

Bromberger Straße 5
40599 Düsseldorf



Nachrichten

GESELLSCHAFT FÜR RATIONALE VERKEHRSPOLITIK e.V.

VERKEHRSPOLITIK

Transeuropäische Netze

Grenzüberschreitende Infrastrukturplanung genießt angesichts des Zusammenwachsens Europas wachsende Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit. Nicht nur wirtschaftliche, sondern auch verkehrspolitische Gründe sprechen für einen verstärkten Ausbau der Verkehrswege. Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger und Rationalisierung der Verkehrsabläufe sind die wichtigsten Ziele der heutigen Verkehrspolitik. Der wesentliche Pfeiler jeder Verkehrspolitik, nämlich die Entwicklung der Verkehrswege und die Anlastung der Infrastrukturkosten an die Benutzer, verblieb bisher im wesentlichen in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Deshalb ist es grundsätzlich zu begrüßen, daß die EU sich des Themas der Verkehrsinfrastruktur annimmt und eine eigenständige Verkehrsinfrastrukturpolitik betreibt, die sich von langfristigen Perspektiven und Zielen leiten läßt und der Politik der Mitgliedstaaten wichtige Impulse geben kann.

Deutschland als Haupttransitland in Europa hat ein elementares Interesse an einer abgestimmten europäischen Verkehrspolitik.

Die Meilensteine der Aktivitäten der EU sind folgende:

Erst 1978 gelang es, vom Rat die Zustimmung zu einem verbesserten Konsultationsverfahren und zur Schaffung eines **Infrastrukturausschusses** zu erwirken. Auf Drängen des Europäischen Parlamentes wurden von 1982 an beschränkte Haushaltsmittel für Infrastrukturvorhaben bewilligt, die im Interesse der Gemeinschaft liegen. Die Beträge sind von 10 Mio. ECU im Jahre 1983 auf gegenwärtig 200 Mio. ECU gestiegen.

Seit 1990 kann ein „**Verwaltungsausschuß**“ auf Vorschlag der Kommission über die Gewährung der Mittel an die Mitgliedstaaten beschließen. Zuschüsse wurden vor allem für vorbereitende Untersuchungen sowie für einzelne Bauvorhaben des internationalen Verkehrs bewilligt. Die Eisenbahnen erhielten für Hochgeschwindigkeitsmaßnahmen mehr als die Hälfte der bisher vergebenen Mittel. Neben der Haushaltslinie für transeuropäische Netze gewährte die Gemeinschaft erhebliche Mittel für Infrastrukturvorhaben der Regionalpolitik (u.a. ca. 600 Mio. ECU für die Neubaustrecke Madrid-Sevilla).

VERKEHRSPOLITIK	
Transeuropäische Netze	1
Parteien antworten dem ADAC	4
Verteuerung des Straßengüterverkehrs	6
Scharfe Kritik des BDF an der DIW-Studie	6
Lersner contra Aberle beim Umweltschutz	6
Regionalisierung	7
Mineralölbesteuerung im Luftverkehr	8
Externer Nutzen des Straßenverkehrs?	8
Ab 1.1.1995 Autobahngebühr für schwere Lkw	8
BAHNEN	
Öffnung des DB-Netzes für Dritte	9
Der integrale Taktfahrplan	10
Halbjahresbericht der DB AG	11
7 Milliarden für neue Fahrzeuge der DB AG	11
Rollende Landstraße Dresden-Lovosice	11
UIC mit neuer Struktur	12
Doppelstockschienenbus	12
Kontrolle der Bahn wird nicht ausgedehnt	13
Neue Ehren für Bäslers multiple Hängebahn	13
Mehr Geld im Personen- als im Frachtverkehr	13
Der Flexliner	13
VERKEHR IM AUSLAND	
Der Kanaltunnel	14
Konzentrationsprozeß in Nordamerika	15
Waggons für Huckepackverkehr mit England	15
Brennerbasistunnel	15
Schlern (Sciliar) - Eisenbahntunnel eingeweiht	15
Frachthochgeschwindigkeitsverkehr	16
ANDERE VERKEHRSTRÄGER	
UIC gegen Transrapid Hamburg – Berlin	16
BMW will künftig auch mit Erdgas fahren	17
Aufgaben des Elektro-Autos nicht klar definiert	17
Tour de Role wird gelockert	17
Auto-Boom ungebremst	18
Privatisierung der Flugsicherung	18
Chancen der Binnenschifffahrt	18
Rhein-Main-Donau AG wird privatisiert	18
Autobahnen mit sechs Fahrstreifen	19
KURZBERICHTE	
U.a. Fahrscheindrucker für Zugbegleiter, Neue Gepäckbeförderung bei der Bahn, IC-Night ...	19

Eine wichtige Rolle in diesem Zusammenhang spielt für Deutschland die Herstellung der Einheit am 3.10.1990 und die Öffnung der Grenzen nach Osten.

Das **Weißbuch**: „Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“, das der EU-Rat am 10.11.1993 herausgegeben hat, gibt den Kurs der EU-Verkehrspolitik vor.

Die Zuständigkeit der Gemeinschaft für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur wurde mit den Artikeln 129 b-d des **Maastrichter Vertrages** geschaffen, der am 1.11.1993 ratifiziert wurde. Im Vordergrund stand dabei die Schaffung von „**Interoperabilität**“ zwischen den Verkehrsträgern und innerhalb eines jeden Verkehrsträgers. Die Maastrichter Vorschriften bedeuten, daß die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament „**Leitlinien für transeuropäische Netze**“ vorschlagen mußte, die die vordringlichen Maßnahmen enthalten und eine Identifizierung der Investitionsvorhaben ermöglichen, die dem Gemeinschaftsinteresse dienen.

Die **Paneuropäische Verkehrskonferenz in Kreta** am 14./15.3.1994 behandelte neun prioritäre Korridore als Fortsetzung des Europäischen Netzes in Richtung Mittel- und Osteuropa.

Dem Maastrichter Beschluß ist die Kommission mit einem Vorschlag vom 7.4.1994 nachgekommen, der die „**Leitlinien für den Ausbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes**“ beinhaltet. Dieser Vorschlag enthält Netzschemata für die Eisenbahnen, die Straßen, die Binnenschiffahrtswege und Flughäfen sowie großräumige Vorhaben im gemeinsamen Interesse für einen Entwicklungsprozeß von 15 Jahren. In diesem Zeitraum sollen die Verkehrsnetze ausreichend ausgebaut und unter Sicherstellung der Interoperabilität verknüpft werden.

Die Eisenbahnen erscheinen mit drei Schemata: Hochge-

schwindigkeitsverkehrsnetz (siehe Bild), Netz für den Kombinierten Verkehr sowie ein Grundnetz, das auch die wichtigsten konventionellen Strecken des Personen- und Güterverkehrs enthält.

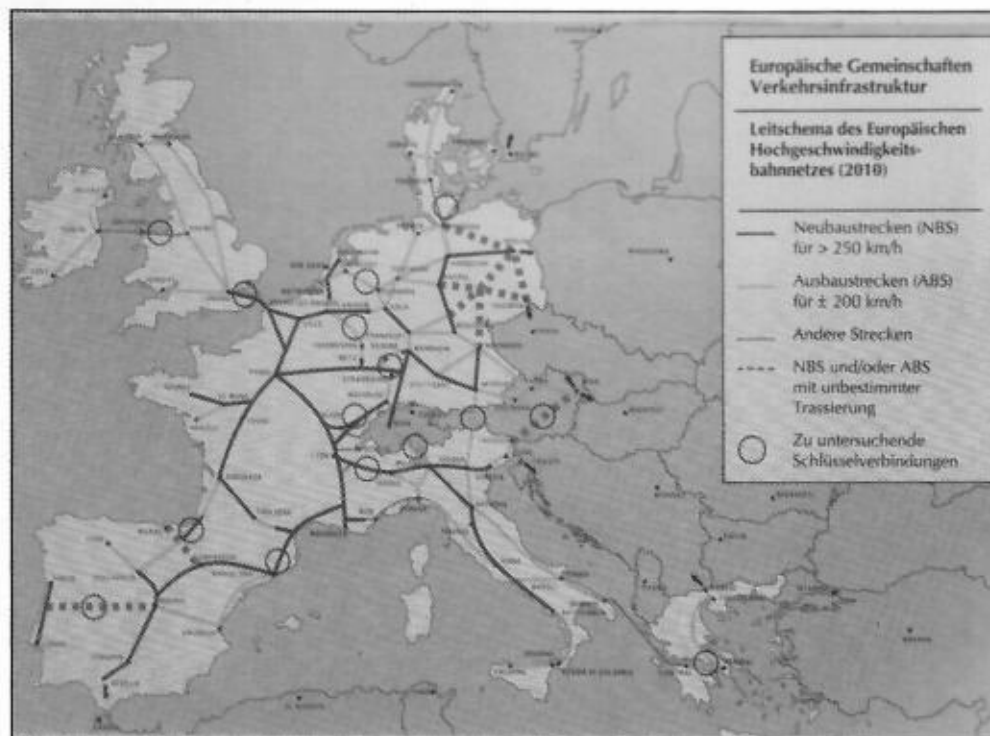
Dabei sollen Hochgeschwindigkeitszüge dazu beitragen, daß Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Auch der Ausbau eines Hochgeschwindigkeitsgüterverkehrsnetzes soll betrieben werden. Leider gibt es für diesen Bereich kein besonderes Leitschema, das sehr wichtig sein dürfte, wenn Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagert werden sollen.

Die wichtigsten Vorhaben enthält die Liste I der sogenannten **Christophersen-Gruppe** (nach dem Vizepräsidenten der Europäischen Kommission, Henning Christophersen). Der EU-Rat bestätigte in **Korfu am 24./25. Juni** elf prioritäre Projekte dieser Gruppe.

Für diese Vorhaben will die Gruppe bis **10./11.12.1994** anläßlich des **Gipfels in Essen** Lösungen finden.

Zur Finanzierung wurde auch ein Schritt nach vorwärts getan, als am 14.6.1994 in Luxemburg von der EU und der Europäischen Investitionsbank (EIB) und Banken aus allen Ländern der EU der Vertrag zur Gründung eines europäischen Investitionsfonds unterzeichnet wurde. Die EIB (3,8 Mrd. DM Grundkapital) soll vor allem die Entwicklung transeuropäischer Netze für die Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur unterstützen.

Künftige Meilensteine auf dem Weg zu transeuropäischen Verkehrsnetzen werden die Beitritte von Österreich, Schweden und Finnland zur EU sein. Im Jahre 1995 wird das Europäische Parlament zu den Leitlinien für den Ausbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes Stellung nehmen.



Die **DB AG** dürfte bei folgenden Vorhaben an einer vorrangigen Gemeinschaftsförderung interessiert sein:

- Verknüpfung mit der französischen Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris–Ostfrankreich zwischen Metz, Saarbrücken und Mannheim (Frankfurt/Main–Erfurt–Halle/ Leipzig–Berlin) sowie Straßburg, Kehl und Karlsruhe (Stuttgart–München–Freilassing),
- Ausbau der Strecke (Amsterdam)–Arnheim–Emmerich–Oberhausen,
- Ausbau und Neubau Hannover–Berlin–Frankfurt/ Oder,
- Neubau und Ausbau Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin,

- Ausbau Dresden – Decin (Tetschen) – Prag und Ausbau München – Kiefersfelden (– Kufstein – Innsbruck).

Die Förderung dieser Vorhaben müßte mit dem Bundesverkehrsminister abgestimmt werden, weil dieser allein befugt ist, Zuschußanträge an die Europäische Kommission zu richten.

Eine Rechtsgrundlage für diese Absichten bzw. Netze gibt es jedoch nicht. Eine rechtsverbindliche Verkehrswegeplanung auf europäischer Ebene wäre auch für die Staaten nicht akzeptabel, weil dies einen Eingriff in die Planungshoheit der Mitgliedstaaten, der Länder und Regionen bedeuten würde. So kann beispielsweise gegen die Absicht, auf der Strecke Hamburg–Berlin den Transrapid einzusetzen, nichts unternommen werden, obwohl diese Strecke im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetz der Rad/Schiene-Technik enthalten ist. Das Ziel ist die Umwandlung der zwölf nationalen Netze in gesamteuropäische Netze. In diese Netze sollen nicht nur die Randgebiete der Gemeinschaft, sondern auch die neuen beitragswilligen Länder und andere Teile Europas einbezogen werden.

Der gesamte **Investitionsbedarf** bei den ins Auge gefaßten Projekten beträgt 65 Mrd. DM. Davon sind 34 Projekte vorrangig, 11 sollen in den nächsten zwei Jahren begonnen werden. Um Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern, stehen die Schienenprojekte im Vordergrund. Die bereits erwähnte Christophersengruppe benennt unter den Projekten für den Schienenverkehr an erster Stelle den Brennerbasistunnel und weiter die Betuwelinie. Die Betuwelinie soll Rotterdam besser an das übergeordnete Schienennetz anschließen und damit einen wesentlichen Mangel beseitigen. Jedoch befürchten die deutschen Nordseehäfen, vor allem Hamburg und Bremen, bei Realisierung dieses Anschlusses erhebliche Verkehrsverluste. Andererseits befürchtet der Hafen Rotterdam und die Europe Combined Terminals, daß sie die derzeitige Position ohne eine schnelle Bahnverbindung nicht halten können. (Der Hochgeschwindigkeitszug von Köln–Aachen–Brüssel–Paris hat Verspätung. Der Bremsklotz liegt in Belgien. Weil die Kassen der Staatsbahnen SNCB leer sind, müssen teure Projekte wie die Schnellbahntrasse zwischen Aachen und Brüssel auf das Jahr 2005 verschoben werden. Jetzt schlagen die Industrie- und Handelskammern in Belgien und Deutschland Alarm. Es handelt sich bei dieser Strecke um die Hauptschlagader des Ost-Westverkehrs in Europa. Die Kammern fordern eine europäische Finanzierung der Bahntrasse. Sie bitten, daß das Projekt am 9. u.10.12. in Essen als das primäre europäische Infrastrukturvorhaben eingestuft wird.)

Eine wesentliche Aufgabe sieht die EU auch in der Förderung des **kombinierten Verkehrs**. Deshalb mußte auch ein intermodaler Verkehrswegeplan geschaffen werden.

