anfallenden Transporte werden soweit wie möglich auf der Schiene durchgeführt.

Der Stadtbahnumbau ist nur eines, ein besonders bedeutendes, von vielen Bauvorhaben in Berlin. Auch das neue Regierungsviertel muß erschlossen werden. Insgesamt werden 20 Mrd DM in Berlin investiert.

Bahn fährt künftig 70% der Post

Heinz Dürr und Dr. Klaus Zumwinkel unterzeichneten am 5.8.1994 eine Vereinbarung, wonach alle Wechselbehälter, welche die Bahn in dem entstehenden Netz zwischen 22 Uhr und 5 Uhr befördern kann, auf der Schiene transportiert werden. Es wird mit einem Aufkommen von täglich etwa 1900 Behältern gerechnet, die zwischen 33 Frachtzentren befördert werden müssen.

Bayern gründet Bahn AG

Im Zusammenhang mit der Regionalisierung, die 1996 in Kraft tritt, will der Freistaat Bayern für die künftige Abwicklung des Schienenpersonennahverkehrs eine eigene Tochterfirma gründen. Diese Firma soll dann die täglich 5000 Nahverkehrszüge für ganz Bayern bei der DB AG oder anderen Verkehrsunternehmen bestellen und bezahlen. Durch diese landesweite „Besteller AG“ werde es vermieden, den Städten und Landkreisen zusätzliche Lasten bei der Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs aufzubürden. Die Kommunen können solche Lasten derzeit ohnehin nicht bewältigen.

Beim Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) stößt die Absicht auf Zustimmung. Er und die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands möchten hinzugezogen werden. Der Freistaat möchte nach und nach einen „Bayerntakt“ mit mindestens stündlichen Verbindungen von allen Bahnhöfen in alle Richtungen verwirklichen. Streckenstilllegungen, so Minister Wiesheu, seien nicht geplant. Schösser vom DGB äußerte Bedenken gegen die von Wiesheu angestrebte Konkurrenz verschiedener Verkehrsunternehmen auf der Schiene. Wie im gesamten Bereich der öffentlichen Daseinsvorsorge bestehe auch hier die Gefahr, daß profitbringende

Strecken privatisiert und die Defizite anderer Strecken sozialisiert werden. Das könne das schöne Konzept zum Entgleisen bringen.

Auch die GRV hält es für zweckmäßig, daß sich der Freistaat hier engagiert, weil nur dadurch gleiche Bedingungen für das ganze Land eingehalten werden. Eigentlich müßte der Bund dafür sorgen, daß ein Mindestmaß von Einheitlichkeit garantiert wird. Wann wird es endlich beispielsweise in allen Städten gleiche Bedingungen für das Kaufen und Entwerten der Fahrkarten geben?

25 Jahre Kombiverkehr

Von 1969 bis heute ist das Aufkommen von 28 000 Einheiten zwar auf 800 000 Einheiten gestiegen, aber insgesamt gesehen ist das Verhältnis des kombinierten Verkehrs zum Gesamtgüterfernverkehr nach wie vor fast unbedeutend. Die Leerfahrten auf den deutschen Straßen haben etwa den gleichen Anteil.

Der neue Bahnmanager für den Kombiverkehr, Dr. Eberhard Sinnecker, meinte: „Wir müssen schlicht kurzfristig besser werden. Besser, was die Qualität betrifft, und effizienter, um aus dem negativen Delta zwischen Kosten und Erlösen zu kommen.“

Der Bundesverkehrsminister, Matthias Wissmann, versprach auf der Jubiläumsveranstaltung nicht nur die weitere Förderung des Kombiverkehrs in Deutschland, sondern auch auf europäischer Ebene. Dafür wolle er sich während der deutschen Ratspräsidentschaft einsetzen. Gleichzeitig wolle er darauf achten, daß die Bahn ihre Zusage für einen diskriminierungsfreien Zugang zu ihrem Netz einhält. Weiter sagte Wissmann, wenn auch der kombinierte Verkehr immer mehr von einer staatlichen Institution zu einer privaten Einrichtung werde, will Bonn auch weiterhin zur Ausgleichung von Wettbewerbsnachteilen im Kombiverkehr Terminals fördern. Damit würden zusätzliche Kosten der Transportkette ausgeglichen. Bei der Veranstaltung sprach sich Wissmann auch dafür aus, daß der geplante Shuttlezug zwischen Bremerhaven und Hamburg bald fährt. Der Zug decke seine Kosten und sei gegenüber dem Lkw voll wettbewerbsfähig.