Bei der Finanzierung – die EU erwartet einen Mittelbedarf von 400 Mrd. ECU (761,1 Mrd. DM) für alle Projekte – wird sehr an eine **private Finanzierung** gedacht, weil solche Summen nur unter Beteiligung Privater aufgebracht werden können. Für die private Finanzierung gibt es bekanntlich zwei Modelle.

Das Konzessionsmodell verlangt die Rückzahlung durch den Auftraggeber, das Betreibermodell gibt dem Investor die Möglichkeit zur Refinanzierung durch Maut oder ähnliche Abgaben. Die private Finanzierung scheint bei Schienenprojekten in der Regel schwieriger als bei Projekten der Straße. Eine wenigstens teilweise Erstattung der Planungs- und Verhandlungskosten müßte vorgesehen werden, wenn ein öffentlich ausgeschriebenes Projekt platzt.

Insgesamt sollen die einzelnen Verkehrsträger zu einem übergreifenden System **vernetzt** werden. Schließlich gehört auch die **Telematik** in diesen Bereich.

Ein ganz besonderer Punkt ist die Herstellung der **Kompatibilität** der einzelnen Netze, insbesondere der Schiene. Wasserstraßen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung wie die Rhein-Main-Donauverbindung bieten ebenfalls neue Möglichkeiten. Auch die noch nicht berücksichtigten Binnenhäfen wollen daran partizipieren.

Dazu kommt, daß die Gemeinschaft im Eisenbahnverkehr Rechtsvorschriften erlassen hat, die es internationalen Gruppen erlauben, **das Schienennetz der Mitgliedstaaten für den internationalen Verkehr zu nutzen**. Das gilt insbesondere für den Kombinierten Verkehr. Heute gibt es immer noch im Schienengüterverkehr lange Wartezeiten an den Grenzen, die verschwinden müssen. Auch bei der Infrastruktur gibt es nicht unerhebliche **Hindernisse** wie unterschiedliche Stromsysteme, unterschiedliche Signalsysteme (allein auf dem westeuropäischen Teil des geplanten Hochgeschwindigkeitsnetzes – also auf rund 30 000 km – finden sich heute 13 verschiedene Zugsteuerungs- und Zugsicherungssysteme), ja sogar die Spurweite ist unterschiedlich. Deshalb kann bisher der ICE noch nicht nach Frankreich fahren (er ist zu breit, die Achslast ist zu hoch.), deshalb mußten die Spanier bei ihrer Neubaustrecke von Madrid nach Sevilla Abschied von ihrer Breitspur nehmen. Der Ausbau der Netze kommt nicht überall mit gleichem Tempo voran. Mit einer Neubaustrecke vom Kanaltunnel nach London wird man erst im Jahre 2002 rechnen können. Auch das kleinere Lichttraumprofil in England macht Schwierigkeiten.

Das **Subsidiaritätsprinzip** erlaubt auf der anderen Seite den Ländern und Regionen eigenständige Infrastrukturpolitik, so daß die EU eigentlich nur eine Koordination- oder Katalysatorfunktion oder eine beratende Funktion übernehmen kann. Es müßten auch internationale Bewertungsschlüssel für die Vorhaben ausgearbeitet werden. Da die Finanzierungsbeiträge der EU für solche Vorhaben gering oder gar nicht vorhanden sind, ist auch diesbezüglich das Mitspracherecht gering.

Großer Abstimmungsbedarf besteht besonders bei der Telematik.

Wer hofft, daß sich Frankreich, Deutschland, Italien und künftig Schweden auf ein einheitliches Hochleistungsschienenfahrzeug (aus TGV, ICE, ETR und X2000) einigen werden, wird noch lange warten müssen.

Letzten Endes muß auch der Bundesverkehrswegeplan die grenzüberschreitenden Infrastrukturvorhaben noch besser beachten. Daß Autobahnen an die Grenze geführt werden und jenseits der Grenze nur als gewöhnliche Fernstraßen weiterlaufen, zeigt ebenfalls Abstimmungsdefizite auf.

Der Binnenmarkt ist bereits ohne Grenzen, aber der Verkehr noch lange nicht.

Brauchen wir ein transeuropäisches Verkehrsnetz? Diese Frage kann nur mit ja beantwortet werden. Wenn jemand meint, die von der EU ausgewählten Trassen seien schienenkopflastig, so muß man dem entgegenhalten, daß in Europa viel zu lange fast ausschließlich in die Straße investiert wurde. Es besteht Einigkeit darüber, Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern, daß Schnellfahrten zur engeren Verbindung in der Gemeinschaft, abgesehen vom Luftverkehr, nur auf der Schiene möglich sind und daß letzten Endes die Bahnen, was die Interoperabilität anbelangt, den größten Nachholbedarf haben.

Parteien antworten dem ADAC

Der ADAC hatte den Parteien vor der Wahl verschiedene Fragen gestellt und entsprechende Antworten erbeten, falls sie nach der Wahl Regierungsverantwortung bekämen. Die Fragen gingen u.a. darum, ob das Autofahren billiger oder teurer werden sollte, wie viel sie von den 81 Mrd., die vom Autofahrer als direkte Steuern aufgebracht würden, kassieren wollen, ob der Benzinpreis auf fünf Mark angehoben werden sollte, wie der ÖPNV aus Gebühren und Steuern des Kraftfahrers finanziert werden sollte, ob Straßenbaumittel weiter gekürzt oder erhöht werden sollen, Fragen zur Autobahngebühr.

Die Parteien gingen auf die einzelnen Fragen nicht ein, sondern überreichten Statements.

Die Antworten werden nachstehend verkürzt wiedergegeben:

CDU

Wegen der zu erwartenden Verkehrszunahme müssen weitere Straßen gebaut und erweitert, der Bahnverkehr verbessert und die Magnetschwebbahn eingeführt werden.

Die Verteufelung des Autos als Verkehrsträger Nummer eins wird abgelehnt. Für verschiedene Verkehrsteilnehmer ist das Auto unverzichtbar.

Das Autofahren muß bezahlbar bleiben, aber die Kosten müssen gerechter verteilt werden, das heißt die Transitfahrer müssen auch zur Kasse gebeten werden. Erster Schritt Autobahngebühr 1995 für Lastkraftwagen.

Kein Tempolimit, es wird auf Verkehrsbeeinflussungsanlagen gesetzt.

Förderung der Entwicklung von umweltschonenden Verkehrstechnologien mit marktwirtschaftlichen Mitteln und EU-weit.

Die hubraumbezogene Kfz-Besteuerung soll auf eine emissionsbezogene Steuer umgestellt werden.

Der ökologisch ausgewogene Ausbau und Neubau von Straßen, Schienenwegen und Binnenwasserstraßen wird fortgesetzt und dadurch Arbeitsplätze geschaffen.

Vorantreiben intelligenter und in ganz Europa kompatibler Verkehrsmanagementsysteme.

Durch Vernetzung von Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr mit modernsten Hochtechnologien wird Europa in der Lage sein, die auf uns zukommenden gewaltigen Verkehrsmassen ökologisch und ökonomisch sinnvoll zu bewältigen.

Die CDU ist die Partei für alle, die gerne und verantwortlich Auto fahren.

CSU

Die Partei vertritt die berechtigten Interessen der Autofahrer. Entschieden lehnt sie Benzinpreise von 4 bis 5 Mark ab. Autofahren muß für Pendler, Rentner, Familien mit Kindern und auch für den Autofahrer auf dem flachen Land bezahlbar bleiben.

Dringend erforderliche Umgehungsstraßen müssen gebaut und Lücken im Autobahn- und Fernstraßennetz geschlossen werden. Der Ausbau soll maßvoll sein.

Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen verkürzt und gerichtliche Entscheidungen beschleunigt werden. Lärm, Abgase und Zeitverluste können am besten vermieden werden, wenn der Verkehr fließt.

Ein Tempolimit von 120 bzw. 130 km/h auf Autobahnen, 90 auf Landstraßen und 30 in Städten kommt nicht in Betracht.

Wirksamer für die Entlastung der Umwelt und die Verkehrssicherheit ist die Verringerung des Benzinverbrauches und der Abgasemissionen. Der Durchbruch des verbrauchsarmen Automobils muß gelingen. Die Hubraumsteuer soll auf eine verbrauchs-, lärm- und abgasabhängige Steuer umgestellt werden.

In der Verkehrspolitik soll nicht ein Verkehrsmittel allein die Vorfahrt haben. Es wird auf eine Vernetzung von Straßen- und Schienen-, Individual- und öffentlichem Verkehr gesetzt. Intelligente Verkehrsleitsysteme sollen installiert werden, damit wertvolle Energie nicht vergeudet wird. Die Aussperrung des Autos aus den Städten und rote Wellen werden abgelehnt.

SPD

Die Partei setzt auf ein Gesamtverkehrssystem, das die vorhandenen Verkehrswege miteinander verbindet und so den Erfordernissen der Umweltschonung, der Energieeinsparung und der Sicherheit Rechnung trägt. Die vorhandenen Verkehrswege sollten mit Hilfe der Telematik besser genutzt werden. Die digitale Verkehrsinformation sollte ab 1996 verfügbar sein zur Erleichterung der informellen Vernetzung des Autos mit anderen Verkehrsmitteln.

Das Auto wird das meistgenutzte Verkehrsmittel bleiben. Es darf weder verteufelt noch vergöttert werden. Es gilt, leistungsfähige und zuverlässige Verkehrsmittel, umweltgerechte Autos und sichere Radwegenetze als Alternativen anzubieten.

Die europaweite Regelung zur Senkung der Emissionen und des Energieverbrauches des Autos soll angestrebt werden. Das 3-Liter-Auto soll keine Vision bleiben.

Tempo 30 km/h in Wohngebieten. Für die Autobahnen streben wir eine Harmonisierung an. Regelgeschwindigkeit soll 130 km/h Stunde sein mit Abweichungen nach oben und nach unten.

Einräumung von Vorrang in der STVO für mit mehreren Personen besetzte Pkw auf geeigneten Straßen.

Ersatz der derzeitigen Kilometerpauschale durch eine Entfernungspauschale, die Anreize zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel schafft.

Massive Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene.

Zur Reduzierung der Schadstoffe werden kurzfristig ein deutlich höherer Anteil von Kfz mit geregelterm Dreiwegekatalysator und Qualitätsverbesserungen beim Benzin angestrebt.

FDP

Die Liberalen wollen das Auto, das ein Stück persönliche Freiheit bedeutet, gegen alle Vorstellungen des Öko-Zwangsstaates verteidigen. Aber moderne Verkehrspolitik muß auch Umweltaforderungen gerecht werden. Wenn der Autofahrer fragt, was das Autofahren kostet, muß man ihm antworten: Autofahren kostet Geld und Umwelt – mit beiden muß man sparsam umgehen. Autofahren muß aber – insbesondere für Pendler – bezahlbar bleiben. Ein Benzinpreis von fünf DM wäre unsozial und das Ende des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Bei einer Erhöhung der Mineralölsteuer zur Finanzierung der Verkehrsinvestitionen oder aus Umweltgründen muß der Kraftfahrer an anderer Stelle entlastet werden. Deswegen ist die FDP für die Abschaffung der Kfz-Steuer. Die generelle Belastung der Bürger mit Steuern und Abgaben hat die Grenze der Zumutbarkeit erreicht. Deswegen wird die FDP dem Road pricing nur zustimmen, wenn alle Bedenken, wie Belastung des Autofahrers, Investitionskosten und Datenschutz, ausgeräumt werden.

Die FDP setzt auf die Zusammenarbeit und Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger. Das Umsteigen im Personenverkehr auf den ÖPNV, besonders in Ballungszentren, muß wesentlich erleichtert und der Güterverkehr auf Bahn und Binnenschiff verlagert werden.

Wir sind gegen ein generelles Tempolimit auf den Autobahnen; da, wo nötig, für intelligente Verkehrsleitung.

Es genügt auch nicht, das Drei-Liter-Auto ins Wahlprogramm zu schreiben. Man muß der Autoindustrie Planungssicherheit geben.

Bündnis 90 / Die Grünen

Wir wollen die Mobilität der Bürger/innen erhalten, aber nicht auf Kosten der Umwelt und zu Lasten künftiger Generationen. Wir sind für eine Verkehrswende. Wenn wir den Treibhauseffekt vermeiden und das Waldsterben stoppen, wenn wir menschenfreundliche Städte haben und den Sommersmog verringern wollen, müssen wir Verkehr vermeiden und verstärkt auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Zu unseren Vorschlägen gehören u.a. die Erhöhung der Mineralölsteuer, eine Flottenverbrauchsregelung und ein Tempolimit.

Die Preise im Verkehr müssen die ökologische Wahrheit sagen. Nur ein erhöhter Benzinpreis gibt den Anreiz, Autos zu entwickeln, die unter 4l/100 km verbrauchen. Der Benzinpreis sollte dazu schrittweise und kalkulierbar ansteigen

(0,50 DM im ersten Schritt und dann pro Jahr 0,30 DM). Für die Automobilindustrie wäre dies ein Innovationsschub.

Eine Privatfinanzierung von Autobahnen und Autobahngebühren lehnen wir ab.

Wir wollen das Auto nicht abschaffen, aber wir wollen, daß der Zwang zum Autofahren verringert wird. Dazu gehört eine geänderte Siedlungsstruktur: Arbeit, Wohnen, Freizeit, Einkauf und Kinderbetreuung müssen wieder enger zusammenrücken.

Das kann man nur machen, wenn alle Menschen, auch auf dem Lande, die Wahl haben, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

Deshalb wollen wir die Mittel für den Bundesverkehrswegeplan von der Straße zur Schiene umverteilen und auch einen Teil der Mineralölsteuer zum flächendeckenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs verwenden. Damit werden auch die Straßen entlastet.

PDS / Linke Liste

Im Rahmen einer ökologischen Steuerreform, die auf eine höhere Besteuerung des Ressourcenverbrauches und eine niedrigere Besteuerung von Arbeit hinausläuft, sprechen wir uns für eine kontinuierliche Erhöhung der Mineralölsteuer aus. Wenn ein Teil des Aufkommens durch ein gestaffeltes Öko-Bonus-System an die Steuerzahler rückerstattet wird, kann die zusätzliche Belastung durch höhere Energiekosten gering gehalten werden.