Partiefracht zwischen Deutschland und Österreich

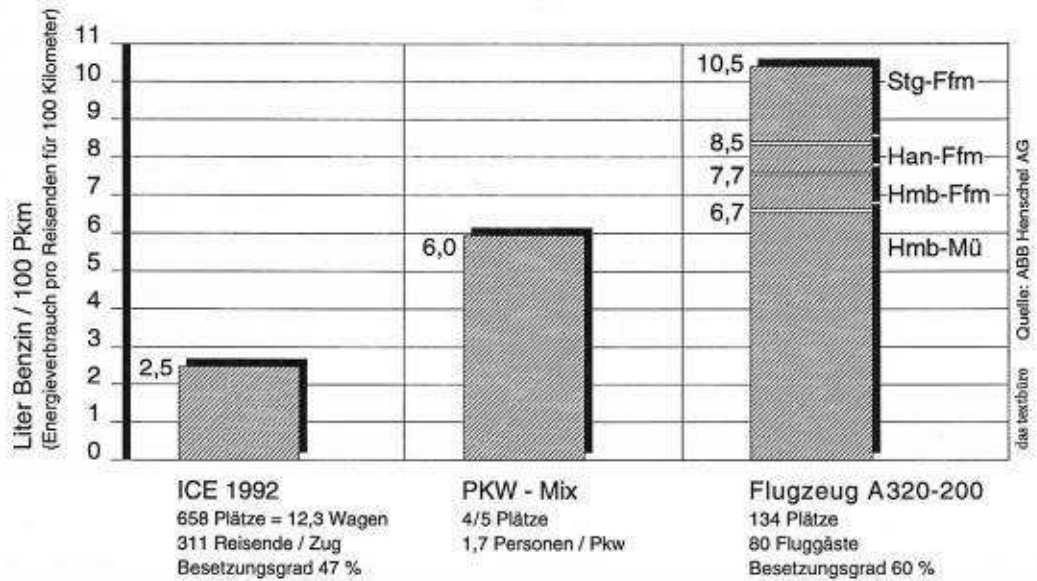
Partiefracht (Sendungen ab 1000 kg) wird die Deutsche Bahn AG und die österreichischen Bundesbahnen von allen Orten der alten Bundesländer und von Berlin-Ost, Chemnitz, Dresden-Neustadt, Leipzig und Zwickau nach Zielen in Österreich und umgekehrt von Haus zu Haus innerhalb von drei Werktagen befördern. Liegen Frachtbrief und Zollpapiere bei, erledigen die Bahnen alle notwendigen Formalitäten. Erreicht einmal ein Transport sein Ziel nicht zur vereinbarten Zeit, so bekommt der Bahnkunde 30% der Transportkosten erstattet.

1000 Tage ICE

Vor kurzem feierte die DBAG in Anwesenheit des Bundesverkehrsministers und vor Vertretern der Bahnindustrie im Bahnbetriebswerk Hamburg-Eidelstedt „1000 Tage ICE“. Herr Dürr trug eine stolze Bilanz vor:

- Statt der anfänglich 23 (1991) Garnituren sind jetzt bereits 60 im Einsatz.
- Die Zahl der Reisenden hat sich von 5,9 Millionen auf voraussichtlich 23,6 Mio (1994) erhöht.
- Der Anteil am Bahnfernverkehr beträgt inzwischen 30%, der Umsatz erreicht voraussichtlich 1,139 Mrd DM.

Energieverbrauch: Der ICE fährt sparsamer



- Die durchschnittliche jährliche Laufleistung je Zug liegt bei 450 000 km. Die Höchstgeschwindigkeit der Züge beträgt 280 km/h; der Zug verfügt maximal über 750 Plätze, die Auslastung beträgt 47 bis 50 %.

VERKEHR IM AUSLAND

Innerschweizer Nord/Süd-Transporte auch auf die Schiene

Der World Wildlife Fund (WWF) will zwischen Altdorf und Biaska auf der NEAT eine rollende Landstraße einrichten und dafür den Gotthardstraßentunnel sperren. Auf der NEAT bestehe eine Kapazitätsreserve von 150 Zügen pro Tag, die es erlauben würde, hier eine rollende Landstraße für den gesamten innerschweizer Güter- und Personenverkehr einzurichten. Der WWF hat sogar errechnet, daß sich diese Verkehrsart kostendeckend durchführen ließe, wenn der Transport eines Lkw 165 DM und eines Pkw 20 DM kosten würde.

Das Bundesamt für Verkehr hält die Berechnungen für falsch, weil die NEAT im Jahre 2010 völlig ausgelastet sein werde. Die Automobilclubs der Schweiz möchten dagegen sogar eine zweite Straßentunnelröhre für den Gotthard zur Verbesserung von Luftqualität und Sicherheit bauen. Sie wollen nächstes Jahr eine erneute Volksabstimmung. Diese dürfte jedoch zu spät kommen, weil über die Trassenführung der NEAT dann bereits entschieden sein dürfte.

Auch Belgien plant Bahnreform

Die Spitzen der SNCB wollen sogenannte „Business Units“ einführen, die künftig in Eigenregie verwaltet werden sollen. Da die Umwandlung mit einem kräftigen Stellenabbau verbunden werden soll, wird das Konzept von den Gewerkschaften scharf kritisiert.

Der Anfang soll mit dem Güterverkehr gemacht werden. Durch die Stilllegung von Rangierbahnhöfen sollen Einsparungen in Höhe von etwa 100 Mio DM erzielt werden.

Selbständiger Geschäftsbereich wird auch der Paketdienst, der heute schon teilweise ausgegliedert ist. Weiter soll der Wartungsbereich verselbständigt werden. Neue Anbieter von Bahndienstleistungen werden Zugang zum Schienennetz erhalten gemäß EU-Verordnung 91/440.

Staat bleibt in Japan auf den Schulden der Eisenbahn sitzen

Als Nippons Staatsbahn (JNR) im Jahre 1987 in sieben privat operierende Eisenbahngesellschaften aufgeteilt wurde, übernahm die Regierung eine Schuldenlast von 425 Mrd DM. Dafür erhielt der Staat die ungenutzten Grundstücke der JNR.