Grundprinzip einer ökologischen Steuerreform: Alle Verkehrsmittel tragen die von ihnen verursachten Folgekosten selbst. Die externen Kosten des Straßenverkehrs werden dabei unterschiedlich hoch eingeschätzt, und zwar bis zu 233 Mrd. DM jährlich. Um diese Kosten über die Mineralölsteuer zu decken, wäre tatsächlich bei Abschaffung der Kfz-Steuer ein Benzinpreis von fünf Mark notwendig. Die Erhebung eines solchen Preises setzt aber eine Neuorientierung der Verkehrspolitik voraus, die insbesondere billige oder kostenlose Tarife im öffentlichen Verkehr, verkehrsvermeidende Strukturen sowie Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger beinhaltet. Ein solcher Trend würde auch die Entwicklung kraftstoffsparender Autos unterstützen. Ohne solche Voraussetzungen lehnen wir eine Erhöhung des Benzinpreises ab. Eine Autobahnmaut wollen wir prinzipiell nicht. Sie würde nur zu Verkehrsverlagerungen führen.

Nachweislich induzieren neue Straßen neuen Verkehr, was dann wiederum zur Forderung nach neuen Straßen führt – ein *circulus vitiosus* –, den es zu durchbrechen gilt. Daher Baustop für Bundesfernstraßen in den alten Bundesländern. Im Sinne eines ökologischen Verkehrssystems sollten alle eingesparten Gelder vollends für die Schaffung verkehrssparender Strukturen sowie für Maßnahmen zur Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr verwandt werden.

Verteuerung des Straßengüterverkehrs

Keine Gefahr für den Wirtschaftsstandort Deutschland

Regelmäßig wird bei Diskussionen über eine Verteuerung des Straßengüterverkehrs oder über seine Heranziehung zu den externen Kosten argumentiert, daß sich das der Wirtschaftsstandort Deutschland nicht leisten könne. Das DIW – wir berichteten in Nummer 21 ausführlich über die DIW-Prognosen, die es im Auftrag des Bundesumweltamtes fertigte – kommt zu anderer Auffassung:

Der Straßengüterverkehr sei in seinem Wachstum weder durch die vorausgegangene Rezession, noch durch die Mineralölsteuerhöhung von Jahresanfang in seiner Dynamik gebremst worden.

Die durch den Straßengüterverkehr verursachten und nicht in den Transportpreisen enthaltenen Umweltschäden betragen 2,4 bis 28,7 Pfennig/tkm (Bahn 0,4 bis 8,3 Pfennig/tkm). Aus Umweltgründen und auch aus gesamtwirtschaftlicher Sicht müsse gefordert werden, daß der Güterverkehr, der auch seine Wegekosten nicht vollständig trägt, schrittweise im europäischen Rahmen wesentlich verteuert wird.

Wenn z.B. eine fahrleistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in Höhe von 40 Pfennig pro Kilometer und eine Verdoppelung der heutigen Mineralölsteuersätze für Diesel eingeführt würden, wäre eine deutliche Verlagerung von der Straße auf die Schiene möglich. Die Bahn würde Zug um Zug das zusätzliche Transportaufkommen von 40% aufnehmen können, wenn das Angebot der Bahn und die Wettbewerbsbedingungen verbessert würden.

Nach Auffassung des Bundesumweltamtes lasse sich ein umweltverträglicher Verkehr letztlich nur durch weniger Transporte erreichen. Dafür sind eine stärkere Regionalisierung der Wirtschaftskreisläufe, Auslastungsverbesserungen durch Koordination und Kooperation der Güterverkehrsströme sowie eine verkehrssparende Standortpolitik erforderlich.

Da insgesamt die Transportpreise in fast allen Wirtschaftssektoren nur einen geringen Anteil an den Herstellungskosten ausmachen, bestehe keine Gefahr für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Scharfe Kritik des BDF an der DIW-Studie

Die Ergebnisse der DIW-Studie Verminderung der Luft- und Lärmbelastigung im Güterfernverkehr im Auftrag des Bundesumweltamtes – wir berichteten sehr ausführlich über die Studie in Heft 21 – werden vom Bundesverband für den Güterfernverkehr (BDF), als willkürlich und in höchstem Maße unseriös eingestuft. Energisch widerspricht der BDF der Behauptung, der Güterfernverkehr decke seine Kosten nicht. Als nicht akzeptabel bezeichnet er weiter das

Argument des Bundesumweltamtes, daß der Lkw externe Kosten verursache und deshalb höher belastet werden müsse. Die gewaltigen Abgabenerhöhungen hätten für das Verkehrsgewerbe vernichtende Folgen. Gegen die massiven Abgabenerhöhungen hat sich auch Dr. Dionys Jobst ausgesprochen. Zwar bleibe die Verlagerung des Verkehrszuwachses auf umweltfreundliche Verkehrsträger die herausragende Aufgabe der nächsten Jahre, jedoch müsse dies mit Augenmaß und nicht auf Kosten der Wirtschaft erfolgen.

Die GRV, die voll hinter der DIW-Studie steht, meint, daß es gar nicht anders zu erwarten war, daß der BDF sich so vehement dagegen wehrt.

Lersner contra Aberle beim Umweltschutz

Beim Spediteurtag 1994 fand eine Fachtagung unter dem Motto: Sind wir noch zu retten – Umwelt und sonst nichts? statt. Hier konnten zwei der Referenten, nämlich Dr. Heinrich Freiherr von Lersner, Präsident des Bundesumweltamtes, und Prof. Dr. Gerd Aberle von der Justus-Liebig-Universität in Gießen, ihre kontroversen Positionen vertreten. Verständlicherweise konnten die Ausführungen von Lersners auf diesem Kongreß nicht immer auf Gegenliebe stoßen.

Zur Umsetzung von mehr Umweltschutz stellt sich Lersner ein Dreipunkteprogramm vor:

1. Beratung, damit eine freiwillige Umsetzung erfolgt,
2. Wenn dies nicht reicht, Umweltkosten auf den Preis der Leistungen aufschlagen,
3. Wenn beides nichts hilft, müssen Bürger und Unternehmen zum umweltgerechten Verhalten gezwungen werden.

Als Hauptziel der Umweltpolitik bezeichnete er die Verringerung des vermeidbaren Güterverkehrs und eine stärkere Verlagerung der unvermeidbaren Transporte auf Schiene und Binnenschiff. Dieses Ziel werde auch durch die Überlastungen der Straßen sowie das deutlich ansteigende Umweltbewußtsein bei Produzenten, Handel und Konsumenten unterstützt. Das freiwillige Umweltaudit der EU wird viele Unternehmen die Umweltgerechtigkeit ihrer Transporte überprüfen lassen. Just-in-Time-Transporte sind nicht nur wegen der Verkehrsstaus, sondern auch aus ökologischen Gründen zu überprüfen. Sicherlich ist auch künftig mit einem überproportionalen Anstieg der Treibstoffkosten zu rechnen. Andernfalls wären die nationalen und internationalen Ziele der Kohlendioxidsenkung bis zum Jahre 2000 bzw. 2005 nicht zu erreichen. Auch das Road-Pricing werde dazu dienen, die Wettbewerbsunterschiede im europäischen Güterverkehr zu reduzieren. Lersner forderte die Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer. Lediglich für eine Übergangszeit sollte man die Kfz-Steuer noch nutzen, um umweltfreundliche Fahrzeuge zu begünstigen. Dies sei ja seit April auch für Lkw möglich. Angesichts der Ozon- und Waldschäden schlage er vor, die für 1999 angekündigte dritte Grenzstufe für Stickoxid (0,5 g/kWh) und

Ruß (0,1 g/kWh) vorzuziehen. Auch ein allgemeines Tempolimit auf den Autobahnen sei notwendig. Bei der Telematik teile er die Euphorie nicht. Er rechne auf der Straße nur mit einer Verbesserung der Kapazität unter 10 %.

Nach Prof. Dr. Aberle seien dies alles falsche Ansätze. Der Güterverkehr ist nicht das zentrale Problem der Umwelt- und Verkehrspolitik. Zum Beispiel habe sich der Anteil des Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zwischen 1960 und 1990 mehr als halbiert. Außerdem sei die Bahn oft nicht in der Lage, die gestellten Anforderungen zu erfüllen. Es sei nicht die zentrale Aufgabe der Verkehrspolitik, durch dirigistische Maßnahmen den Güterverkehr zu drosseln. Vielmehr sei es erforderlich, die Marktattraktivität von Bahn und Binnenschiff zu erhöhen sowie vorhandene Kapazitätsreserven bei der Binnenschifffahrt marktwirksamer werden zu lassen. Außerdem seien preispolitische Maßnahmen zur Effizienzsteigerung im Güterverkehr einzusetzen. Er wandte sich auch gegen eine Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer. Eine Steuerung der Emissionen sei nur über die Kfz-Steuer möglich. Bei den Bahnen sei die Effizienz durch eine interne Organisation zu straffen. Dort seien die Auslastungsgrade auch nicht besser als beim Lkw. Es gäbe auch eine Reihe technischer Maßnahmen, um die negativen Umweltwirkungen zu begrenzen. Dazu zähle er auch die Rahmenvorgaben zur Nutzung der Fahrzeuge der Euro-II-Klasse (schadstoffarm). Weiter gehörten dazu auch umfassende systematische Kontrollen der Fahrzeuge hinsichtlich Sicherheit und Emissionsverhalten bis hin zur rigorosen Stilllegung beziehungsweise Weiterfahrverweigerung in- und ausländischer Fahrzeuge. Wenn das nicht im erforderlichen Maße geschehe, sei das primär als Indiz für Politikversagen und kaum als ein Marktversagen im Güterverkehr zu werten.

Die GRV meint, daß von Lersners Ausführungen zu begrüßen sind. Aberle hat zwar einerseits Recht, wenn er sagt, daß die Pkw etwa neunmal mehr Kilometer zurücklegen als die Lkw, aber eine Bilanz des Verhältnisses der Emissionen in ihrer Schwere, vor allem der krebserzeugenden Partikel der Lkw, bleibt er schuldig. Beispielsweise setzt sich in München der motorisierte Individualverkehr aus 80 % Pkw und 20 % Lkw zusammen. Bei den Schadstoffen ist der Lkw jedoch mit 80 % beteiligt (Christian Ude, Oberbürgermeister von München in DVZ vom 26.11.1994). Auch seine Kritik an der Leistungsfähigkeit der Bahn geht fehl. Sie könnte nach dem Rückgang des Güterverkehrs in den zurückliegenden Jahren sofort einen ansehnlichen Teil des Straßengüterverkehrs aufnehmen. Im übrigen muß die Bahn durch massive Investitionen in den Fahrweg gefördert werden.

Regionalisierung

Am 1.1.1996 kommt die Regionalisierung, das heißt der Bund übergibt die Bestellerverantwortung im Schienenpersonennahverkehr der DB AG an die Länder. Der Bund stattet die Länder mit entsprechenden Mitteln aus (wir haben hierüber bereits berichtet). Die Länder können diese Verantwortung weiter nach unten delegieren, aber sie

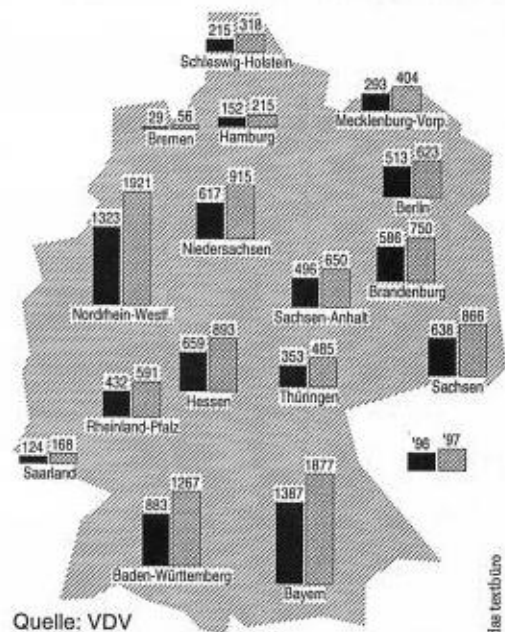
müssen nicht. Da oft mehrere Landkreise vom selben Nahverkehrszug durchfahren werden, ist die Übertragung dieser Aufgaben an die Landkreise problematisch. Der Freistaat Bayern beispielsweise behält diese Funktion bei sich beziehungsweise übergibt sie einer Nahverkehrsgesellschaft, die demnächst gegründet werden soll.

Die DB AG ist natürlich ganz besonders interessiert, dabei im Geschäft zu bleiben. Der Nahverkehr der DB ist mit jährlich 1,1 Mrd. Fahrgästen in rund 30 000 Zügen pro Tag und rund 11 Mrd. DM Umsatz nicht nur die umsatzstärkste Sparte sondern auch das größte Nahverkehrsunternehmen in der Bundesrepublik. Der Geschäftsbereich Nahverkehr ist mit 20 Regionalbereichen und 150 Zweigniederlassungen nah bei den kommunalen und regionalen Entscheidern präsent.

Die DB AG kann bei der Einbringung ihres Schienenpersonennahverkehrs entweder in der reinen Auftragnehmerrolle bleiben, oder ihr umfassendes Know-how einbringen und damit ins Management als Partner einsteigen. Wesentlich ist jedoch, daß nunmehr das Bestellerprinzip Gültigkeit hat. Bahnreform und entsprechende Regelungen der EU verlangen: Wer eine Verkehrsleistung bestellt, zahlt dem Ersteller dieser Leistung einen Preis. Die Auftraggeber können nach Preis und Angebotsqualität auswählen, welche Verkehrsleistung sie konkrete für ihre Region einkaufen wollen.

Dabei wird es häufig nicht nur um die Alternative Zug und Bus gehen, sondern es wird auch zur Konkurrenz innerhalb der Systeme kommen. Da das Netz der Bahn auch für Dritte geöffnet ist, kann es künftig auch zur Konkurrenz zwischen Bahnunternehmen kommen (vergleiche Beitrag Flexliner).

Wer bekommt wieviel?



Die Karte zeigt, welche Bundeszuschüsse 1996 und '97 nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes auf die einzelnen Bundesländer entfallen (Angaben in Mio. DM).

Zusammen erhalten die Länder 15,3 Mrd. Zuschuß. Der Betrag soll bis zum Jahr 2000 auf 17,3 Mrd. DM anwachsen.

Die DB AG will im künftigen Nahverkehrsmarkt verständlicherweise die Nase vorn haben. Sie will deshalb in den nächsten fünf Jahren 10 Mrd. DM in den SPNV investieren. Ein Großteil davon wird in die Beschaffung neuer Fahrzeuge, z.B. auch für Doppelstockwagen, gehen. Weiter will die DB auch ihr Angebot neu strukturieren und neue Zugprodukte entwickeln:

Die S-Bahn in den Ballungsräumen bildet das Rückgrat im Nahverkehr.