Vor fünf Jahren hatte die japanische Regierung entschieden, die Liquidation der JNR-Immobilien müsse bis 1997 abgeschlossen sein. Davon ist heute keine Rede mehr. Bis zum Ende 1993 waren erst 40% der 82 Millionen qm Bahnfläche veräußert. Auch bestens gelegene Grundstücke lassen sich nicht an den Mann bringen. Jährliche Zinsbela-

stungen von über 17 Mrd DM haben den Schuldenberg auf 440 Mrd DM anwachsen lassen. Die Bahnprivatisierung gerät für den Steuerzahler zu einem Faß ohne Boden, kommentiert eine japanische Zeitung. Die Rechnung sieht derzeit so aus: Selbst wenn alle Grundstücke restlos verkauft sind und auch die Börsennotierung aller privaten Bahngesellschaften gut läuft, wird die Regierung nicht viel mehr einnehmen als sie Schuldendienste leisten muß.

Ein wenig ist die öffentliche Hand an dem Dilemma selbst schuld. Nach der Bahnprivatisierung wurde der Grundstücksverkauf für zwei Jahre suspendiert, um eine weitere Explosion der Grundstückspreise in Japan zu verhindern. Bei dieser Rechnung wurde der Zug der Zeit verpaßt. Während dieser Frist platzte die „Seifenblase“ am Kapitalmarkt, die Immobilienpreise fielen und die Spekulanten verloren das Interesse.

ANDERE VERKEHRSTRÄGER

Privatisierung des Bundesautobahnnetzes – Chancen für die Verkehrs- und Finanzpolitik

Die Deutsche Bank Research GmbH hat im März eine Studie veröffentlicht, die zu folgendem Ergebnis kommt:

Es besteht ein erheblicher verkehrspolitischer Problemdruck und zwar um drei Aspekte: Um die Beeinflussung der Verkehrsnachfrage, um die Anlastung der Wegekosten und um die Schaffung der Wettbewerbsgleichheit zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße und zwischen Autobahnbenutzern aus dem In- und Ausland. Autobahnbenutzungsentgelte, die von einer privaten Autobahngesellschaft erhoben und von dieser zur Abdeckung eigener Kosten und zur Erzielung eines Gewinnes genutzt werden, erhöhen die Kosten der Mobilität und setzen an einem der wichtigsten Gründe für die bislang ungebremste Zunahme des Straßenverkehrs an, sofern sie fahrleistungsabhängig gestaltet werden. Zur Zeit werden die Kosten des Auto- (bzw. Lkw-) Fahrens überwiegend durch die fixen, fahrleistungsunabhängigen Komponenten dominiert. Der Anteil der variablen, mobilitätsabhängigen Kosten macht nur einen geringen Teil der Gesamtkosten aus. Während sich die variablen Kosten im Kalkül der Autofahrer im wesentlichen auf die Ausgaben für Betriebsstoffe reduzieren, werden die weitaus höheren Aufwendungen für Abschreibungen, Kapitaldienst, Kraftfahrzeugsteuern und Versicherungsprämien als „sunk costs“ (Blindkosten) betrachtet. Damit sind diese Kosten unerheblich, ob eine Fahrt mit dem Auto gemacht wird oder nicht. Ein Autobahnbenutzungsentgelt würde

diesen überaus „mobilitätsfreundlichen“ Kostenkalkül korrigieren. Solche Entgelte können über die Berücksichtigung von Staukosten hinaus zu einer verursachergerechten Anlastung der Wegekosten beitragen. Im Hinblick auf die laufenden Reparatur- und Instandhaltungskosten der Autobahnen läßt dies z.B. eine weit überproportionale Belastung des Schwerverkehrs erwarten, da dieser auch in weit überdurchschnittlichem Masse für Straßenschäden verantwortlich ist.

Damit würde auch die Wettbewerbssituation zwischen Straße und Schiene verändert werden. Während der Autofahrer nur mit bescheidenen variablen Mobilitätskosten rechnet, müssen öffentliche Verkehrsträger wie die Bahn AG bei ihrer Tarifgestaltung prinzipiell die Vollkosten, d.h. Abschreibung und Kapitaldienst, berücksichtigen. Dieser Vorteil des Autos könnte durch das road pricing mehr oder weniger ausgeglichen werden.

Schließlich tragen die Fahrleistungsentgelte zum Abbau der Wettbewerbsnachteile des deutschen gegenüber dem ausländischen Straßengütertransportgewerbe bei. Deutsche Fuhrunternehmer werden im grenzüberschreitenden Verkehr benachteiligt; die in Deutschland unlängst eingeführte Lkw-Vignette ist nur ein erster Schritt in Richtung Wettbewerbsgleichheit.

Die Studie kommt zu der Auffassung, daß sich Fernstraßen nicht nur privat „produzieren“ lassen, sondern sie lassen sich auch privat finanzieren und privat betreiben.

Bei dieser Problematik wird natürlich auch die Frage aufgeworfen, ob der Kraftfahrer zweimal zur Kasse gebeten wird: Die Autobahnen seien vom Autofahrer bereits über die für den Straßenbau zweckgebundene Mineralölsteuer „bezahlt“, so daß nunmehr nur noch eine unentgeltliche Bereitstellung gerechtfertigt sei. Um keine Zweifel aufkommen zu lassen, sollte die Finanzpolitik konsequent von allen Zweckbindungskonzepten Abschied nehmen und die

Mineralölsteuer eindeutig als allgemeine Fiskalabgabe (die sie faktisch schon lange ist) deklarieren. Seit Ende der sechziger Jahre wurde die Zweckbindung allmählich gelockert und mittlerweile ganz abgeschafft. Kfz- und Mineralölsteuereinnahmen sind nunmehr allgemeine Haushaltsmittel. Es besteht lediglich noch eine Zweckbindung des aus verschiedenen Mineralölsteuererhöhungen resultierenden Mehraufkommens für die Förderung verschiedener Verkehrsaufgaben im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes.

Insgesamt kommt das Gutachten, das auch auf die Erfahrungen im Ausland zurückgreift, zu folgenden Ergebnissen:

- Die Privatisierung des deutschen Autobahnnetzes sollte genutzt werden, um einen Ausweg aus dem Dilemma zwischen verkehrspolitischen Handlungsbedarf und begrenzten fiskalischen Möglichkeiten zu finden. Sie kann zur Entlastung des Bundeshaushaltes beitragen. Die mit der Privatisierung verbundenen Autobahnbenutzungsentgelte dienen der marktwirtschaftlichen Steuerung der Verkehrsnachfrage.
- Privatisierung ist dabei im materiellen Sinne zu verstehen und sollte soweit wie möglich die tatsächliche Verlagerung öffentlicher Aufgaben auf den privaten Sektor umfassen.
- Eine allein auf Bewirtschaftung und Instandhaltung des Netzes ausgerichtete Autobahn-Management-AG erscheint als Privatisierungsmodell besonders zweckmäßig. Geeignet ist auch die vollständige Privatisierung des gesamten Autobahnnetzes.
- Die Privatisierung von Teilnetzen oder Einzelstrecken ist weniger vorteilhaft.
- Wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Privatisierung ist ein möglichst großer Handlungsspielraum für das Management der Autobahngesellschaft.
- Das hohe und künftig weiter wachsende Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen bietet eine günstige Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg einer privaten Autobahn-Gesellschaft in Deutschland.

(Die Studie ist bei der Deutsche Bank Research, Postfach 100611, 60006 Frankfurt/Main zu beziehen, Ansprechpartnerin Frau Jutta Müller, Telefax Nr.069/71007-322)

Die GRV ist der Auffassung, daß die Studie unabhängig von der grundsätzlichen Frage einer Privatisierung der Bundesautobahnen einige gute Ansätze zum Abbau der Wettbewerbsunterschiede zwischen Schiene und Straße aufzeigt. Die Privatfinanzierung ist jetzt möglich. Der Vermittlungsausschuß hat im Juni das ursprünglich vom Bundesrat abgelehnte „Fernstraßenbau-Privatfinanzierungsgesetz“ gebilligt. Das Gesetz ermöglicht es, daß öffentliche Straßenbauprojekte künftig von privaten Trägern finanziert, gebaut und unterhalten werden können. Die Investoren solcher Betreibermodelle erhalten das Recht, die Entgelte vor, nach oder während jeder Benutzung zu erheben. Dabei steht die Möglichkeit des automatischen Gebühreneinzugs offen.

Benzin mit weniger Benzol – Verursacher des Ozons

Im Auftrag des Bundesumweltamtes untersuchte das Forschungsinstitut Arthur D. Little (ADL), Frankfurt die „Auswirkungen einer veränderten Benzinzusammensetzung in Europa“. Wichtigstes Ziel der Untersuchung: Eine drastische Reduzierung des krebserregenden Benzols auf höchstens ein Volumenprozent gegenüber dem in der Europäischen Union erlaubten fünf Volumenprozent. Während Katalysator-Autos einen großen Teil der gesundheitsgefährdenden Substanzen unschädlich machen, passiert die gesamte Schadstofffracht ungehemmt die Auspuffe älterer Modelle.

Die im vergangenen Jahr verbrauchten 32 Mio t Kraftstoffe enthielten etwa 1 Mio t Benzol. Ein ansehnlicher Teil davon verflüchtigt sich auf dem Weg von der Raffinerie zur Tankstelle, beim Tanken und aus dem Kfz-Tank. Auch bei der Verbrennung von Treibstoff im Motor entsteht Benzol. Eine wirkungsvolle Luftverbesserung bringt deshalb erst eine Verringerung aller aromatischen Kohlenwasserstoffverbindungen in dem Gemisch: Halbiert man deren Anteil von heute 45 % auf etwa 20 %, entsteht auch die Hälfte weniger Benzol während der Fahrt.

Aber der neue Kraftstoff hätte einen gewaltigen Nachteil. Die energieintensive Herstellung würde einen Anstieg des klimawirksamen Kohlendioxid um 4 % zur Folge haben. In einer Gesamtbilanz überwiegen jedoch die gesundheitlichen und ökologischen Vorteile.

Wie entsteht das Ozon? Das aus drei Sauerstoffatomen aufgebaute Molekül kommt nicht direkt aus den Auspufftöpfen. Es bildet sich erst bei starkem Sonnenlicht aus den Stickoxiden der Abgase. Langwelliges UV-Licht läßt Stickstoffoxid (NO_2) zu Stickstoffmonoxid (NO) und atomarem Sauerstoff (O) zerfallen, der sich sofort mit dem molekularen Sauerstoff der Luft (O_2) zu Ozon (O_3) verbindet. Reaktionsfreudige Aromaten wie Benzol und Olefine aus den Abgasen beschleunigen diesen Prozeß.

Mit einem bis 1,5 Pfennig ließe sich bereits der Benzolgehalt auf 1 % absenken, etwa 6 Pfennig wäre das neue Umweltbenzin teurer, würden weitere Schadstoffe ersetzt oder verringert werden.