Ergänzend dazu soll der Stadtexpreß (SE) wenigstens stündlich die Ballungsgebiete mit ihren Einzugsgebieten besser verknüpfen.

Aber größere Entfernungen fährt der Regionalexpreß (RE) mindestens zweistündlich. Er geht aus den Eilzügen hervor.

Schließlich für lokale Aufgaben bietet die DB dann noch den Regionalzug (RB) an. Das Ganze wird mit dem sogenannten Intergralfahrplan vertaktet werden (siehe Seite xx)

Bemerkungen der GRV zu den Trassenpreisen im Zusammenhang mit der Regionalisierung siehe unter dem Beitrag Trassenpreise.

Mineralölbesteuerung im Luftverkehr

Auf eine entsprechende Anfrage eines Abgeordneten im Deutschen Bundestag zur Frage einer Besteuerung des Mineralöls für den internationalen Luftverkehr (Änderung des Chicagoer Abkommens) zur Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen gegenüber anderen Verkehrsträgern antwortete der Bundesverkehrsminister im Juni dieses Jahres: Bemühungen um eine Änderung des Chicagoer Abkommens sind nur mit Unterstützung der übrigen EG-Mitgliedstaaten erfolgversprechend. Die Bundesregierung hat sich mit Kabinettsbeschluss vom 10.7.1991 zum Subventionsabbau bei den Verhandlungen über die Harmonisierung der Verbrauchssteuern in der EU entschieden. Eine Zustimmung der anderen Mitgliedstaaten zum Abbau der Mineralölsteuerbefreiung für die gewerbliche Luftfahrt konnte jedoch nicht erreicht werden.

Die EG-Richtlinie 92/81/EWG schreibt eine Befreiung von der Mineralölsteuer bei der gewerblichen Luftfahrt vor und bindet auch die Bundesrepublik Deutschland. Die Bundesregierung konnte jedoch erreichen, daß diese Steuerbefreiung bis 31.12.1997 überprüft wird. Die internationale Luftfahrt-Organisation hat bisher in mehreren Resolutionen bekräftigt, daß jegliche Betriebs- und Verbrauchsstoffe im internationalen Luftverkehr von nationalen Steuern befreit bleiben sollten. Die Bundesregierung wird sich jedoch weiterhin um Umsetzung des Kabinettschlusses vom 10.7.1991 bemühen.

Die GRV meint, wenn im internationalen Verkehr in absehbarer Zeit keine Möglichkeit gegeben ist, die Steuerbefreiung aufzuheben, so müßte es doch im innerdeutschen Luftverkehr möglich sein. Die Umweltverschmutzung durch den Luftverkehr wird im übrigen viel zu wenig angeprangert.

Externer Nutzen des Straßenverkehrs?

Als Reaktion auf die immer nachdrücklicher erhobene Forderung nach Kostenwahrheit im Verkehr und Anwendung des marktwirtschaftlichen Verursacherprinzips durch verursachergerechte Anlastung aller externen Kosten haben Vertreter und Freunde der Automobilwirtschaft die These von einem „externen Nutzen“ des Straßenverkehrs aufgestellt. Dieser müsse mit den externen Kosten verrechnet werden, wobei sich sogar noch ein Nutzenüberschuß ergebe. Auf eine diesbezügliche Anfrage von Frau Prof. Ganseforth (MdB) mit Blick auf den Straßengüterverkehr gibt Prof. Ewers (Münster) während des Umwelt-Forums '94 in Bremen eine Antwort, die an Klarheit nichts zu wünschen übrig läßt: „Die Behauptung eines externen Nutzens halte ich für eine theoretische Verirrung. Die Nutzen des Straßengüterverkehrs sind längst über die Preise kompensiert und damit privatisiert. Das lernen meine Studenten im 3. Semester. Die Behauptung eines externen Nutzens ist theoretisch falsch!“ Zitat Prof. Ewers: „Subventionen im Verkehr sind umweltpolitisch des Teufels!“

Autobahngebühr für schwere Lkw

Im Juni 1993 hat der EG-Verkehrsmisterrats sich darüber geeinigt, daß die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft strecken- oder zeitbezogene Autobahngebühren einführen oder beibehalten können. Der Rat der Wirtschafts- und Finanzminister hat am 25.10.1993 die Richtlinie 93/89/EWG über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten verabschiedet. Die Bundesrepublik Deutschland mit den Beneluxstaaten und Dänemark haben daraufhin ein Regierungsübereinkommen über die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen erarbeitet, das am 9.2.1994 in Brüssel unterzeichnet worden ist. Ein entsprechendes nationales Gesetz, ergänzt um nationale Durchführungsbestimmungen (Autobahnbenutzungsgebührengesetz - ABBG), ist von Bundestag und Bundesrat verabschiedet worden. Das Gesetz tritt am 1.1.1995 in Kraft, d.h., daß ab 1.1.1995 in Deutschland eine Autobahngebühr für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugkombinationen erhoben wird, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt. In Deutschland gilt die Benutzungsgebühr für sämtliche Autobahnen. Der Bundesminister für Verkehr ist ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates die Gebührenpflicht auch auf andere Abschnitte der Bundesfernstraßen auszudehnen, um gegebenenfalls unerwünschten Verkehrsverlagerungen zu begegnen. Für ein Jahr beträgt die Gebühr je nach Zahl der Achsen 1441,- bzw. 2402,- DM:

Öffnung des DB-Netzes für Dritte – Trassenpreise

Zur künftigen Entwicklung der Eisenbahnen fordert die Richtlinie 91/440 der EG den diskriminierungsfreien Zugang für alle Eisenbahnunternehmen zum Fahrweg gegen ein festzusetzendes Entgelt. Zur Preisberechnung hat die DB AG ein Preissystem entwickelt.

Seit Anfang Juli hat die DB AG ihr Streckennetz Dritten geöffnet. Damit ist das Recht auf diskriminierungsfreien Zugang – zunächst einmal erfüllt. Damit soll auch mehr Verkehr auf die Bahn kommen. Professor Dr. Ulf Häusler, für den Fahrweg zuständiges Vorstandsmitglied der DB AG, meint, daß das Trassenpreissystem gleichberechtigten Zugang zum Netz ermöglicht und marktgerechte Konditionen bietet, denn gleichzeitig ist das neue Preissystem auch Grundlage für den internen Verkauf von Netzleistungen an die Geschäftsbereiche Personenfern- und Nahverkehr sowie Güterverkehr.

Die Dritten müssen eine ganze Reihe von Bedingungen erfüllen, bevor sie zur Nutzung des Bahnnetzes zugelassen werden können. Hat der Kunde keine eigenen Züge und/oder kein eigenes Personal, so kann er auch dies bei der DB AG einkaufen.

Zwei Faktoren bilden die Grundlage des Trassenpreises: Das Verkehrspotential und die Streckenqualität. Aus beiden wird der Grundpreis für die Trasse ermittelt. Die Streckenqualität ist abhängig von der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit und dem technischen Standard der Strecke. Was das Verkehrspotential anbelangt, hat die DB AG drei Netzkategorien vorgesehen:

- A Schnellfahrstrecken, die die Ballungsräume verbinden
- B Streckenabschnitte zwischen Oberzentren mit ihren Knotenbahnhöfen, Verbindungen zu den Seehäfen und in Ferienregionen
- C Streckenabschnitte, die mittlere Knoten verbinden sowie Strecken, die Ballungsräume und das regionale Umland erschließen.

Aus diesen beiden Merkmalen (Verkehrspotential und Streckenqualität) hat die DB AG zehn Kategorien mit jeweils festgelegtem Grundpreis ermittelt. Es gibt sieben Zugpreisklassen für den Personen- und fünf für den Güterverkehr. Ein Interregio hat beispielsweise einen anderen Preis auf demselben Streckenabschnitt als eine S-Bahn. Weiter wird der Preis je nach Nutzungshäufigkeit, der Einbindung in den Fahrplan, dem Streckenverschleiß und den Anforderungen an die Pünktlichkeit modifiziert. Anforderungen an hohe Pünktlichkeit werden anders bewertet als wenn zeitliche Toleranzen möglich sind. Es sind also die individuellen Wünsche für den Preis ausschlaggebend. Bei langfristigen Streckenbuchungen oder bei der Abnahme von Kilometerkontingenten gibt es Preisnachlässe. Je nach Vertrag werden Preisnachlässe bis zu 13 % gewährt. Dazu gibt es jeweils ein Preisbuch für den Personen- und den Güterverkehr. Aus Netzkarten kann sich der Kunde den

Grundpreis für die gewünschten Strecken selbst ausrechnen. Nahverkehrsleistungen werden bei den Regionalbüros bestellt; für den Fernverkehr übernehmen die DB-Zentralen in Frankfurt und Berlin den Vertragsabschluß. Ein Computerprogramm INVOZUG wird etwa in Jahresfrist die Preisberechnung erleichtern.

Beitrittswillige Unternehmen meinen, weil die Geschäftsbereiche Güter- und Personenverkehr sehr groß im Vergleich zu Dritten sind, werden sie wohl immer günstigere Preise vom Geschäftsbereich Fahrweg erhalten als Konkurrenten mit niedrigerem Aufkommen. Andere sind der Auffassung, daß, da vertaktete Verkehre den Vorrang haben sollen, nur die Nischen übrig bleiben werden. Billig sind auch die nicht, aber Herr Dürr hat bereits Preisflexibilität signalisiert. Reicht dies aus, damit mehr Verkehr auf die Schiene kommt? Das Trassenpreissystem ranke daran, daß es das Prinzip von Angebot und Nachfrage nicht berücksichtige, meint die Abnehmerseite. Deshalb wartet so manches Unternehmen auf den Zeitpunkt, zu dem der Fahrweg eine selbständige AG wird. Eine solche AG könne es sich kaum leisten, zahlungskräftigen Kunden die kalte Schulter zu zeigen. Das kann aber erst mit Auflösung der DB-Holding um die Jahrtausendwende geschehen.

Die Preise liegen bei 8,35 DM/Zugkilometer auf Nebenbahnen und bis ca. 26,- DM für den ICE auf Neubau-strecken. Großabnehmern werden Rabatte eingeräumt.

Da die Abnehmerseite noch sehr viele weitere Fragen zu den Trassenpreisen hatte, wurden sie am 28.9.1994 von Heinz Dürr und Ulf Häusler auf einem DVZ-Forum erläutert. Dürr sagte, daß spezielle Güterverkehrsnetze geplant seien, die einen niedrigen Trassenpreis haben. Die Trassenpreise für den Nahverkehr müßten im ersten Halbjahr 1995 bei den Ländern vorliegen – als Nahverkehrsangebote –, damit die Länder ihre Bestellungen für die Nahverkehrsleistungen der DB für die Zeit ab 1.1.1996 vorbereiten können.

Die größten Besteller würden wohl zunächst die ausländischen Bahnen sein, meinte Dürr. An zweiter Stelle stünden dann die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen und erst dann kämen die Dritten. Das gelte für die nahe Zukunft, später mag das vielleicht ganz anders aussehen. Die derzeit vorliegenden Bewerbungen Dritter seien noch sehr bescheiden. Wir haben für 1995 50 Mio. DM an Einnahmen durch Dritte angesetzt (0,8 % der Einnahmen). Der Geschäftsbereich Fahrweg werde die Kosten, vor allem die Personalkosten zur Erhöhung der Transparenz bekanntgeben aber die Kalkulation der einzelnen Trasse werde nicht preisgegeben werden. Zum Kombinierten Verkehr meinte Dürr weiter, hier müsse man Vernunft walten lassen, bei stärkeren Erhöhungen würde die DB überhaupt nichts mehr fahren. Ein bißchen Vernunft sei schließlich auf der Bahnseite doch vorhanden. Aber zur Zeit bleibe nach Abzug aller Handlingskosten für den Hauptlauf auf der Bahn zu wenig übrig. Man müsse sehr überlegen, was sich hier noch einsparen lasse. Auf die Frage, wie es bei Bahntrans sei, sagte Dürr, Bahntrans kaufe nicht Trassen ein sondern sie kaufe Bahnleistungen. Bahntrans könne auch Leistungen

bei den NE-Bahnen einkaufen oder von neu zu gründenden Bahnen. Bahnfahrpreise gebe es noch nicht, schließlich sei der Geschäftsbereich Bahnhof erst gegründet worden. Hier könnten es niedrige Preise werden, weil es auch Einnahmen durch die Vermietung der Bahnhöfe gäbe. Insgesamt verspricht Dürr große Flexibilität.

Diese Trassenpreise fanden bisher nicht die Zustimmung der Interessierten, sie seien zu teuer.

Prof. Aberle meint, die Trassenpreise seien bisher noch eine Black Box, erst müsse sich noch erweisen, ob die Preise marktfähig seien. 7 Mrd. (geschätzte Einnahmen für die Fahrwegsparte) geteilt durch 850 Millionen Zugkilometer ergäben einen durchschnittlichen Trassenpreis von gut 8 DM je Zugkilometer. Diese Rechnung erscheint als zu banal, es müßten erhebliche Differenzierungen vorgenommen werden. Daß vertaktete Verkehre angemessen berücksichtigt werden müssen (§ 14 AEG), müsse auch noch näher interpretiert werden. Aberle moniert auch die Zielsetzung des Fahrwegbereiches, soll dieser Geld verdienen wie ein Profitcenter? Auch ein Problem sei der Netzzugang ausländischer Bahnen, der durch zu hohe Marktzugangsbarrieren verhindert werden könnte. Der Verkehrswissenschaftler Hans-Jürgen Ewers, Münster, rügte, daß die Bahn durch den Betrieb des Netzes gegenüber Dritten eine Monopolmacht darstelle, die eine Regulierung notwendig mache. Es gibt also immer noch eine Menge von Fragen; Änderungen wurden deshalb vorbehalten.