Auch der Verband der Automobilindustrie wünscht sich ein solches Benzin, da der Treibstoff keinerlei Umstellungen am Motor verlangt. Dagegen befürchtet die Mineralölindustrie bei einer Verteuerung des Benzins Verluste und wehrt sich dagegen, solange es dafür keine verbindlichen Auflagen der Europäischen Union gibt. Sie setzt deshalb mehr auf den Katalysator. Zum Katalysator ist aber zu sagen: Zwar kann ein warmer Katalysator mehr als bis zu 90 % der Benzolringe knacken, aber mehr als drei Viertel aller europäischen und die Hälfte der deutschen Pkw sind nicht mit Kat ausgerüstet. Es wird noch mindestens 15 Jahre dauern, bis diese Autos von der Straße verschwunden sind. Dabei haben zunehmender Verkehr und leistungsstärkere Motoren allein in den letzten zwanzig Jahren den Benzinverbrauch verdoppelt und trotz aller technischer Verbesserungen den Schadstoffverbrauch erhöht. Nach den

amtlichen Prognosen wird der Personenverkehr bis zum Jahr 2010 um weitere 30 % zunehmen.

Es gibt also Grund genug, über schadstoffärmere Kraftstoffe nachzudenken. In den USA sollen im Jahr 2000 bereits drei Viertel aller Pkw mit schadstoffarmem Treibstoff fahren.

Mit Erdgas gegen Ozon

Mit Erdgas betriebene Autos sind keine neue Erfindung. Weltweit sind etwa eine Million Autos, z.B. in der GUS, in Italien und Argentinien im Betrieb. Die Gasautos sind schadstoffarm und deutlich leiser als solche mit Dieselmotoren. Die Bayerischen Motorenwerke wollen im nächsten Jahr drei gasbetriebene Limousinen auf den Markt bringen, die bei leerem Gastank automatisch auf Benzinbetrieb umschalten. Die Anschaffungskosten für gasbetriebene Busse liegen um etwa 15 % höher als für herkömmliche Modelle, die Reichweite liegt bei knapp 300 km. Dafür werden 800 Liter komprimiertes Erdgas benötigt. Die Fahrzeuge könnten vor allem bei Fahrzeugflotten eingesetzt werden, die über eigene Erdgastankstellen verfügen.

Leider ist auch der Kraftstoffpreis höher im Vergleich zum Diesel. Daher hat die Verkehrsministerkonferenz eine Reduzierung der Steuer auf Erdgas verlangt, wenn es als Treibstoff eingesetzt wird. Es müßten also Absatzmärkte und eine Tankstellenstruktur aufgebaut werden, wenn dem Gasauto zum Durchbruch verholfen werden soll.

Die GRV meint, mit Erdgas könnte man nur langfristig das Ozon bekämpfen. Augenblicklich sind andere Maßnahmen beim Auftreten hoher Ozonwerte erforderlich.

Ozonalarm in Hessen

In diesem superheißen Sommer wurden in Hessen bei einer Überschreitung von 215 Mikrogramm Ozon Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Autobahn von 90 km/h und auf den Landstraßen 80 km/h eingeführt. Auch in Sachsen-Anhalt wurde auf einer Teilstrecke der A2 zwischen Burg-Zentrum und der Landesgrenze zu Niedersachsen eine Geschwindigkeitsermäßigung von 80 km/h eingeführt. Die direkte Reaktion auf das Überschreiten der Grenzwerte stellt den Zusammenhang zwischen Automobilität und Luftverpestung außer Zweifel. Inwieweit das Tempolimit eingehalten worden ist, darüber gehen die Meinungen auseinander. Bußgeldbescheide konnten in Ermangelung eines Gesetzes nicht erteilt werden. Das Vorprellen eines Bundeslandes könnte zudem dafür sorgen, daß auf die vielen schönen Worte über die Bekämpfung des Reizgases Ozon endlich Taten folgen. Der Bundesumweltminister schiebt eine Ozonregelung hinaus. Er meint mit anderen Kollegen aus dem Bundeskabinett, daß das Übel an der Quelle bekämpft werden müsse, also im wesentlichen nur durch Verminderung des Benzolgehalts im Treibstoff und durch allgemeine Reduzierung des Benzinverbrauches. Beides sind sehr langfristige Maßnahmen. Geholfen werden

Ozon

- ist ein natürlicher Bestandteil der Atemluft
- ist ein unsichtbares Gas
- enthält ein Atom mehr als gewöhnlicher Sauerstoff und hat die chemische Formel O₃
- ist in hohen Luftschichten ein wichtiger Schutz gegen die ultravioletten Strahlen
- wirkt in hohen Konzentrationen auf Schleimhäute und Lunge

müßte jetzt. Im übrigen wird die Wirkung des Katalysators durch die Zunahme des Autoverkehrs kompensiert. Grundsätzlich müßten die technischen Instrumente mit ordnungspolitischen Maßnahmen unterstützt werden. Das bedeutet zwingend eine schrittweise Erhöhung der Mineralölsteuer, die sich auch auf das Flugbenzin zu erstrecken hat, ferner eine Straßenbenutzungsgebühr, die den Transitverkehr einbeziehen muß. Alle Bemühungen bleiben jedoch Makulatur, wenn es nicht gelingt, den Gütertransport auf der Straße einzudämmen. Die Bundesbahn befindet sich jedoch in einem hoffnungslosen Wettbewerbsnachteil, solange die internationalen Spediteure sich auf den deutschen Autobahnen ohne angemessene Abgaben tummeln können. Schnelle Abhilfe ist also nicht in Sicht.

Der Kanzlerkandidat der SPD, Rudolf Scharping, hat sich inzwischen von der Einführung eines Tempolimits auf den Autobahnen überzeugen lassen und setzt sich nunmehr für eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf den Autobahnen ein.

Tempolimit bei Ozon

Der Bund Naturschutz in Bayern (BN) und die bayerischen Grünen verlangen zumindest vorübergehend ein generelles Tempolimit zum Ferienbeginn und der damit verbundenen Autoreisewelle. Weinzierl (BN) kritisierte die Beschwichtigungstendenzen des Umweltministers, der die Bevölkerung mit der Gefahr im Stich lasse. Die Weltgesundheitsorganisation gehe davon aus, daß ab einem Grenzwert von 120 Mikrogramm Ozon Gesundheitsschädigungen aufträten. Dieser Wert werde in Bayern fast täglich überschritten. Dagegen meint der Bayerische Umweltminister Goppel, daß Tempolimits auf Autobahnen und womöglich noch stauproduzierende Verkehrsbeschränkungen das Problem nicht lösen. Vielmehr müßten die Autoabgase verringert werden.

Die GRV meint, daß die Absenkung der Autoabgase eine langfristige Angelegenheit sei. Es muß aber sofort etwas getan werden. Tempolimits seien durchaus angebracht. Im übrigen wächst die Durchlaßfähigkeit von Autobahnen bei niedriger Geschwindigkeit.

Von Töpfer auch nur Widersprüchliches

Klaus Töpfer gibt Rätsel auf. Als Hessen Anfang August den ersten Ozonalarm ausrief, sprach der Bundesumweltminister von „Symbolpolitik“, forderte benzolarmes Öko-Benzin und wußte doch genau, daß er damit wirksame Schritte gegen die Ozonbelastung auf die ferne Zukunft, um nicht zu sagen auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschiebt. Dann zaubert Töpfer unter dem Druck nicht nur der Länder sondern auch von Umweltschützern und Teilen der Öffentlichkeit eine Verwaltungsvorschrift hervor, die zwar nicht die Ozonkonzentrationen in den Mittelpunkt stellt, sondern den Kommunen Aktivitäten erlaubt, die vorher von ihm abgelehnt wurden, nämlich Verkehrsbeschränkungen und ein Tempolimit. Ja er ging soweit, daß er das heiße Wetter im Juli als das erste „Anzeichen für Klimaverschiebungen im großen Maßstab“ benannte. In diesem Zusammenhang forderte er ein entschiedeneres Vorgehen zur Verringerung des Ausstoßes des Klimakillers Kohlendioxid (CO₂).

Es ist unverständlich, daß er einerseits die CO₂-Reduzierung fordert, andererseits aber die kurzfristig wirksame Ozon-Entlastung verhindern will. Dann bemüht er wieder das CO₂-Minderungsziel der Bundesregierung – 25 bis 30 % weniger bis zum Jahr 2005 –, an die schon lange niemand mehr glaubt.

Scharping fordert jetzt ein Tempolimit

Anlässlich einer Spontanpressekonferenz von sozialdemokratischen Umweltministern am 4.8.1994 in Garmisch-Partenkirchen forderte Scharping ein 365-Tage-Tempolimit. In ihrem Regierungsprogramm hieß es: „Auf Bundesautobahnen brauchen wir eine Begrenzung der Geschwindigkeiten“. Seinerzeit schaffte Scharping erhebliche Unklarheit mit seinen Einschränkungen: Dazu strebe man eine europäische Harmonisierung mit „Möglichkeiten einer verkehrs- und umweltgerechten Ausgestaltung“ an. (Wobei bekannt war, daß man in Brüssel nicht tätig werden würde. Vergleiche GRV-Nachrichten Nr. 20.) Damals vermied es Scharping, dieses Kauderwelsch zu übersetzen, er nahm sogar einen Krach mit Präsidiumsmitglied Christoph Zöpel in Kauf, der eine eindeutige Formulierung zugunsten eines Tempolimits vorgeschlagen hatte. Weil Scharping im Winter die Autofahrer für nicht genügend umweltbewußt hielt, wich er zurück aus Furcht vor Liebesentzug dieser Wählergruppe. Nun da die Bevölkerung nach dem Ozonalarm sensibler wird, wagt sich der SPD-Chef wieder hervor. Eine klare Sprache von Anfang an wäre besser gewesen.

Überrollt uns die Autoflut?

Für das Jahr 2000 rechnen wir mit 50 Millionen Kraftfahrzeugen. Millionen von Autos überschwemmten nach der Wende auch die neuen Bundesländer. Das Mobilitätsbedürfnis macht an unseren Grenzen nicht halt. Die Massenmobilität findet bislang erst in vergleichsweise engen Räumen statt: Europa, USA/Kanada und Japan.

Wir haben uns damit abzufinden, daß die individuelle Mobilität unteilbar ist. Wir können es anderen Ländern und Gesellschaften nicht verbieten, daß sie ebenfalls ihre Straßen mit Pkw und Lkw vollstopfen. Ein Papier der VW AG prognostiziert alleine der Volksrepublik China langfristig einen Bedarf von 456 Millionen Fahrzeugen, der z.B. den Kfz-Bestand in den USA weit übertrifft. Und alle Fahrzeuge benötigen Treibstoff aus fossilen Quellen.