GRV: Es gibt viele kritische Stimmen zur Regionalisierung und den damit zusammenhängenden Trassenpreisen. Mit der Bekanntgabe der vor allem für Nebenstrecken hohen Trassenpreise durch die Bahn AG wird ein weiteres Sterben von Nebenbahnen befürchtet, weil so mancher Besteller dann doch lieber den billigeren Bus wählt, der nicht unmittelbar für seinen Fahrweg aufkommen muß. Der VDV hat Wege und Mittel aufgezeigt, um in die Richtung von 4 DM/Zugkm beim Trassenpreis und 6 DM/Zugkm bei den Betriebskosten zu kommen. Ein Dialog zwischen allen Beteiligten einschließlich der politische Verantwortlichen scheint notwendig. Es geht schließlich um den Bestand des Nahverkehrsnetzes der Bahn. Aufgrund der Ergebnisse der Verkehrsministerkonferenz der Länder Ende November in München scheinen sich Bahn und Länder nähergekommen zu sein. Das Konzept der Bahn wird überarbeitet. Zusätzliche Nahverkehrsleistungen sollen nicht mit 8,50 DM, sondern mit 5,- DM je Zugkilometer abgerechnet werden. Die vorgesehenen Mengenrabatte seien zu niedrig angesetzt und begünstigen die Bahn AG im Wettbewerb mit privaten Anbietern.

Der integrale Taktfahrplan

Für den Taktfahrplan in der Region war an sich die Schweiz Vorbild. Bei der DB kam die Angelegenheit aber anders in Gang. Auf den Fernstrecken wurde sehr früh der Taktfahrplan eingeführt, im Regionalverkehr wurde eher ein konsequenter Rückzugskurs gefahren. Erst als man merkte, daß bei der Regionalisierung wegen der künftigen Kostenübernahme durch die Länder – der Nahverkehr ist

schließlich derzeit der größte Einnahmenposten der Bahn – hohe Einnahmen zu erwarten seien, fanden diese Verkehre größere Beachtung bei der DB. Die Anfänge wurden zwar bereits etwas früher gemacht. Studien begannen bereits Anfang der neunziger Jahre in den Ländern Baden-Württemberg, Bayern und Rheinland-Pfalz.

Das Prinzip des integralen Taktfahrplans ist, daß in den Knotenbahnhöfen alle Züge und Busse gleichzeitig zusammentreffen und zwar in regelmäßigem Takt von einem Ort zum anderen zur Ermöglichung kurzer Anschlüsse nach allen Richtungen. Dieses Prinzip funktioniert nur dann richtig, wenn die Fahrzeit zwischen zwei Knotenbahnhöfen etwa die halbe Taktzeit oder ein Vielfaches davon beträgt. Die Fahrzeit zwischen den Knoten wird als Systemfahrzeit bezeichnet. Die wirkliche Fahrzeit muß etwas kürzer sein, damit Aufenthalts- und Umsteigezeiten sowie Fahrstraßenausschlüsse auf den Knotenbahnhöfen berücksichtigt werden können. Dafür sind natürlich nicht unerhebliche Investitionen erforderlich. So war es zunächst erforderlich, Kompromisse einzugehen.

1993 wurde der **Allgäu-Schwabentakt** eingeführt, in diesem Jahr kam der **Werdenfels- und Außerferntakt** hinzu. Für 1995 ist die Erweiterung des Werdenfelstaktes um den Ammerseebereich geplant. Ein fast vollständig den Grundsätzen des integralen Taktfahrplans entsprechender Takt ließ sich auf der Strecke Ulm–Memmingen–Kempten–Reutte in Tirol–Garmisch-Partenkirchen (Außerfern)–Innsbruck erzielen. Das wurde möglich, weil auch die ÖBB ihre Fahrpläne entsprechend angepaßt hat. Alle zwei Stunden gibt es eine Verbindung von Pfronten nach Garmisch und umgekehrt. Die Fahrgäste scheinen die Taktverbindung anzunehmen. Die Außerfernbahn, die im Winter auch interessante Skigebiete vor den Toren Münchens erschließt, gehört immerhin zu einer der schönsten Gebirgsstrecken.

In Memmingen beispielsweise kommen stündlich zur Minute 30 immer fünf Züge gleichzeitig an.

Alle deutschen Strecken werden von 6 bis 24 Uhr, also auch samstags und sonntags im Einstundentakt verbunden. Insgesamt fahren 50% mehr Züge als bisher. Bemerkenswert ist, daß kaum neue Fahrzeuge dafür benötigt wurden. Um die Wendezeiten zu verkürzen, mußten jedoch 22 Nahverkehrswagen zu Steuerwagen umgebaut werden, was auf der anderen Seite den Rangieraufwand erheblich einschränkte. Bei den Lokführern war eine Aufstockung um 25% erforderlich. Da bei den Strecken fast überall eine Fernsteuerung fehlt, mußte dagegen das örtliche Personal wegen der Betriebszeit von 6 bis 24 Uhr nicht unerheblich aufgestockt werden. Eine Auswertung des wirtschaftlichen Erfolges der Taktfahrpläne konnte noch nicht ermittelt werden. Beim Allgäu-Schwabentakt haben die Reisendenzahlen an den kleinen Halten erheblich mehr zugenommen als bei den Städten. Das mag auch daran liegen, daß diese schon bisher gut bedient waren. Bei der Bahn ist man der Auffassung, daß der Stundentakt ein Mindestangebot darstellt, wenn die Bahn mit dem Auto konkurrenzfähig sein soll.

Beim **Rheinland-Pfalz-Takt** war es auch Dank der Unterstützung durch das Land möglich, im Verkehrsverbund Rhein-Neckar und auf der Strecke Mainz–Alzey sogar einen 30-Minutentakt einzuführen. Schließlich gelang es sogar eine bislang stillgelegte Strecke Grünstadt–Eisenberg

zu reaktivieren. Als erstes deutsches Bundesland wird Rheinland-Pfalz in absehbarer Zeit einen Taktfahrplan für das ganze Land erhalten.

Durch die Neigetechnik können bei entsprechenden Strecken bemerkenswerte Fahrzeitverkürzungen erzielt werden.

Die positiven Ergebnisse haben sich natürlich auch auf die übrigen Gebiete der Bundesrepublik ausgewirkt. Fast überall sind entsprechende Planungen im Gange.

Die GRV meint, daß mit dem integralen Taktfahrplan das Angebot der DB AG auch bis in die späten Abendstunden ausgedehnt wurde – auf verschiedenen Nebenbahnen verkehrt der letzte Zug schon um 18 Uhr –, wodurch ein lang gehegtes Petitum erfüllt wurde. Ein einziger Nachteil scheint das schöne Bild zu trüben. Durch die Vertaktung der Personenverkehre wird der Güterverkehr immer weniger Trassen finden. Er kann schließlich nicht allein auf die Zeit zwischen 0 und 6 Uhr verdrängt werden.

Halbjahresbericht der DB AG

Die DB AG hatte im ersten Halbjahr einen Umsatz von 11,7 Mrd. DM und damit eine Steigerung gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres, in dem noch DB und DR agierten, von 0,3 %.

Personenfernverkehr	2,41 Mrd. DM (+ 2 %)
Personennahverkehr	5,18 Mrd. DM (+ 4,2 %)
Ladungsverkehr	3,53 Mrd. DM (- 4 %)

Die DB AG beschäftigte am 30.06.1994 336 300 Mitarbeiter.

Da im ersten Halbjahr ein ausgeglichenes Betriebsergebnis erzielt wurde, dürfte für das Gesamtjahr 1994 die schwarze Null zu erreichen sein.

Die GRV stellt dazu fest, daß sich im Güterverkehr der Abwärtstrend fortgesetzt hat.

7 Milliarden für neue Fahrzeuge der DB AG

Für rund drei Mrd. DM hat die DB AG bei mehreren Konsortien 140 neue Züge für den Fern- und Regionalverkehr bestellt. Optionen in Höhe von 2,5 Mrd. DM seien vereinbart worden, berichtet die Bahnhauptverwaltung.

- Der ICE 3 ist vor allem für die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main gedacht. Für den Einsatz nach Frankreich und Italien über die Schweiz erhält ein Teil dieser Züge Mehrsystemausrüstung. Die bisherige Triebkopflösung wird aufgegeben, die Antriebsleistung auf die Wagen verteilt. Ziele sind Achslasten von unter 17 t und eine stark gesteigerte Geschwindigkeit (330 km/h). Die rund 50 achteiligen Züge wurden an Siemens und AEG zu rund 32 Mio. DM/Einheit vergeben.
- Für den Interregio-Verkehr und als IC und ICE-Zubringer wurde ein Auftrag von 40 Einheiten in Neigetechnik

und eine Option für weitere 40 zu je rund 21 Mio. DM an die DWA gegeben, welche die elektrische Ausrüstung bei Siemens und AEG und die Neigetechnik bei Fiat zukaufen. Das Zugsystem, das voll auf dem Fiat-Konzept der zweiten Pendolino-Generation beruht, besteht aus zwei dreiteiligen Elementen, zwischen denen ein nichtangetriebener Bistrowagen läuft.

- Für den regionalen Taktverkehr bestellte die DB AG 50 Dieseltriebzüge bei AEG. Eine eigene von Fiat unabhängige Neigetechnik, die ihr Vorbild in der Wehrtechnik hat, ist dafür vorgesehen. Der Stückpreis soll bei etwa 4,5 Mio. DM liegen.

Bei den Bestellungen ist die Firma ABB bisher leer ausgegangen, was auf das Kasseler Werk negative Auswirkungen haben dürfte. Inzwischen hat jedoch die Bahn AG einen weiteren Großauftrag in Höhe von 4 Mrd. DM für Lokomotiven und S-Bahnzüge vergeben. Bei diesem Auftrag ist nunmehr auch die Firma ABB wesentlich zum Zug gekommen (Auftragswert einschließlich Optionen 2,5 Mrd. DM):

Für die GRV ist interessant, daß es sich bei den drei Bestellungen ausschließlich um Triebzüge handelt, was sich allmählich auf die Kopfbahnhöfe günstig auswirken muß. Schade ist, daß keine Doppelstocktriebwagen dabei sind, die sich doch im Betrieb zu bewähren scheinen und vom Reisenden erheblich kürzere Wege abverlangen.

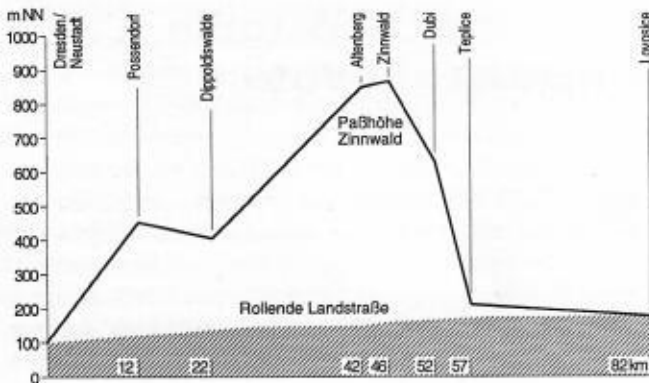
Rollende Landstraße Dresden – Lovosice

Seit 25.09.1994 verkehrt die rollende Landstraße zwischen Dresden und dem tschechischen Lovosice. Fast 2000 Lkw führen bisher täglich über die Bundesstraßen 170/E55 (Grenzübergang Zinnwald) und 92 (Schönberg) sowie Staatsstraße 148 (Neugersdorf). Nicht nur das Verkehrsaufkommen in dieser Relation ist seit 1990 überproportional angewachsen, sondern auch die Unfälle sind drastisch gestiegen. Für die 84 km lange Fahrstrecke von Lovosice nach Dresden brauchen die Fahrer durchschnittlich 10 bis 16 Stunden, in der Gegenrichtung sind es 10 bis 12 Stunden, aber manchmal kann es aber auch 36 Stunden dauern und das unter schwierigsten hygienischen Bedingungen für die Fahrer. Dazu kommt, daß die Paßhöhe von Zinnwald in den Monaten Oktober bis April als schneesicher gilt. Die Bahn braucht nicht über die Berge zu klettern, sie folgt dem Tal der Elbe und braucht nur wenige Meter Höhenunterschied zu überwinden. Die Bahnstrecke ist mit 110 km um 26 km länger als die Straßenentfernung.

Mit der Rollenden Landstraße verringert sich die Transportzeit um 6 bis 8 Stunden, die Witterungsverhältnisse haben keinen Einfluß mehr auf die Transportzeit, die hygienischen Probleme sind gelöst, auch das Ausruhen der Fahrer ist gewährleistet. Dazu kommen die Vorteile der Steuererklärung, eine Erhöhung der Produktivität und die Befreiung von Fahrverboten an Sonn- und Feiertagen und in den Ferien. Bei der Rollenden Landstraße erfolgt die Zollabfertigung rund um die Uhr. Es sind Fahrzeuge mit einem



die technische



Gesamtgewicht von 40 t, einer Eckhöhe von 4,0 m und einer Breite von 2,60 m zugelassen. Der Fahrpreis beträgt DM 85.-. Dies entspricht dem osteuropäischen Preisniveau für den alternativen Straßentransport. Da 80 % der Transporte aus Osteuropa kommen, gewährleisten nur diese Konditionen ein konkurrenzfähiges Angebot. Betreiber ist die Combiverkehr, die zehn Zugpaare mit fünf Wagen einsetzt.

Bis Ende Oktober konnten rund 5000 Lkw von der Straße auf die Schiene umgeleitet werden. Die durchschnittliche Auslastung der Züge betrug im November zwischen Lovosice und Dresden 60 %, in umgekehrter Richtung nicht ganz 40 %; für Leerfahrten von Dresden aus wird wieder auf der Straße gefahren, weil die Abfertigung in Zinnwald für Leerfahrten stark verkürzt ist. Es wird mit Sicherheit davon ausgegangen, daß der kommende Winter noch höhere Auslastungen bringt. Von dem heute vom Freistaat bereitgestellten Subventionsbudget von über 2 Mio. DM kann bereits ein Teil unangetastet bleiben.

UIC mit neuer Struktur

Der internationale Eisenbahnverband UIC, dem weltweit 97 Schienenunternehmen angehören, hat sich neu formiert.

Aus dem höchsten UIC-Gremium, der Generalversammlung, wird eine Europäische Versammlung ausgegliedert. In ihr treffen sich die Führungskräfte von 40 Mitgliedsbahnen aus ganz Europa regelmäßig, um die gemeinsamen Probleme zu diskutieren und lösen zu können. Der geschäftsführende Ausschuß der UIC, bisher das handelnde Gremium der UIC, wird um eine Pushing Group ergänzt, eine kleine Gruppe von europäischen Bahnchefs, die mit ihrer Erfahrung und ihren Kenntnissen für schnelles, effizientes Arbeiten im Verband sorgen sollen.

Es sollen auch regionale Vertretungen eingerichtet werden, in denen die Mitgliedsbahnen ihre speziellen Probleme erörtern können. Die UIC folgt damit der veränderten Struktur durch die Öffnung Osteuropas, dem europäischen Binnenmarkt, der in mehreren europäischen Staaten vollzogenen Bahnreform und den Vorgaben der Europäischen Union.

Die UIC muß sich mit den technischen, rechtlichen und kommerziellen Problemen intensiv auseinandersetzen, die sich aus dem durch EU-Recht möglich gewordenen Zugang Dritter zu den jeweiligen Streckennetzen ergeben können.

Die GRV meint, daß in der Vergangenheit die UIC nationale, der Zusammenarbeit abträgliche technische Entwicklungen nicht verhindern konnte. Auch im Hochgeschwindigkeitsverkehr haben diese Entwicklungen zu völlig verschiedenen, nicht über die Grenzen kompatiblen Systemen geführt. Diese Sünden müssen im Zuge der transeuropäischen Netze teilweise durch hohe Aufwendungen abgebaut bzw. gemildert werden. Aber selbst in neuester Zeit ist die UIC nicht in der Lage zu koordinieren: Die SNCF entwickelt unter dem Stichwort Commutor eine Umschlaganlage, die jedoch nicht mit der deutschen Lösung der Firma Thyssen kompatibel ist.

Doppelstockschienenbus

Die Deutsche Waggonbau AG (DWA) hat – auch auf Empfehlung von Heinz Dürr, in einen Doppelstockwagen einen Dieselmotor einzubauen – einen Doppelstockschienenbus in neun Monaten entwickelt und der Öffentlichkeit auf der Hannovermesse vorgestellt. Damit wollte das Unternehmen der Forderung nach einfacheren und kostengünstigeren Fahrzeugen für den SPNV nachkommen. Bei entsprechender Stückzahl läge der Preis etwas über 1 Mio. DM. Dabei wurden so weit wie möglich Konstruktionsprinzipien aus dem Automobilbau übernommen. Auch der Motor ist ein von MTU angepaßter Mercedes-Benz Dieselmotor. Das Gewicht je Sitzplatz beträgt nur 290 kg; die Höchstgeschwindigkeit 100 km/h. Leider entspricht das Fahrzeug nicht den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Vor allem beträgt die maximale



Längsdruckkraft entsprechend den Anforderungen an Straßenbusse nur 120 kN, während die EBO 1500 kN vorschreibt. Das Bundesverkehrsministerium hat erkennen lassen, daß unter bestimmten Voraussetzungen dieses Fahrzeug zugelassen werden wird. Bisher konnten Eisenbahnreisende an Bahnübergängen damit rechnen, daß bei einem Zusammenstoß mit einem Straßenfahrzeug das Schienenfahrzeug im wesentlichen heil bleibt. Das ist bei diesem Schienenbus nicht mehr der Fall. Deshalb baut die DWA jetzt einen zweiten Musterbus, der u.a. eine verstärkte Stoßstange und eine zusätzliche Knautschzone erhält. Ende 1995 soll das Fahrzeug dann in den Serienbetrieb gehen.

Kontrolle der Bahn wird nicht ausgedehnt

Aus der Sicht der Mehrheit des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages besteht keine Notwendigkeit die Kontrollrechte des Bundesrechnungshofes (BRH) bei der DB AG weiter auszudehnen. Bei der DB AG kann der BRH nur noch kontrollieren, ob das Verkehrsministerium seine Aufsicht über die Bundesbeteiligung ordentlich abwickelt. Der Haushaltsausschuß beauftragte die Bundesregierung, lediglich die praktische Umsetzung der geltenden Rechtslage zu beobachten und innerhalb einer angemessenen Zeit zu prüfen, ob das Eisenbahnneuordnungsgesetz diesbezüglich nachgebessert werden muß.

Neue Ehren für Bäslers multiple Hängebahn

Bäsler (†) wollte seinerzeit mit multiplen Hängebahnen die Rangierbahnhöfe ersetzen. Das war zu hoch gegriffen. Ihm konnte früher nachgewiesen werden, daß selbst ein Rangierbahnhof wie Würzburg wegen vielfacher Relationsüberschneidungen schneller und wirtschaftlicher ist als eine multiple Hängebahn.

Die Firma Thyssen Aufzüge GmbH schlägt für den schnellen Containerumschlag nunmehr vor, das Prinzip der Hängebahn weiter zu entwickeln. Mit Hilfe des Container Transport-System (CTS) will die Firma die Ladegefäße des

Kombinierten Verkehrs umsetzen und transportieren. Mit Hilfe von Greifzangen will sie sämtliche Container und Huckepackladungen packen können. Das System soll vollautomatisch arbeiten, die Behälter können in Minuten-schnelle den Zug wechseln, auf Straßenfahrzeuge verladen oder gestapelt werden.

Ein Vorteil dieses Umschlagsystems ist, daß es auch mit der französischen „Comutoranlage“ kompatibel ist. Leider verursacht der französische Comutor einige Probleme:

- Sattelaufleger sind vom Umschlag ausgeschlossen
- alle Combi-Tragwagen müssen gleichartig sein
- Spezialwaggons sind nötig.

Wir haben uns gerade in diesem Heft sehr ausführlich mit der Interoperabilität der Bahnen beschäftigt. Warum ist eine Angleichung nicht möglich, fragt man sich. Warum greift die UIC nicht ein?

Einnahmen im Personen- höher als im Frachtverkehr

Erstmal 1993 lagen die Einnahmen der Bahn AG und der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen für den Personenverkehr mit knapp 8 Mrd. DM über denen des Güterverkehrs von 6,9 Mrd. DM. Damit büßte der Güterverkehr seine Rolle als Hauptumsatzträger der Bahn ein (trotz aller Beteuerungen der Politiker mehr Güter auf die Bahn.) Die Bahnen beförderten 1993 zusammen 327 Mio. t, das sind 53 weniger als im Jahr zuvor. Auch bei den Güterverkehrsleistungen mußten die Bahnen einen Einbruch um 9,5 % auf 65,9 (72,8) Mrd. tkm hinnehmen. Die Wagenladungen blieben mit 64,16 Mrd. tkm um 7,5% hinter 1992 zurück. Die mittlere Versandweite nahm dagegen um 5,2 % auf 201,6 km zu.

Im Personenverkehr war es den Bahnen 1993 möglich, höhere Preise durchzusetzen. Die Zahl der Reisenden nahm nämlich lediglich um 0,3 % auf 1,57 Mrd. zu und die Pkm erhöhten sich sogar nur um 0,1 % auf 58 Mrd. Am besten schnitt dabei der SPNV ab.

Der Flexliner

Auf der Transport '94 in München wurde der Flexliner (IC 3) ausgestellt und unternahm von dort täglich Fahrten mit Messebesuchern nach Deisenhofen. Ein solcher Zug der Dänischen Staatsbahnen (DSB) fährt planmäßig über die Vogelfluglinie von Kopenhagen nach Hamburg. Präsentationsfahrten anlässlich der Transport 94 gingen auch nach Tegernsee, wo er einen Tag lang den gesamten Fahrplan zwischen Schaftlach und Tegernsee übernahm. Die Firma ABB Henschel AG, Mannheim, wollte mit diesen und weiteren Präsentationsfahrten in der Bundesrepublik für einen neuartigen Triebzug werben. Das System hat folgenden Vorteil: Der Zugführer kann mit wenigen Handgriffen seinen gesamten Führerstand in einen seitlichen Wandschrank wegklappen, so daß dann bei Ankuppeln ei-



nes weiteren Wagens durchgehend von den Reisenden begehbar. Beim Kuppeln von Flügelzügen wird den Fahrgästen das Umsteigen über den Bahnsteig erspart. Bis zu fünf Züge sind miteinander kuppelbar. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Garnitur elektrisch oder mit Dieseltraktion fährt. Es werden auch Nei-Tech-Züge angeboten. (Das Unternehmen bietet auch den IR 2000 in Neigtechnik an.) Elektrische und Dieselversionen lassen sich dann von einem Führerstand aus fernsteuern. Die Frontpartie ist der Preis für die enorme Flexibilität des Systems. Die Züge in Aluminium-Leichtmetall sind leicht und umweltfreundlich. Die Innenausstattung der Züge ist hervorragend. Das Gewicht je Sitzplatz ist um 400 kg geringer als beim ICE.

Spätestens 1996 wird sich zeigen, ob diese Präsentationstour erfolgreich war. Die von der Bayerischen Staatsregierung beabsichtigte Bayerische Nahverkehrs GmbH, die das gesamte Schienennahverkehrsangebot in Bayern betreuen wird, wird nämlich entscheiden, wer die sogenannte Oberlandbahn betreiben soll. Dabei werden die Strecken Rosenheim-Holzkirchen, Bayrischzell-Holzkirchen, Tegernsee/Lenggries-Holzkirchen vertaktet werden. Im Halbstundentakt sollen sich dann die Züge in Holzkirchen vereinen und dann gemeinsam nach München fahren. Chancen rechnet sich dabei die Tegernseebahn aus, die sich dabei des Flexlinersystems bedienen will.

VERKEHR IM AUSLAND

Der Kanaltunnel

Kürzlich fand die Jungfernfahrt des Eurostars von Paris Gare du Nord nach London und in umgekehrter Richtung statt. Der Zug, der in Frankreich mit 300 km/h fährt, brauchte für die Gesamtreise drei Stunden und sechs Minuten. In 92 Minuten war er am Tunnel. Dort ging die Fahrt mit 160 km/h weiter bis zum Tunnelende, das in 19 Minuten erreicht war. Für die restlichen 98 km nach London brauchte er 70 Minuten (u.a. auch veraltetes Stromsystem mit dritter Schiene). Die Expresstrecke nach London wird nicht vor dem Jahre 2002 stehen. Der Zug kam im Water-

loo-Bahnhof an, der sich mit der Gare du Nord, dem französischen Ausgangsbahnhof, messen kann. Der Gegenzug mit 400 Journalisten an Bord kam wegen eines Triebfahrzeugschadens erst mit einstündiger Verspätung in Paris an. Planmäßig verkehren ab 14.11. nur zwei Zugpaare. Die volle Frequenz von 15 Zugpaaren wird erst im Sommer 1995 erreicht werden. Die Journalisten bescheinigten dem Zug guten Fahrkomfort. Den veränderten Luftdruck im Tunnel spürte man kaum. Der Zug ist dem französischen TGV nachempfunden, wird jedoch in Kanada gebaut. Aus Sicherheitsgründen wird jeder Fahrgast mit Gepäck durchleuchtet und wartet dann in einem Abfahrtsalon zum Einsteigen. Die Abfertigung wird 20 Minuten vor Abfahrt geschlossen.

Es kommt doch alles sehr langsam voran. Der Huckepackverkehr, der erst im Sommer aufgenommen wurde, hat mit 350 Lastkraftwagen/Tag eher noch symbolischen Charakter.

Mit der Autoverladung ist am 15.11. begonnen worden (nachdem die Hauptreisezeit endgültig vorbei war.)

Konzentrationsprozeß bei den US-Amerikanischen Eisenbahnen

Die US-Amerikanischen Eisenbahnen stehen seit längerem in einem Konzentrationsprozeß. Zur Zeit hat die größte amerikanische Eisenbahngesellschaft, die Union Pacific Corp., ein Gebot für die Übernahme der Santa Fe Pacific Corp. unterbreitet. Auch die Burlington Northern Inc. hat ein Angebot abgegeben. Bei ersterer Kombination wird eine marktbeherrschende Stellung in bestimmten Regionen befürchtet, da es einige Überlappungen gibt. Im Rahmen dieses Konzentrationsprozesses haben sich in den vergangenen Jahren bereits mehrere Eisenbahngesellschaften zusammengetan, um ihr Streckennetz zu vergrößern und ihre Kosteneffizienz zu steigern. Sie haben dadurch ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Lastkraftwagen gesteigert. Die meisten Eisenbahngesellschaften sind ausschließlich im Frachtgeschäft tätig.

Die wirtschaftlichen Ergebnisse können sich sehen lassen:

Union Pacific hat 1993 mit 47 000 Mitarbeitern 7,6 Mrd. \$ umgesetzt und 530 Mio. \$ verdient. Santa Fe hat mit 16 700 Mitarbeitern 2,7 Mrd. \$ umgesetzt und 339 Mio. \$ verdient und Burlington mit 30 500 Mitarbeitern 4,7 Mrd. \$ umgesetzt und 296 Mio. \$ verdient. Der Konzern der Union Pacific ist daneben in der Öl- und Gasexploration, im Lastwagentransportgeschäft und in der Entsorgung von Abfallstoffen beschäftigt. Santa Fe engagiert sich in der Exploration von Edelmetallen.

Neue Waggons für den Huckepackverkehr mit England

Der Huckepackverkehr zwischen dem europäischen Festland und Großbritannien spielt immer noch eine sehr geringe Rolle. Ein Grund dafür ist, daß das Lichtraumprofil des britischen Schienennetzes Waggons für den Huckepackverkehr, wie sie auf dem Kontinent üblich sind, nicht zuläßt. Auf einer Fachmesse in London wurde ein neuer Eisenbahnwaggon vorgestellt, der Abhilfe schaffen soll. Er kann 4-m-hohe Straßenfahrzeuge aufnehmen. Ein Piggyback Consortium, in dem 33 Unternehmen aus dem Frachtdienstleistungsbereich sowie Hafen- und Terminaloperators, lokale Behörden sowie Betreiber des Schienennetzes (Railtrack) zusammengeschlossen sind, möchte bis 1996 diese Fahrzeuge durch den Kanaltunnel einsetzen.

Aber umgekehrt soll auch Railtrack veranlaßt werden, auf wichtigen Strecken das Lichtraumprofil zu vergrößern, damit nach dieser Investition auch größere Boxen und Wechselbehälter per Bahn transportiert und Güter von der Straße auf die Schiene verlagert werden können.

Brennerbasistunnel

Wollen die Umweltschützer und Projektgegner des Tunnels die Bahn wirklich ad infinitum auf einen Standard des Jahres 1867, dem Jahr des Bahnbaues, zementieren? Sie sind doch sonst dem umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn wohlgesonnen. Sie sagen, eine Verbesserung der Signaltechnik würde im Großen und Ganzen ausreichen. Dem ist jedoch entgegenzuhalten, daß von den 125,2 Kilometern der Strecke rund 2/3 in Steilrampen zwischen 22‰ im Süden und 26‰ im Norden liegen. Allein die 77 mit Mindesthalbmessern von 285 m trassierten Bögen ergeben in der Summe knapp 16 km. Wegen dieser Trassierung ist die Geschwindigkeit am Brenner überwiegend auf 70 bis 80 km/h beschränkt. Da bringen auch Neigzüge keine wesentliche Verbesserung.

Wer will schon von München nach Verona 5 Stunden und 12 Minuten im Zug sitzen und mit einer Reisegeschwindigkeit von 87 km fahren. Soll das immer so bleiben? Wenn ja wird sich am Modalsplit zwischen Autobahn und Schiene auch in Zukunft nichts ändern.

Immerhin hat sich das Volumen des alpenquerenden Verkehrs von 1957 versechsfacht. 1988 waren es schon 68 Mio. t. Die Tendenz ist weiterhin steigend. Bis zum Jahre 2020 wird sich der Verkehr wieder verdoppeln.

Die Europäische Kommission hat zwar ein weitverzweigtes transeuropäisches Netz über Europa gelegt und Dringlichkeitsstufen festgelegt, bei der der Brenner an erster Stelle steht. Die beteiligten Verkehrsminister haben sich auf den Brennerbasistunnel festgelegt. Offen ist aber nach wie vor, ob genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, um aus den bunten Bildern Wirklichkeit werden zu lassen. Die Alpen sind der Testfall für die EU-Verkehrspolitik.

Schlern (Sciliar) - Eisenbahntunnel eingeweiht

In Trato all' Isarco haben der italienische Transportminister und der Chef der FS ein Teilstück der parallel zur bisherigen Strecke Bozen-Klausen verlaufenden Strecke, nämlich den Schlerntunnel, eingeweiht. Er kostete 260 Mio. DM und ist auf 160 km/h (statt bisher 70km/h) ausgelegt. Die gesamte Parallelstrecke, die den Naturpark von Schlern und das Grödnertal unterquert, wird 1,25 Mrd. DM kosten. Die Höhenbegrenzungen für Huckepackfahrzeuge entfallen. Nach Fertigstellung wird die Fahrzeit um ca. eine Stunde verkürzt. Damit kann ein in Bologna beladener Frischgemüsezug bereits in acht Stunden München erreichen. Aber auch die Kapazität wurde erhöht. Es können

220 Züge in beiden Richtungen verkehren. Dank der geringeren Steigung können Zugleistungen bis zu 1400 t ohne Zusatzlok erreicht werden.

Frachthochgeschwindigkeitsverkehr

Die rasante Entwicklung der schnellen Frachten der vergangenen Jahre ist an der Bahn, abgesehen von dem Kurierdienst in den IC-Zügen, weitgehend vorbei gegangen. Luftfracht und der Straßengüterverkehr haben die Domäne auf diesem Gebiet. Es besteht die Idee, dafür den Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahnen vor allem im europäischen Bereich zu nutzen. Auch die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat in einem 1990 veröffentlichten Bericht „Europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz“ ein besonderes Kapitel dem „Hochgeschwindigkeitsbahnnetz und Güterverkehr“ gewidmet. Auch die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (GEB) hat 1992 eine Studie Güterverkehr und Hochgeschwindigkeit mit einer Marktanalyse gefertigt. Immerhin befördert die französi-

sche Post schon seit 1984 auf der Achse Paris-Lyon mit TGV-Zügen Post mit 270 km/h.

Mit der Verknüpfung der transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetze würde der Gedanke von Schnellstfrachtbeförderungen auf der Schiene an Bedeutung gewinnen. Dies trifft beispielsweise für die Verbindung Paris-Brüssel-Köln/Amsterdam, für den Kanaltunnel, für die Verbindung Paris-Süddeutschland und die beabsichtigten Alpenquerungen mit der Strecke Lyon-Turin oder den Brennerbasistunnel zu. Eine Reihe europäischer Ziele könnte so innerhalb von drei bis vier Stunden miteinander verbunden werden. In Deutschland soll der Flughafen Frankfurt an die künftige Strecke Köln-Rhein/Main angebunden werden. Ähnliches gilt für die Anbindung des Flughafens Charles-de Gaulle in Paris. Die SNCF ist bei der Entwicklung eines Frachthochgeschwindigkeitszuges TGV-Fret am weitesten vorangeschritten. Ein Modell des Zuges existiert bereits. Post-TGVs verkehren bereits täglich auf dem Hochgeschwindigkeitsnetz der SNCF.

Es bleibt abzuwarten, in welchem Maße sich die Bahnen, Flughäfen, Speditionen, Expresdienste usw. für eine solche Beförderung interessieren. Jedenfalls würden damit die Hochgeschwindigkeitsstrecken ohne besonders hohe Investitionen weiteren Verkehrszuwachs erhalten und ihre Rentabilität würde entsprechend steigen.

ANDERE VERKEHRSTRÄGER

UIC gegen Transrapid Hamburg – Berlin

Eine Anfrage der GRV an die UIC, wie diese angesichts des deutschen Vorhabens, auf der Strecke Hamburg – Berlin statt einer konventionellen Hochgeschwindigkeitsstrecke den Transrapid zu bauen, stehe und ob es vertragliche Bindungen zum europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz in Rad/Schiene-Technik gebe, wurde von Herrn Martin Wilkens, Fachreferent Hochgeschwindigkeitsverkehr bei der Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), Paris, wie folgt beantwortet:

- 1) Die UIC und somit auch die Gemeinschaft Europäischer Eisenbahnen (GEB) steht dem Bau einer Magnetschwebbahn skeptisch gegenüber, da für die technische und kommerzielle Umsetzung noch allerlei Fragen nicht abschließend geklärt sind. Dazu zählen z.B. die Verkehrsprognose, die Finanzierung und die Einführung in die Städte. Nicht sehr deutlich geworden ist bislang, wo die Magnetschwebetechnik gegenüber dem Hochgeschwindigkeitsverkehr mit herkömmlicher Rad/Schiene-Technik klare Vorteile besitzt.
- 2) Die Realisierung einer Magnetschwebbahn zwischen Hamburg und Berlin steht dem langfristigen Leitschema für ein gesamteuropäisches Hochgeschwindigkeitsnetz

der Mission Hochgeschwindigkeit der UIC entgegen, da hier eine Neubaustrecke in Rad/Schiene-Technik vorgesehen ist. Eine solche Strecke würde sicherlich nicht parallel zu einer Magnetschwebbahn realisiert werden. Damit gingen Netzeffekte verloren, die sich z.B. im Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Skandinavien und Berlin sowie zwischen Hamburg und Prag/Warschau ergeben könnten. Andererseits ist klar, daß die wichtigsten Verkehrsströme durch den Verkehr zwischen Hamburg und Berlin erzeugt werden.

- 3) Es gibt keine formelle Festlegung auf ein europäisches Geschwindigkeitsnetz in Rad/Schiene-Technik. De facto geht man bei den Arbeiten innerhalb der Mission der Hochgeschwindigkeit der UIC als auch bei den Arbeiten der Europäischen Union an dem transeuropäischen Netz davon aus, daß dieses Netz in Rad/Schiene-Technik realisiert wird.

Auch Heinz Dürr sagte, daß das Magnetbahn-System auf der Strecke Berlin-Hamburg nicht gebraucht werde. Die DB AG mache jedoch mit, weil die Bundesrepublik Industriepolitik will. Der Zeitgewinn sei unbedeutend. Außerdem verliere die Bahn Einnahmen bis zu 300 Mio. DM im Jahr. Die Entscheidung für den Transrapid sei international gefährlich, denn unter ausländischen Herstellern kursiere die Mutmaßung, der Bau des Transrapid sei ein Zeichen, daß die Deutsche Bahn weg vom ICE wolle, was wiederum dem Export des ICE schade.

Die GRV ist der Auffassung, daß die Magnetschwebbahn zwischen Hamburg und Berlin einen Fremdkörper im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz darstellt, der doch einen nicht unerheblichen Teil der Reisenden zum Umsteigen zwingt. Die dadurch entstehenden Zeitverluste werden nicht durch schnelleres Fahren aufgewogen.

Die Franzosen wollen die Geschwindigkeit des TGV auf 350 km/h anheben. Sie sehen die Grenze der Rad/Schiene-Technik sogar erst bei 550 km/h. Der Zeitvorsprung, der sich dann gegenüber 400 km/h bei der Magnetbahn ergibt, sind auf 100 km nur 2 Minuten 8 Sekunden.

Wenn es auch keine Verträge für den Ausbau des Europäischen Geschwindigkeitsnetzes gibt, so sagt der Vertrag von Maastricht vom 1.11.1993 in Titel XII immerhin aus, daß die Union das Recht hat, den Ausbau der transeuropäischen Telekommunikations-, Energie- und Verkehrsnetze zu steuern und gewillt ist, einheitlich konzipierte Netze aufzubauen, zu deren Realisierung die Union, die Staaten, die Betreiber und die Finanzinstitutionen beitragen. Auch das EG-Weißbuch befaßt sich mit dieser Problematik.

BMW will künftig auch mit Erdgas fahren

Nach der Volkswagen AG will nun auch BMW Erdgas einsetzen. Ab 1995 will das Unternehmen 1000 erdgasbetriebene Fahrzeuge pro Jahr anbieten. Erdgasfahrzeuge sind bisher eher eine Domäne der Nutzfahrzeughersteller. Der Brennstoff bietet den Vorteil, daß er umweltfreundlicher als der herkömmliche Diesel- oder Benzin-Kraftstoff ist. Die für den Smog verantwortlichen Komponenten werden um bis zu 80 % verringert und die Treibhausgase verringern sich gegenüber Ottomotoren um 20 %. Erdgasbetriebene Motoren erzielen eine Reichweite von etwa 200 km. Bei VW kostet das Nachrüsten eines Pkw etwa 7500 DM. BMW verlangt für den bivalenten Wagen, der auf Knopfdruck vom Benzin- auf Gasbetrieb umgeschaltet werden kann, einen um 15 % höheren Preis. Die Mineralölsteuer kostet 0,48 DM/cbm Erdgas, für bleifreien Kraftstoff kostet sie 0,98 DM. Durch das mögliche Umschalten auf Erdgasbetrieb im Innenstadtverkehr wird sicherlich ein erheblicher Beitrag zum Umweltschutz erreicht. Nachteilig ist der große Platzbedarf für die Gasflaschen. Potentielle Kunden sieht BMW vor allem in Energieversorgungsunternehmen und kommunalen Einrichtungen. Darüber hinaus führt der Autohersteller auch Gespräche mit Gasunternehmen über die Einrichtung eines Netzes von Erdgas-Tankstellen. Derzeit gibt es erst eine in der Bundesrepublik. Weltweit gibt es bereits 800 000 erdgasbetriebene Fahrzeuge vor allem in Rußland, in Italien und den USA. Bei uns sind bereits in einigen Städten Erdgasbusse in Betrieb.

Elektro-Autos nicht klar definiert

Der US-Staat Kalifornien verlangt, daß ab 1998 mindestens 2 % aller zugelassenen Autos als Zero-Emissionsfahrzeuge (also ohne direkte Emissionsabgabe) verkauft werden müssen. Beim derzeitigen Stand der Technik hat nur das Elektroauto eine realistische Chance, denn Wasserstoffantrieb ist zu kostspielig. So ist es kein Wunder, daß in den Entwicklungslabors und Forschungsstätten der Automobilindustrie heftig gearbeitet wird. Während jedoch die Prototypen nur auf Autoausstellungen und etwas verschämt beim Feldversuch auf Rügen zu sehen sind und dabei äußerlich von den existierenden Automodellen kaum abgewichen wird, scheint mehr die Stunde der Außenseiter geschlagen zu haben.

Im Rosso Bianco-Museum in Aschaffenburg ging es vom normalen Fahrzeug mit eingepflanzter Elektro-Antriebstechnik bis hin zu recht skurrilen Bastelwerken. Das dürfte ein Beweis dafür sein, daß das Elektroauto heute noch keine endgültige Zweckbestimmung erfahren hat. Soll es ein vollwertiger Ersatz für das Auto mit Verbrennungsmotors sein, soll es als Nischeneinsatzfahrzeug für den Stadtverkehr vielleicht sogar gefördert werden, oder soll es gar Zweit- oder Drittmobil werden? Oder soll es ein Hybridfahrzeug werden, das außerhalb der Städte mit Verbrennungsmotor und in den Städten mit Elektromotor fährt?

Tour de Role wird gelockert

Während in der Bundesrepublik die Liberalisierung auch für die Binnenschifffahrt gilt, gibt es in Holland, Belgien und Frankreich immer noch das sogenannte Tour de Role-Verfahren, mit dem die Ladungen zugeteilt werden. Die deutschen Binnenschiffer finden sich durch dieses Verfahren benachteiligt.

Am 26.09.1994 hat die neue Verkehrsministerin der Niederlande, Annemarie Jorritsma-Lebbink, anlässlich einer Ratssitzung in Brüssel erstmalig ihre Bereitschaft erkennen lassen, auch in der holländischen Binnenschifffahrt Liberalisierungsmaßnahmen zu ergreifen. Als erste Maßnahme will sie bestimmte Baustoffe sowie Sand, Kies und Ausbaggerungsschlick aus dem Katalog der Güter herausnehmen, für die das Vergabeverfahren Tour de Role gilt. Die holländischen Binnenschiffer sind nunmehr auch mit einem schrittweisen Abbau des Verfahrens einverstanden. Die holländischen Verloader wollen das Verfahren schon längst abschaffen.

In Brüssel möchte die EG-Kommission bis zum Jahre 2000 einen freien Binnenschiffmarkt realisieren.

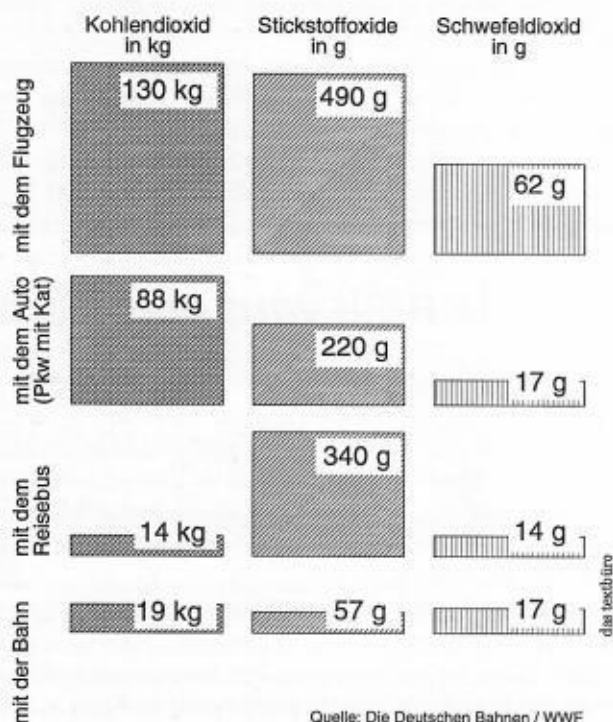
**Wir verbrauchen im Verkehr
die Umwelt zum Nulltarif
und leben damit auf Kosten unserer Enkel**

Auto-Boom ungebremst

In der Bundesrepublik wird es voraussichtlich im Jahre 2010 50 Millionen Fahrzeuge geben. Damit werden alle früheren Prognosen über den Haufen geworfen. Sie wurden von der realen Entwicklung überrollt. Im vergangenen Jahr waren in der Bundesrepublik bereits 38,8 Mio. Pkw zugelassen, davon 6,2 Mio. in Ostdeutschland. Damit überbunden wir sogar Canada mit 468 Pkw/1000 Einwohner. Frankreich, Schweden und Großbritannien liegen bereits weit zurück. Japan kommt dagegen nur auf 282 Pkw auf 1000 Einwohner. Dabei ist der Kraftstoffverbrauch mit 10,3 bis 10,9 Litern je 100 km nahezu konstant geblieben.

Die Umwelt zahlt den Preis

Bei einer Reise von 500 km entstehen pro Person



Privatisierung der Flugsicherung

Nach einer Erklärung von Bundesverkehrsminister Wissmann vor kurzem in Bonn hat sich die Privatisierung der Flugsicherung überaus positiv ausgewirkt. Obwohl das Verkehrsaufkommen im Luftverkehr um 5 % zunahm, konnten die Verspätungen um 30 % reduziert werden.

Mit der Privatisierung vom 1.1.1993 seien mehr Effizienz, eine Kapazitätserweiterung und eine größere Flexibilität des Flugsicherungsdienstes möglich geworden. Die Leistungsfähigkeit der Flugsicherungsdienste konnte durch ein leistungsorientiertes Besoldungssystem, modernes Perso-

nalmanagement und effiziente Gebührensysteme erheblich gesteigert werden.

Die Deutsche Flugsicherung mbH wird als privatrechtliche Organisation geführt und finanziert sich ausschließlich über Flugsicherungsgebühren. Sie will bis Ende nächsten Jahres 400 ihrer knapp 5000 Stellen abbauen. Kündigungen sollen dabei vermieden werden. Die Deutsche Flugsicherung erwirtschaftete 1992 bei 1,3 Mrd. Umsatz einen Gewinn von 6,8 Mio. DM. Für 1995 ist eine Anhebung der Gebühren bei der An- und Abflugkontrolle um 3,3 % und für die Streckenkontrolle um 1,9 % geplant.

Chancen der Binnenschifffahrt

Der FDP-Verkehrspolitiker Roland Kohn ist überzeugt davon, daß die Binnenschifffahrt gute Chancen hat, stärker am expandierenden Verkehrsmarkt teilzuhaben. Dazu hält er aber mehr unternehmerische Flexibilität und verstärkte Kooperationsbereitschaft für erforderlich. Nur auf diese Weise lasse sich das Verkehrsverlagerungspotential von 56 Mio. t/Jahr (25 % des heutigen Aufkommens der Binnenschifffahrt) zu Gunsten der Binnenschifffahrt mobilisieren. Nach einem vom Bundesminister für Verkehr in Auftrag gegebenen Gutachten lassen sich 14,6 Mio. t von der Straße und 41,4 Mio. t von der Bahn auf die Binnenschifffahrt verlagern. Kohn unterstützt die Abschaffung des Tour-de-Role-Systems bei den ausländischen Konkurrenten.

Die GRV meint, daß es wenig sinnvoll ist, Verkehre von einem umweltfreundlichen Verkehrsträger auf einen anderen umweltfreundlichen zu verlagern. Soll die Bahn noch weitere Güterverkehre verlieren, zumal bisher kaum Güter von der Straße auf die Schiene verlagert werden? Trotz aller Beteuerungen der Politiker schrumpft ihr Marktanteil im Güterfernverkehr weiter.

Rhein-Main-Donau AG wird privatisiert

In München haben Vertreter des BMV, des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr sowie Vorstandsmitglieder des Erwerberkonsortiums, bestehend aus der Bayernwerk AG (77,5 %), der Lechelektrizitätswerke AG (14 %) und der Energieversorgung Schwaben (8,5 %) die entsprechenden Verträge unterzeichnet. Bund und Freistaat Bayern werden damit ihre Anteile an der RMD-AG abgeben. Die Anteile werden zum 1.1.1995 zum Preis von 800 Mio. DM erworben. Für den Bund, der an der RMD AG zu 2/3 beteiligt ist, bedeutet dies eine Einnahme von rund 531 Mio. DM. Mit 57 Laufwasserwerken und einem Pumpspeicherkraftwerk spielt die RMD AG eine bedeutende Rolle bei der Stromerzeugung.

Autobahnen mit sechs Fahrstreifen

Die Straßenliga fordert, schnellstens ein Netz sechs-streifiger Autobahnen zu erstellen.

Mehr als 25 % des Netzes würden im Straßenbaubericht als überlastet eingestuft. Auf über 3200 Autobahnkilometern werde in den alten Bundesländern der Grenzwert für vierspurige Strecken – täglich 60 000 Pkw-Einheiten – überschritten. Obwohl die Erweiterung vorhandener Strecken auf sechs Streifen die Leistungsfähigkeit um 60 % steigern, sehe der Bundesverkehrswegeplan nur für 1500 km

die Erweiterungen in den alten Bundesländern vor. Der Deutsche Bundestag habe die Länge zwar auf 2173 km erweitert, gleichwohl blieben dringliche Fahrbahnerweiterungen auf der Strecke. Die Straßenliga ist der Meinung, daß die politischen Straßenbauentscheidungen nicht den sicherheitsrelevanten Anforderungen entsprechen. Ortsumgehungen seien für die Erhöhung der Sicherheit besonders relevant.

Die GRV ist der Auffassung, daß nicht die Autobahnen erweitert und nicht neuer Boden versiegelt, sondern die Verkehrspolitik zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsträger geändert werden muß.

KURZBERICHTE

Fahrscheindrucker für die Zugbegleiter

Der Zugbegleiter kann vom nächsten Jahr an schneller und leichter Fahrscheine ausstellen. Die DB AG hat bei dem mittelständischen Unternehmen Höft und Wessel, Hannover, 6000 mobile Terminals bestellt. Die Geräte mit einem Gewicht von knapp einem Kilogramm enthalten das gesamte Tarifsystem einschließlich der Sonderangebote für das gesamte deutsche Schienennetz. Es handelt sich um einen Auftrag von 25 Mio. DM. Ein Zugbegleiter im ICE (1. Klasse) nimmt beispielsweise 8 bis 10 000 DM pro Monat durch Nachlösungen ein.

Neuer ICE-Halt zur Hannover Messe 1995

Im vergangenen Sommer einigten sich DB AG und Messe AG darauf, durch Ausbau des Haltepunkt Laatzten an der Strecke Göttingen–Hannover kurzfristig eine Haltemöglichkeit in unmittelbarer Nähe des Messegeländes zu schaffen. Für etwa 7,5 Mio. DM werden Weichenverbindungen und Bahnsteigverlängerungen für den ICE gebaut, so daß dieser bereits ab Frühjahr 1995 einen Extrahalt einlegen kann. Weitere Umbauten sind in diesem Bahnhof für die Weltausstellung EXPO 2000 vorgesehen (S-Bahnanschluß).

Neue Gepäckbeförderung bei der Bahn

Mit einem Kurierdienst will die Bahn das Reisen leichter machen. Dieser Dienst bringt das Gepäck der Bahnkunden von Haus zu Haus. Mit einer bundeseinheitlichen Rufnummer kann montags bis samstags ein Abholtermin zwischen 8 und 18.00

Uhr vereinbart werden. Fahrkarte und Platzreservierung können gleich mitbestellt werden. Für Normalgepäck bis 30 kg werden 28,- DM berechnet. Die Bahn garantiert, daß das Gepäck am nächsten Tag bis spätestens 10 Uhr, in ländlichen Gebieten bis 12.30 Uhr ausgeliefert wird. Kann die Zeit nicht eingehalten werden, bekommen die Kunden ihr Geld wieder zurück.

Intercity-Night

Die DB AG hat vier Talgozüge mit passiver Neigetechnik für einen Preis von 143 Mio. DM beschafft, die zwischen Berlin-Charlottenburg und Bonn-Bad Godesberg bzw. München-Ost eingesetzt sind. Die Wagen haben Zweibettappartements mit Dusche und WC. Im Gegensatz zum Pendolino, wo eine komplizierte Hydraulik die Neigung steuert, legen sich hier die Wagen, die auf luftgefederten Säulen aufgehängt sind, von selbst in die Kurve. Durch diese Neigetechnik können die Züge an sich um etwa 20 % schneller durch die Bögen fahren. Beim Intercity-Night geht es jedoch nicht um das schnellere Fahren, sondern um einen Komfortgewinn. Die Einachs-laufwerke mit Einzelradaufhängung verfügen über ein Lenkstangensystem, das die Räder immer genau parallel zur Schiene führt. Sie laufen deshalb leise und ohne Quietschen in den Kurven. Die Züge stehen nach Beendigung der Fahrt noch längere Zeit am Bahnsteig, so daß die Kunden in Ruhe ausschlafen und frühstücken können.

Die Spanier, die Erfinder des Talgo, wollen mit diesem System auch Hochleistungsschnellzüge entwickeln. Ein Prototyp erreichte auf der Strecke Madrid–Sevilla eine Geschwindigkeit von 300 km/h.

Wendezüge auch im Fernverkehr

Zur Steigerung von Attraktivität und Wirtschaftlichkeit werden in Zukunft auch im Fernverkehr Wendezüge eingesetzt. Dazu baut das Werk Halberstadt im Rahmen des Interregio-Umbauprograms zunächst 20 ehemalige Reichsbahn-Schnellzugwagen zu Interregio-Steuerwagen mit 200 km/h Höchstgeschwindigkeit um. Ab nächstem Sommer sollen die Fahrzeuge eingesetzt werden. Weitere Steuerwagen für lokbespannte IR und IC-Züge werden folgen.

Strecke Mühldorf–Wasserburg wieder in Betrieb

Im Oktober 1978 war die Jettenbachbrücke über den Inn für den Zugverkehr wegen Bauauffälligkeit gesperrt worden. Die Bahnreisenden waren gezwungen, zu Fuß über die Brücke zu gehen, um dann dort die Reise per Zug weiter fortzusetzen. Dies ging immerhin wesentlich schneller als eine Fahrt mit dem Bus, der erhebliche Umwege hätte machen müssen. 1985 fand dieses Kuriosum ein Ende, weil die Brücke ganz gesperrt werden mußte. Damit wurde der Verkehr eingestellt. Auch die ebenfalls baufällige Königswarterbrücke mußte erneuert werden. 1986 widersprach der Bundesminister für Verkehr dem Stilllegungsbegehren der DB aus übergeordneten verteidigungspolitischen Gründen (Regensburg–Mühldorf–Rosenheim diente im 2. Weltkrieg als Zubringerstrecke zum Brenner ohne den Raum München zu berühren.). Nach 16 Jahren ging die Strecke zum Sommerfahrplan 1994 wieder durchgehend in Betrieb. Heute verkehren je neun Züge zwischen Mühldorf und Rosenheim und umgekehrt.

Reisedaten per Knopfdruck

Ab sofort unterstützen die ersten 60 Reiseinformationsautomaten (RIA) der DB AG an rund 30 Standorten den Fahrgast bei der Auswahl der optimalen Zugverbindung. Alle Informationen des Kursbuches und die wichtigsten Auslandsverbindungen können sekundenschnell abgerufen werden. Auf Knopfdruck kann die Reiseinformation einschließlich des Fahrpreises ausgedruckt werden.

Lastkraftwagen 2,55 m breit

Ab 1.12.1994 dürfen Lastkraftwagen mit einer Breite von 2,55 m zugelassen werden. Das sind 5 cm mehr als bisher. Eine Toleranz wird nicht mehr eingeräumt. Das sieht die 19. Verordnung zur Änderung straßen-

rechtlicher Vorschriften vor. Fahrten mit Fahrzeugen im kombinierten Verkehr mit einem Gesamtgewicht von 44 t dürfen nicht nur bis zum nächsten Umschlagbahnhof, sondern von und nach See- und Binnenhäfen innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 km Luftlinie eingesetzt werden. Eine generelle Anhebung des Gesamtgewichtes auf 44 t hat z.Zt. keine Aussicht auf Verwirklichung.

Tiernahrungsmittelhersteller setzt auf die Bahn

Der Tiernahrungsmittelhersteller Effem (1400 Mitarbeiter, Jahresumsatz 2 Mrd. DM) hat bisher schon 45 % seiner Produkte mit der Bahn versandt. Seit Ende Juli rollen wöchentlich zwischen Bremerhaven und Verden ein oder zwei mit bis zu 24 Contai-

nern beladenen Ganzzüge. Vorher wurden die Container mit Lkw befördert. Nun hat sich eine Firma Projektzug gebildet, an der auch die Stadt Verden beteiligt ist, die nunmehr auch selbst Schienenverkehr zwischen Bremerhaven und Verden betreiben will.

Unverständlich

Dem Herausgeber der GRV-Nachrichten ist es völlig unverständlich, warum im bayerischen Rundfunk die Straßenstrecken bekanntgegeben werden, auf denen Radargeschwindigkeitsmessungen durchgeführt werden. Da könnte man den Reisenden im ÖPNV schließlich auch sagen, wann und wo kontrolliert wird, damit sie das Fahrgeld leichter hinterziehen können.

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.

Künftig geht es weniger um die Zukunftssicherung des Wirtschaftsstandorts Deutschland, sondern vielmehr um die Sicherung des Lebensstandorts Deutschland

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

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

Verantwortlich im Sinne
des Presserechts:

Dr.-Ing. Alfons Thoma
Richelstraße 14
80634 München

Layout, Grafik, Satz:

Ursula Schletzbaum
82256 Fürstenfeldbruck
Kriegdruck GmbH
82166 Gräfelfing