Lester Brown, Chef des World-Watch-Institutes, faßt diese Situation zusammen mit folgenden Worten: „Wenn diese Fahrzeuge von fossilen Brennstoffen angetrieben werden, wird die Luftverschmutzung Rekordwerte annehmen, und die Länder werden unbewohnbar.“

Die GRV meint, daß heute bereits der Zeitpunkt gekommen ist, weitgehend auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel umzusteigen.

Personalialia

Horst Stuchly

wurde Präsident des Eisenbahnbundesamtes. Das Eisenbahnbundesamt ist die im Zuge der Bahnreform gegründete Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes und der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Der Sitz der Behörde ist 53119 Bonn, Vorgebirgsstraße 49. Stuchly war zuletzt Abteilungsleiter Fahrwegtechnik in der Zentrale Hauptverwaltung der DB und DR für die Vorhaltung der Anlagen im Streckennetz der DB und DR verantwortlich.

Dr.-Ing. R. M. Gohlke 60 Jahre

1982 wechselte Gohlke von der deutschen IBM-Geschäftsführung an die Spitze der Deutschen Bundesbahn. In seinen acht Jahren Tätigkeit bei der Bahn legte er wichtige Grundsteine für den Umbau der Behörde zum marktorientierten Unternehmen. Anschließend ging Gohlke zur Treuhandanstalt, wo er jedoch nur vier Wochen verblieb. Heute ist Gohlke Vorsitzender des Vorstandes des Süddeutschen Verlages, der die Süddeutsche Zeitung herausgibt.

125. Geburtstag von Julius Dormmüller

Kurz vor seinem 76. Geburtstag starb Dormmüller am 5.7.1945 in Malente-Gremsmühlen. Die alliierten Siegermächte wollten ihn mit dem Wiederaufbau der Bahn betrauen, aber sein Tod verhinderte dies. Dormmüller ist bei uns umstritten, weil er in der NS-Zeit Reichsverkehrsminister und gleichzeitig Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn war. Vor dem 2. Weltkrieg war Dormmüller 1919 Präsident der Direktion Oppeln, anschließend der Direktion in Essen. 1929 wurde er stellvertretender Generaldirektor der „Deutschen Reichsbahngesellschaft“ und anschließend ihr Chef. Dieser Gesellschaft – die Bahn war vor dem ersten Weltkrieg noch eine Goldgrube – wurde im Rahmen des „Dawes Planes“ 10 Milliarden Reichsmark als Kriegsschuld aufgebürdet mit einem Kapitaldienst von 660 Millionen Mark im Jahr.

Durch eine Sparpolitik meisterte Dormmüller diese Aufgaben. Schon vor der „Machtergreifung“ wurde – neben der Streichung der übrigen Reparationen – auch die Reichsbahn von ihren Zahlungsverpflichtungen befreit. Seit 1914 hatte sich ein hoher Nachholbedarf aufgestaut, der nicht mehr voll aufgeholt werden konnte.

Ab 1933 versuchten die Nazis, in den Bahnbetrieb hineinzuregieren. Es wurde Dormmüller ein „alter Kämpfer“, Wilhelm Kleinmann, zu Seite gegeben. Dank der fachlichen und menschlichen Autorität Dormmüllers blieb die Reichsbahn, wie Zeugen stets versichern, im Inneren von den kriminellen Machenschaften jener Tage weitgehend frei, wenngleich sie sich verbrecherischen Staatsaufträgen

nicht entziehen konnte. 1937 wandelte Hitler die Gesellschaft wieder in die „Deutsche Reichsbahn“ um.

Ernst Vorrath

löste Hermann Niehüsener bei der Leitung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr ab. Vorrath war vorher Ständiger Vertreter des Leiters der Abteilung Straßenverkehr und Leiter des Referats Verkehrssicherheit und Rettungswesen im Bundesverkehrsministerium. Er war auch Leiter des Ministerbüros unter Minister Wissmann.

Herbert Heise,

früherer Präsident der Bundesbahndirektion Hamburg und anschließend Beauftragter der Konzernleitung für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, vollendete am 6.8.1994 das 65. Lebensjahr und tritt in den Ruhestand.

Klemens Weber 60 Jahre

Präsident des Bundesverbandes für den deutschen Güterfernverkehr, vollendete am 17.6.1994 das 60. Lebensjahr.

Klaus Daubertshäuser,

verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, wurde Vorstandsmitglied in der DB AG und ist zuständig für den Nahverkehr.

Kurzberichte

Berichtigung

Zum Beitrag Aktionsprogramm der DB AG in Nummer 20 der GRV-Nachrichten (S.10) macht das Eisenbahnbundesamt (EBA) darauf aufmerksam, daß für die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) nicht das Eisenbahnbundesamt (EBA), sondern der Bundesverkehrsminister zuständig ist. Unter seiner Federführung arbeiten Fachleute des EBA in einer Arbeitsgruppe mit, welche die Bundesregierung für die Überprüfung von gesetzlichen Vorschriften – insbesondere der EBO – zur Entlastung und Verbesserung der wirtschaftlichen Ergebnisse der Eisenbahnen eingerichtet hat.

Transrapid

Mit den Stimmen der Koalition hat der Deutsche Bundestag am 16.6.94 das „Magnetschwebbahn-Planungsgesetz“ verabschiedet, es wurde jedoch bei der Behandlung im Bundesrat an den Vermittlungsausschuß verwiesen. Hier soll nicht das Für und Wider diskutiert werden. Darüber ist schon viel geschrieben worden. Aber eine Bemerkung sei erlaubt: Der Bundesfinanzminister, Theo Waigel, sagte anläßlich einer kürzlichen Rede vor der Hans-Seidel-Stiftung

im Zusammenhang mit dem Industriestandort Deutschland in München: Er sei für den Transrapid, aber ob es die Strecke Hamburg-Berlin sein müsse, sei für ihn nicht zwingend.

Inzwischen stimmte am 31.8.1994 der Vermittlungsausschuß des Bundestages und Bundesrates dem Planungsgesetz für den Transrapid mit einigen Änderungen zu. Gebilligt wurde das Gesetz mit 19 Ja- und 7 Nein-Stimmen bei 4 Enthaltungen. Das Gesetz legt bekanntlich nicht die geplante Strecke zwischen Hamburg und Berlin fest, sondern ist allgemein bei der Planung von Transrapidstrecken anzuwenden. Die Länder können im Rahmen des Planungsverfahrens als Anhörungsbehörde tätig werden. Zu den Kosten von Unterführungen von kreuzenden Straßen oder Bahnen werden die Länder nicht hinzugezogen. Inzwischen wurde das etwas geänderte Gesetz vom Bundestag verabschiedet.

Brennerbasistunnel soll gebaut werden.

Diese Entscheidung trafen die Verkehrsminister der Alpenländer bei ihrem Treffen in Montreux am 2. und 3.6.1994. Die Tunnelstrecke soll 26 Mrd DM kosten. Woher das Geld kommen soll, soll die trilaterale Kommission erforschen und das Ergebnis den Verkehrsministern mitteilen. Deutschland, das sich selbst nicht finanziell am Tunnelbau beteiligt, sieht nach Aussagen Wissmanns Möglichkeiten nur im Rahmen eines „Publik-Private-Partnership-Modells“, also einer gemischten öffentlich-privaten Finanzierung.

TGV für Südkorea

Der TGV hat nun das Rennen in Südkorea gewonnen. Am 14.6.1994 ist der Vertrag über die Ausrüstung einer 432 km langen Hochgeschwindigkeitsstrecke unterzeichnet worden. Geliefert werden 46 TGV und die dazugehörigen Signalanlagen. Die Züge, von denen 34 in Korea gebaut werden, haben eine Kapazität von 1000 Passagieren. Die gesamte Strecke soll im Jahr 2001 eröffnet und von 80 Mio Passagieren im Jahr beansprucht werden.

80 Mio DM für die Infrastruktur in Slowenien

Das Schienen- und Straßennetz Sloweniens wird mit einer kräftigen Finanzspritze der Europäischen Union modernisiert. Die Europäische Investitionsbank (EIB) hat zwei über 20 Jahre laufende Sonderdarlehen in Höhe von knapp 80 Mio DM zur Verfügung gestellt. Davon gehen rund 56 Mio DM in den Bau und Betrieb von Autobahnen. Die neuen Autobahnteilstücke gehören zur E 57, die von Koper über Maribor nach Österreich führt. Bis Ende 1996 will die EIB

die Verbesserung dieser Strecke mit weiteren 120 Mio DM unterstützen.

Die restlichen Mittel gehen an die SZ (Slovenske Zelenice) für die Modernisierung der wichtigsten internationalen Strecken des Landes. Dabei sollen Bahnübergänge beidseitig und Tunnel erweitert werden. Außerdem soll das Telekommunikationsnetz der Bahn mit digitalen Vermittlungsstellen und Glasfaserkabeln aufgerüstet werden.

28t-Limit muß bleiben

Der Schweizerische Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, Litra, vertritt die Auffassung, daß ohne schützende Rahmenbedingungen wie das 28 t-Limit im Straßengüterverkehr der Bahngüterverkehr in der Schweiz nicht mehr lebensfähig wäre. Damit bezieht Litra klar Stellung in der Diskussion um eine eventuelle Änderung der 28 t-Begrenzung. Auch bei der Erarbeitung einer neuen Verordnung über Kombi-Terminals, müsse rigoros kontrolliert werden, wenn man 44 t-Lkws in einem Umkreis von mehr als 10 km zulasse. Sonst fürchtet Litra die neue Verordnung der Beginn einer Aufweichung des 28 t-Limits.

P+R-Parkhaus in München

Deutschland größtes und neuestes Park-and-Ride-Parkhaus, das 46 Millionen DM gekostet hat, besitzt 1270 Pkw- und 81 Busparkplätze sowie Telefon, Cafeteria und Toiletten. Es steht im Münchener Norden. Reisende auf der A9 können 12 km vor der bayerischen Hauptstadt das Parkhaus leicht erreichen. Dynamische Infoschilder zeigen schon auf der die Belegung des Parkhauses an. Unmittelbar vom Parkhaus verkehrt die U-Bahn alle 5-10 Minuten und erreicht den Marienplatz in 17 Minuten. Das Parkhaus ist ein wichtiger Bestandteil des Projektes „Kooperatives Verkehrssystem“. Jetzt liegt es an den Autofahrern, ob das Parkhaus ein Erfolg wird. Es soll nicht nur benutzt werden, wenn München „voll“ ist. Noch ist der Besetzungsgrad unbefriedigend.

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.

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

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

Verantwortlich im Sinne
des Presserechts:

Dr.-Ing. Alfons Thoma
Richelstraße 14
80634 München

Layout, Grafik, Satz:

Ursula Schletzbaum
82256 Fürstenfeldbruck
Kriegdruck GmbH
82166 Gräfelfing

Druck: