

Bromberger Straße 5
40599 Düsseldorf

GRV

Nachrichten

GESELLSCHAFT FÜR RATIONALE VERKEHRSPOLITIK e.V.

VERKEHRSPOLITIK

Verkehrspolitische Vorstellungen der GRV

von
**Dr.-Ing. Alfons Thoma und
Werner Kammer**

Eine rationale Verkehrspolitik hat die Aufgabe, eine nach ökologischen und gesamtwirtschaftlichen Kriterien optimale Aufgabenteilung im Bereich des Verkehrs durchzusetzen, bei der jeweils das Verkehrsmittel bevorzugt zum Einsatz kommen soll, das bei einem Minimum an volkswirtschaftlichen Kosten und einem Minimum an Belastung von Mensch, Natur, Umwelt und Ressourcen ein Maximum an Nutzen bringt. Konkret bedeutet dies eine Reduzierung des umweltbelastenden Straßen- und Luftverkehrs zugunsten der umweltfreundlichen Schiene.

Wir fordern deshalb eine echte Wende in der Verkehrspolitik sowohl in Deutschland als auch in Europa.

Eine solche Wende muß sowohl in der *Verkehrsinvestitionspolitik* als auch in der *Verkehrsordnungspolitik* deutlich zum Ausdruck kommen. Aber auch die verfehlte *Siedlungspolitik* müßte korrigiert werden. Die GRV fordert deshalb eine Revision des Bundesverkehrswegeplans zugunsten des Ausbaus der Schiene. Während das Straßennetz innerhalb der letzten Jahrzehnte sehr großzügig ausgebaut und modernisiert wurde, gibt es bei der Schiene einen immensen Nachholbedarf. Aus der Sicht der *Ordnungspolitik* muß endlich dem marktwirtschaftlichen *Verursacherprinzip* auch im Bereich des Verkehrs Geltung verschafft werden. Wir brauchen unverfälschte Wettbewerbsverhältnisse und ehrliche Kostenzurechnung.

Das heißt: Alle Verkehrsmittel müssen zu den von ihnen jeweils verursachten Kosten – insbesondere auch externen Kosten – herangezogen werden. Es geht nicht länger an, daß der motorisierte Straßenverkehr – und ganz besonders

der Straßengüterfernverkehr – weiterhin ein sehr hoch subventionierter Bereich unserer Wirtschaft bleibt.

VERKEHRSPOLITIK	
Verkehrspolitische Vorstellungen der GRV	1
Minister Wissmann zu aktuellen Fragen	6
Dialog zwischen Dürr und Stoiber	7
Investitionen in den ÖPNV	8
Investitionen für den SPNV durch den Bund	9
Bundesverkehrswegeplan unterfinanziert	9
Transeuropäische Netze auf dem Gipfel in Essen	9
Telematik	10
Keine Entspannung durch Vorschriftenlockerung	10
BAHNEN	
DB AG erreicht für 1994 „schwarze Null“	10
Keine Klarheit beim Ausbau der Schienenwege	11
Der Güterverkehr der Bahn	11
ICE und Luftverkehr	11
Bahntrans	13
Revision der Trassenpreise	13
Neubaustrecken der Bahn nicht voll ausgelastet	13
InterKombiExpres (IKE)	13
Bahn: Geschwindigkeit nicht um jeden Preis	14
Der VDV kritisiert den „Integralen Taktfahrplan“	14
Zusammenarbeit VDV – DB AG	15
Bahnanteil im Postverkehr vorerst nur 30 %	15
1. Geschäftsjahr der Kapitalgesellschaft ÖBB	15
Ringzug Rhein-Ruhr	15
Bahn und ADAC wollen kooperieren	16
VERKEHR IM AUSLAND	
Brenner	16
Keine Diskriminierung für LKW-Transit	16
30 Jahre Tokaido-Shinkansen	17
Bahnen und Busse sichern Arbeitsplätze	17
Betuwelinie	17
Gute Ergebnisse im Güterverkehr der FS	18
ANDERE VERKEHRSTRÄGER	
Straße bekommt mehr Geld	18
Klimaschäden durch den Luftverkehr	18
PERSONALIA UND KURZBERICHTE	
U.a. Neuartiger Lärmschutz, Wiederbelebung der Königseebahn, Hauptstrecken in Tschechien ...	19

Die Wettbewerbsverzerrungen zwischen dem Straßenverkehr und der Schiene müssen beseitigt werden.

Während die Bahnen ihre Infrastrukturen und Sicherungseinrichtungen bisher weitgehend selbst – abgesehen von Bundeszuschüssen für Neu- und Ausbaustrecken – finanzieren, werden für den Straßenverkehr diese Kosten von den öffentlichen Haushalten übernommen. Die Straße hat daher im Gegensatz zur Bahn nirgends ein Auslastungsrisiko. Den Straßen stehen riesige Flächen einschließlich der Parkplätze und der Standspuren auf den Autobahnen zur Verfügung, die zu einer gewaltigen Versiegelung des Bodens führen. Die Folge dieser Verhältnisse ist, daß der umweltfreundliche Güterverkehr auf der Schiene seit Jahren stagniert, ja sogar nominal abnimmt, während der Straßengüterverkehr hohe Zuwachsraten aufweist. Deshalb könnte die Bahn sofort erhebliche Teile des Güterverkehrs übernehmen. Das gilt auch für die Binnenschifffahrt, die noch erhebliche Leistungsreserven hat.

Bleibt die Wende aus, ist damit zu rechnen, daß die Bahn den Güterverkehr überhaupt aufgeben muß, weil er zu unbedeutend geworden ist.

Wegen seiner hohen Flexibilität ist der Straßenverkehr in der Fläche der Schiene überlegen, während die Bahn bei der Beförderung über mittlere und längere Strecken überlegen ist; deshalb ist es unabdingbar, die beiden Verkehrsträger besser zu vernetzen.

Auch im Personenverkehr gilt es, die Verkehrsteilnehmer zu motivieren, die umweltverträglicheren Verkehrsmittel zu wählen, soweit nicht solche Verkehre überhaupt vermieden werden können. Notwendig ist es daher, in Ballungszentren den konsequenten Ausbau der öffentlichen Nahverkehrsmittel und deren nahtlose Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln des regionalen Verkehrs und des Fernverkehrs zu realisieren. Im Verkehr, besonders auf Entfernungen zwischen 200 und 1000 km, soll die Bahn die Alternative zum privaten Personenkraftwagen und zum Flugzeug sein.

Auch die Wettbewerbsunterschiede im Straßengüterverkehr der einzelnen Mitgliedstaaten der EU müssen harmonisiert werden. Dazu gehört auch die Vereinheitlichung der technischen und der Sozialvorschriften.

Bisher ist der große Wurf einer einheitlichen Verkehrspolitik sowohl in Deutschland als auch in der EU noch nicht gelungen. Die Straße ist für den Güterverkehr viel zu billig. Es muß einen vernünftigen Ausgleich zwischen wirtschaftlichen und ökologischen Interessen geben.

Der Binnenmarkt der Europäischen Gemeinschaft verlangt Mobilität im Personenverkehr und im Austausch von Gütern – vermehrt nach dem Beitritt von Schweden, Finnland und Österreich. Die Bundesrepublik Deutschland ist wegen ihrer zentralen Lage die Drehscheibe Europas. Daß der Verkehr in Zukunft anders als bisher organisiert werden muß, entspricht ökologischer und ökonomischer Vernunft. Daß die mineralischen Rohstoffe begrenzt sind, muß in alle Überlegungen einbezogen werden; nach 60 bis 80 Jahren – auch bei Erschließung mancher neuer Fundstätten – dürften sie zu Ende gehen. Es ist heute bereits unvernünftig, daß sie so verbraucht werden als würden sie immer vorhanden sein. Die in den westlichen Industrieländern vorhandene Motorisierung auch auf China, Indien und andere Entwicklungsländer ausdehnen zu wollen, kommt einer Katastrophe gleich.

Deshalb ist die Durchführung nutzloser Auto- und Motorradrennen grundsätzlich zu überdenken. Mit nachwachsenden Rohstoffen läßt sich das Problem nicht lösen.

Derzeit ist die elektrisch betriebene Eisenbahn das einzige motorisierte Verkehrsmittel, das ohne Erdöl auskommen kann. Der Ersatz von Erdöl durch Wasserstoff ist jedenfalls heute noch völlig ungeklärt. Elektrische Straßenfahrzeuge leiden bislang an zu geringem Aktionsradius.

Die arbeitsteilige Wirtschaft unserer modernen Industrie und der postindustriellen Gesellschaften ist auf ein effizientes Transportsystem und auf problemlose Mobilität in der Beförderung von Personen und Gütern angewiesen.

Die Verkehrspolitik ist damit in das Spannungsfeld von Verkehrswirtschaft und Verkehrsökologie gestellt. Wird einer dieser Begriffe vernachlässigt, werden schwere Schäden entstehen. Die Verkehrspolitik muß den richtigen Weg weisen.

Die Verkehrspolitik wird stark durch die Raumordnungspolitik und Stadtentwicklung beeinflusst. Wirtschaft und Industrie müssen ihre Produkterstellung überdenken. Die Zulieferindustrie muß möglichst nah bei den Fertigungsbetrieben liegen, diese wiederum möglichst nahe bei den Zentren des Verbrauchs. Fraglich ist, ob wir uns jedes Obst und Gemüse zu jeder Jahreszeit künftig noch leisten können.

Wie kann der ökologische Umbau des bestehenden Verkehrssystems in Europa realisiert werden?
Welche Wege führen zu diesem Ziel?

1. Verkehrsvermeidung

Hier ist nicht nur die Einschränkung von Leerfahrten gemeint, sondern es müßte schon auf viele unnötige Transporte im Straßen- und im Luftverkehr verzichtet werden. Eine Raumordnungspolitik „von der Region für die Region“ würde viele Wege wieder auf Verhältnisse schrumpfen lassen, wie sie vor der Motorisierung galten. Vielfach werden Produktionen in das Ausland verlagert, weil sie dort preisgünstiger sind. Diese Entwicklung, die weiter zunimmt, läuft gerade entgegengesetzt zum Bestreben, Verkehre zu vermeiden. Es muß daher das Ziel sein, den Produktionsstandort Deutschland preiswerter und attraktiver und die Transportkosten kostenecht teurer zu machen, allein schon, um Arbeitsplätze zu schaffen bzw. zu erhalten.

2. Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger

Als umweltfreundliches Verkehrsmittel bietet sich die elektrifizierte Bahn an, deren Energieverbrauch je Leistungseinheit verhältnismäßig niedrig ist. Bei der Binnenschifffahrt, die gleichfalls hohe Lasten mit sehr geringem Energieaufwand befördert, erhebt sich die Frage, ob sie wirklich der umweltfreundliche Verkehrsträger der Zukunft sein kann, weil auch sie zum Antrieb der Schiffe Mineralöl verbraucht. Außerdem ist die Binnenschifffahrt ungerechterweise von Mineralölsteuer befreit und zahlt auf den Kanälen nur einen Bruchteil der Wegekosten. Die Befreiung von der Mineralölsteuer wirkt sich im Wettbewerb für die Bahn negativ aus. Es muß daher auf weite Sicht verlangt werden, diese Steuerbefreiung der Binnenschifffahrt aufzuheben, was natürlich für die Binnenschifffahrt schwerwiegende Konsequenzen haben würde. Damit kommt als Verkehrsträger, auf den Straßengüterverkehr künftig verlagert werden soll, im Grundsatz nur der Schienenverkehr in Betracht. Vorschläge, die darauf abzielen, Bahnverkehre auf die Binnenschifffahrt zu verlagern, wie es manche Verkehrspolitiker verlangen, halten wir für abwegig.

3. Ressourcenschonende und umweltfreundliche Gestaltung des Verkehrs und der Verkehrsmittel

Kraftstofffressende Verkehrsmittel dürften zum Verkehr gar nicht mehr zugelassen werden. Vorübergehend müßten sie mit hoher Kraftfahrzeugsteuer belegt werden. Aber auch im Schienenverkehr müßte extremer Leichtbau für eine Verbesserung des Energieverbrauches sorgen. Grundsätzlich sollten im Personenverkehr nur relativ leichte Triebwagen für alle Arten von Reisezügen verwendet werden. Es geht nicht an, daß superschwere Lokomotiven nur zwei Wagen ziehen. Auch müßte das Angebot noch besser der Nachfrage angepaßt werden (Leichtern von Zügen). Flexibilität ist angesagt, wie sie z.B. der Flexliner erbringen kann.

Bei den Eisenbahnen sollte die Fernsteuerung größerer Abschnitte betrieben werden, damit es sich lohnt, auch bei geringem Personalaufwand zu verkehrsschwachen Zeiten Züge zu fahren.

4. Belastung der Verkehrsträger mit den durch sie verursachten externen Kosten

Die Emissionen des Straßengüterverkehrs können künftig nicht als unabänderlich hingenommen oder fälschlicherweise durch den externen Nutzen als kompensiert betrachtet werden. Die errechneten externen Kosten des gesamten Straßenverkehrs liegen bei einer dreistelligen Milliardenzahl. Würden die Kraftwagen damit belastet, würde sich die Wettbewerbssituation der Bahn wesentlich verbessern. Aus diesem Grunde ist eine Verteuerung des Mineralöls unausweichlich. Eine sukzessive Anhebung auf einen wesentlich höheren Betrag, z.B. fünf DM/Liter, ist ein vernünftiger Ausgleich für die externen Kosten.

Nach den Erhebungen des DIW würde sich dadurch der Wirtschaftsstandort Deutschland nicht verschlechtern.

Um die Steuerbelastung insgesamt nicht zu erhöhen, ist eine Entlastung bei den allgemeinen Steuern notwendig.

5. Steuerpolitik

Erforderlich ist eine Steuerpolitik, die den umweltschädlichen Energieverbrauch unter Einbeziehung der externen Kosten verursachungsgerecht belastet.

Grundsätzlich muß die Mineralölsteuerbefreiung des nationalen, aber auch des internationalen Luftverkehrs aufgehoben werden. Die Emissionen des Luftverkehrs sind so hoch, daß er nicht auch noch durch Steuerentlastungen stimuliert werden darf. Daß Privatflieger von der Mineralölsteuer befreit sind, ist völlig unverständlich.

Ebenso muß die Befreiung der Binnenschifffahrt von der Mineralölsteuer aufgehoben werden.

Grundsätzlich müßte die Kraftfahrzeugsteuer in der Mineralölsteuer aufgehen. Solange aber mit der Kraftfahrzeugsteuer Einfluß auf die Höhe der Emissionen genommen werden kann, sollte sie bleiben, allerdings als Emissions- statt Hubraumsteuer. Erst wenn die geforderte Erhöhung der Mineralölsteuer voll greift, kann auf die Kfz-Steuer verzichtet werden.

Die Kilometerpauschale muß durch eine Entfernungspauschale ersetzt werden, da die Kilometerpauschale ein zusätzlicher Anreiz zur Wahl des Kraftfahrzeuges im Berufsverkehr ist.

Im Güterverkehr muß das Territorialitätsprinzip für die Lastkraftwagen gelten; bezahlt wird jeweils in dem Land, in dem gefahren wird.

Eine Autobahnmaut wird grundsätzlich begrüßt, weil damit auch die ausländischen Kraftfahrzeuge zur Kasse gebeten werden können, die bisher oft mit vollem Tank die Bundesrepublik ohne jeden Wegekostenbeitrag durchfahren können. Für die Erhebung der Maut scheint das Prinzip des road pricing die gerechteste Form zu sein.

6. Verkehrspolitik der Europäischen Union

Der EU sollte die Koordination bei den transeuropäischen Netzen der Schiene für den schnellen Reise- und den schnellen Güterverkehr sowie beim transeuropäischen kombinierten Verkehr, bei den transeuropäischen Autobahnen, bei den transeuropäischen Wasserstraßen samt den Binnenhäfen und bei den transeuropäischen Datenautobahnen obliegen.

Bei den Eisenbahnen hat sie für mehr Einheitlichkeit (Stromsysteme, Lichttraumungrenzungen, automatische Kuppelung, Achslasten u.ä.) zu sorgen. Diese Bahnaufgaben der UIC zu überlassen, hat sich bisher nicht bewährt.

Im Luftverkehr soll die EU für die bessere Kompatibilität der Kontrollsysteme, im Straßenverkehr für einheitliche Alkohol- und Geschwindigkeitsgrenzen sowie für einheitliche Sicherheits- und Sozialvorschriften sorgen.

Bei den transeuropäischen Hochleistungsstrecken der Bahn für den Personenverkehr müssen folgende Überlegungen Platz greifen:

- a) sie stehen vor allem im Wettbewerb zum Luftverkehr, daher müssen sie sehr schnell sein und möglichst auf kürzestem Weg die großen Ballungszentren verbinden;

- b) es sollten Höchstgeschwindigkeiten vorgesehen werden, die etwa bei 300 km/h liegen. Der Einsatz von Neige-technik, um in Bögen etwas schneller fahren zu können, kommt bei ihnen nicht in Betracht;
- c) sie können in den Nachtstunden, soweit sie entsprechend trassiert sind, für den schnellen Güterverkehr mitbenutzt werden.

Hochleistungsstrecken für den Güterverkehr sollten zur Kapazitätserhöhung der Bahnen in wichtigen Relationen, z.B. Ruhrgebiet – Hannover – Berlin, neu bzw. ausgebaut werden.

Durch den Bau von Neubaustrecken können die vorhandenen Strecken für Güter-, Regional- und Nahverkehr besser genutzt werden. Oft ist nur auf diese Weise ein attraktiver Nahverkehr möglich.

7. Harmonisierung technischer Vorschriften

Die Harmonisierung der technischen Vorschriften muß auf sehr hohem Umweltschutzniveau stattfinden, mit klaren politischen Konzepten und rechtlichen Vorgaben für die Fahrzeughersteller. Diese Vorschriften sollen mindestens den strengsten in Europa und USA existierenden Bestimmungen entsprechen.

Vorrangiger Handlungsbedarf besteht bei der Verringerung der Abgas- und Geräuschemissionen vor allem für die Lastkraftwagen.

Dazu gehören auch die Nachfahrverbote. Auch Bahn und Binnenschifffahrt sind aufgerufen, die Umweltverträglichkeit ihrer Einrichtungen weiter zu verbessern. Die Elektrifizierung der Bahnen muß deshalb vorangetrieben werden.

8. Infrastrukturausbau nach umweltpolitischen Gesichtspunkten

Die Priorität beim Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen muß bei umweltfreundlichen Verkehrsträgern liegen. Dabei sind ökologisch günstige Transportketten (Vernetzung) vorzusehen.

Bei den Beziehungen zu den Ländern Mittel- und Osteuropas ist die gegenwärtig vorherrschende einseitige Förderung des Straßenverkehrs zu vermeiden.

9. Deutsche Bahn AG

Grundsätzlich ist die am 1.1.1994 eingeleitete Bahnreform zu begrüßen, weil der DB dabei alle Altlasten abgenommen worden sind und sie weitgehend von der Bevormundung durch Politik und Bundesregierung befreit worden ist.

Sie wird jedoch nur dann erfolgreich sein können, wenn es ihr gelingt, derzeitige interne Organisations-unebenheiten zu beseitigen. Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen müssen stimmen (Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, verursachergerechte Anlastung aller Kosten und Einhaltung aller einschlägigen Vorschriften beim Lastkraftwagen).

Weiter muß darauf geachtet werden, daß nicht wertvolle Synergieeffekte verloren gehen. Das gilt vermehrt für den Fall, daß die DB AG in einzelne Aktiengesellschaften aufgeteilt wird. Außerdem sollte es einen Zentralbereich ge-

ben, dessen sich die einzelnen Fachbereiche gegen Entgelt bedienen können. Der einzelne Mitarbeiter sollte auch darüber Bescheid wissen, wer wofür in anderen Bereichen zuständig ist.

Für den Zugang zum Netz sind diskriminierungsfreie Trassenpreise zu verlangen. Die Kooperation zwischen DB AG und den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen muß noch verbessert werden.

Der Bund gibt der Bahn für ihre Infrastruktur *verlorene Baukostenzuschüsse*, wenn die Bahn kein Interesse an einer Maßnahme hat, der Bund aber aus übergeordneten Gründen die Maßnahme wünscht. Das gilt auch für die Bundesländer, wenn sie besondere Wünsche an die DB AG haben, die diese von sich aus nicht erfüllen kann; *zinslose Darlehen* für Maßnahmen, an denen die DB AG ebenfalls interessiert ist. Die Darlehen sind vom Geschäftsbereich Netz möglichst in kleinen Raten wieder zurückzuzahlen.

Die übrigen Investitionen hat die DB AG selbst zu finanzieren (Geschäftsbereich Netz). Neben den Strecken-neubauten sind die übrigen Magistralen und Nebenfern-strecken für höhere Geschwindigkeiten auszubauen und der Einsatz von Neigezügen vor allem bei kurvenreichen Strecken vorzusehen.

Die Modernisierung des Fahrzeugparks ist voranzutreiben.

Die Deutsche Post AG ist anzuhalten, sich beim Betreiben ihrer Frachtzentren der Bahn zu bedienen.

Für den reibungslosen Transport des Gepäcks ist zu sorgen.

Da der Bund im Grundsatz in Artikel 87e Abs. 4 eine zwar sehr schwammige Gewährleistungspflicht für den Erhalt des Schienennetzes übernommen hat, dürfte die DB AG Betriebseinstellungen nur mit besonderer Zustimmung des Bundes vornehmen.

10. Der Kombinierte Verkehr

Der kombinierte Verkehr sollte das Rückgrat des Güterverkehrs schlechthin werden. Für sensible Gebiete wie z.B. die Alpen muß die Verlagerung auf die Schiene zur Pflicht gemacht werden. Daß das möglich ist, zeigt das Beispiel der Schweiz, wo man sich im klaren darüber war, daß in solchen Fällen eine marktwirtschaftliche Regelung nicht greifen kann, sondern Dirigismus zum Schutz von Land und Leuten notwendig ist (Alpeninitiative der Schweizer Bevölkerung).

Da der Huckepackverkehr unwirtschaftlich ist, sollte er nur temporär zur Entlastung von Grenzübergängen eingesetzt werden, solange im Nachbarland die Schieneninfrastruktur nicht entsprechend ausgebaut ist.

Zum Kombinierten Verkehr gehören entsprechende Terminals, die als Verkehrszentren für den gesamten Güterverkehr auszubauen sind. Von dort aus sollen die Städte mit kleinen, elektrisch betriebenen Einheiten versorgt und andere Verteilverkehre übernommen werden.

Grundsätzlich sind alle zu errichtenden Güterverkehrszentren an die Schiene anzuschließen. Das gilt auch für die neuen Frachtzentren der Post AG.

11. Gefahrgüter

Nur in Ausnahmefällen und bei Versorgungsfahrten zu den Tankstellen und ähnlichen Fahrten sollten Gefahrguttransporte auf der Straße zugelassen werden, sonst soll die Bahn oder die Binnenschifffahrt dafür eingesetzt werden.

12. Gleisanschlüsse

Gleisanschlüsse müssen unabhängig vom Aufkommen, vor allem in den Städten, von der Bahn bedient werden. Bei der Bedienung ist möglichst rationell zu verfahren (z.B. Fernsteuerung der Rangierlokomotiven).

13. Regionalisierung

Im Prinzip ist die Regionalisierung positiv einzuschätzen, weil die Verantwortung für den gesamten ÖPNV vor Ort liegen sollte. Um die wesentlichen Spielregeln müßte sich allerdings nach wie vor der Bund kümmern.

Dazu gehören Vorschriften für die Verwendung der Bundesmittel für den ÖPNV. Er müßte bundesweite Fahrpläne für die wichtigsten Nahverkehrsstrecken sowie Mindestangebote (Bedienungshäufigkeit) vorschreiben. Die Fahrkarten und ihre Entwertung sollten in allen Ballungsräumen einheitlich sein. Alle Bestrebungen, die Bus-Betriebe der Bahn AG zu verkaufen, sollten eingestellt werden. Der Bahn sollte erlaubt sein, ein kombiniertes Angebot von Schiene + Bus vorzulegen.

Da bei durchgehenden Nahverkehrsstrecken eine Koordinierung der verschiedenen Landkreise schwierig ist, sollten die Länder Nahverkehrs-Gesellschaften gründen, die die Bestellung der Nahverkehrsleistungen in Abstimmung mit den Landkreisen und Kommunen vornehmen.

Bei der Regionalisierung geht das Risiko für den Erhalt reiner Regionalstrecken vom Bund auf das jeweilige Bundesland über. Bei den übrigen Strecken, auf denen nicht nur Regionalverkehr betrieben wird, liegt das Risiko nach wie vor beim Bund bzw. bei der DB AG. Um die reinen Regionalbahnen erhalten zu können, sollten Landeseisenbahnfinanzierungsgesetze für eine Gleichbehandlung der Landeseisenbahnen sorgen.

Im Nahverkehr soll der integrale Taktfahrplan dort eingeführt werden, wo er sinnvoll ist. Streckenstilllegungen dürfen durch ihn nicht ausgelöst werden.

14. Lärmbelastung durch Straße und Schiene

Sowohl bei der Straße wie auch bei der Schiene sind die Lärmvorschriften künftig auch bei den vorhandenen Straßen und Eisenbahnstrecken einzuhalten, notfalls durch passiven Schutz.

15. Straßenverkehr

Der Bau von Autobahnen muß als im wesentlichen abgeschlossen gelten. Die Straßenbaumittel sollten vor allem für die Unterhaltung des bestehenden Netzes, für die Entschärfung von Engpässen und Unfallschwerpunkten und für Lärmschutzmaßnahmen verwendet werden. Schwierige

Ortsdurchfahrten sollten durch Umgehungsstraßen abgemildert werden.

Wenn es in den USA mit ihren weitgehenden Freiheiten trotz der großen Entfernungen möglich ist, daß eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 90 Kilometern/Stunde eingehalten wird, fragt es sich, warum eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung nicht auf den deutschen Autobahnen vorgeschrieben werden kann. Da der Katalysator bei sehr hohen Geschwindigkeiten nachläßt oder versagt, würde dadurch auch wesentlich zum Umweltschutz beigetragen werden.

Wenn die EU sich nicht des Problems der Geschwindigkeiten auf der Straße annimmt, muß Deutschland wie alle anderen europäischen Länder eine Höchstgeschwindigkeit auf den Autobahnen einführen. Sie sollte dort bei 90 bis höchstens 120 km/h liegen. Auf den übrigen Straßen soll außerorts eine Geschwindigkeit von 80 km/h nicht überschritten werden. Innerorts gilt auf Durchgangsstraßen Tempo 50, bei Stadtautobahnen oder ähnlichen Straßen Tempo 60. Alle übrigen innerörtlichen Straßen dürfen nur mit Tempo 30 befahren werden.

Für Lastkraftwagen soll die Geschwindigkeit auf 80 km/h (Omnibusse 100 km/h) beschränkt und durch „Tempomat“ überwacht werden.

16. Binnenschifffahrt

Alle weiteren Pläne zur Kanalisierung von Flüssen oder für den Bau neuer Kanäle sind wegen offenkundiger Unwirtschaftlichkeit und ihrer schädlichen Auswirkungen auf den Naturhaushalt abzulehnen. Die letzten Überschwemmungen haben gerade gezeigt, wie empfindlich dieser Bereich ist. Zur Erhaltung und zum Ausbau bestehender Wasserstraßen sind maßvolle Investitionen vertretbar, wenn dabei die Gebote des Landschafts- und Naturschutzes berücksichtigt werden.

Die Binnenschifffahrt deckt zur Zeit weniger als 10% ihrer Wegekosten für die Benutzung von Kanälen und kanalisierten Flüssen durch entsprechende Abgaben. Diese Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Schiene ist durch Einführung bzw. Erhöhung der Abgaben abzubauen.

Die Mineralölsteuerbefreiung müßte aufgehoben werden.

17. Seeschifffahrt

Die Wettbewerbsfähigkeit der unter der Flagge eines Mitgliedstaates der EU fahrenden Schiffe muß verbessert werden. Die schweren Tankerunglücke verlangen: Die Benutzung von EG-Häfen durch Tanker, die älter als 15 Jahre sind, muß verboten werden.

Öltanker müssen eine doppelte Rumpfwandung besitzen.

Das Fassungsvermögen der Tanker muß nach oben begrenzt werden.

Der Staat, in dem ein Schiff registriert ist, soll künftig die Verantwortung für Umweltschäden, die durch dieses Schiff verursacht werden, übernehmen.

Die Fährschiffe müssen nach den schweren Unglücken ebenfalls sicherer gestaltet werden.

18. Luftverkehr

Die Deregulierung der Luftfahrt darf im Interesse der Verbraucher nicht zu einer Zerstörung der Angebotsvielfalt führen.

Die Zahl der Regionalflughäfen muß mit dem weiteren Ausbau des Schienenschnellverkehrs verringert werden. Ihre Subventionierung sollte eingestellt werden. Die Flughäfen sind, so weit möglich, an den Fernverkehr anzubinden oder durch schnelle S-Bahnen zu erschließen.

Flugzeuge mit hohem Schadstoffausstoß oder hoher Lärmemission sind zu ersetzen. Nachtflugverbote in dichtbesiedelten Gebieten sind, falls nicht bereits geschehen, zu erlassen.

Der innerdeutsche Luftverkehr unter 500 km ist einzustellen.

Eine europäische Luftfahrtbehörde, die unter anderem auch die Sicherheit und Gleichbehandlung der Flugunternehmen gewährleisten soll, ist einzurichten. Sie soll auch für den Lärmpegel um die Flughäfen Normen erlassen. Die weltweite Einführung einer Besteuerung des Flugbenzins und eine CO₂-Abgabe für den Flugverkehr ist einzuführen.

Durch entsprechende Abgaben müssen die Flugsicherungskosten, die polizeilichen Sicherungskosten und die Infrastrukturkosten der Flughäfen gedeckt werden; ebenso sollte die Befreiung von der Umsatzsteuer, die die DB AG auf innerdeutschen Strecken zu zahlen hat, im innerdeutschen Luftverkehr aufgehoben werden.

19. Verkehr in Ballungsräumen

Die S-Bahnen sind zu vervollständigen. In besonderen Fällen sind auch Ausbauten zur Verdichtung des Fahrplanes erforderlich. Ebenso sind die U-Bahnnetze zu vervollständigen und gegebenenfalls mit der S-Bahn zu verknüpfen. In Außenbezirken sollte möglichst nicht unterirdisch gebaut werden, damit hohe Kosten eingespart werden können. Vergleichbares gilt für die Straßenbahn- und Stadtbahnnetze. Straßenbahnen und Buslinien auf eigenem Bahnkörper ist an den Kreuzungen die Vorfahrt einzuräumen. Für Bus-Linien kommen besondere Fahrspuren in Betracht, wenn sie sonst wegen der Staus ihren Fahrplan nicht einhalten können. Frühere O-Buslinien sind zu reaktivieren. Die Busflotten sind auf elektrischen Betrieb umzustellen. Auch die Versorgung des Güterverkehrs ist mit elektrischen (Hybrid) Fahrzeugen vorzunehmen.

Ob für Fahrten in die Stadt eine Maut erhoben werden soll, ist dann zu überlegen, wenn man mit anderen Mitteln den innerstädtischen motorisierten Straßenverkehrs nicht vermindern kann.

Insgesamt ist durch eine Reihe von Maßnahmen die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen.

Die Finanzierung des ÖPNV liegt nach Einfrieren der Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes nach der Regionalisierung bei den Ländern. Sie sollten dem Ausbau des ÖPNV Vorrang vor weiteren Straßenausbauten geben. Die Bauleitplanung sollte sich an den Gegebenheiten des Schienenverkehrs orientieren. Das Park and Ride-System ist an den Bahnhöfen vorzusehen, wo ausreichende Busverbindungen nicht vorhanden sind, um den Bedarf zu decken.

Der Verkehr in Wohngebieten ist flächenhaft zu beruhigen.

Radwegenetze sind auszubauen; der Fahrradverkehr darf nicht zu Lasten der Fußgänger gehen. Für Radfahrer ist zu ihrem Schutze die Helmpflicht einzuführen. Auf Radwegen dürfen keine Kraftwagen abgestellt werden. Der Bürgersteig sollte für den Fußgänger freigehalten werden.

Straßensignalanlagen sollen verkehrsabhängig funktionieren.

20. Einstellung der GRV zu verschiedenen umstrittenen Investitionen

Die GRV sagt grundsätzlich

nein zum 6-streifigen Ausbau von Autobahnen,
nein zu weiteren Kanälen,

nein zum Transrapid auf der Strecke Hamburg – Berlin;
grundsätzlich

ja zu einer politischen Unterstützung des Gotthard- und Lötschberg-Basistunnels und des Brenner-Basistunnels;

sie setzt sich besonders ein für folgende Neubaustrecken der DB AG:

München–Ingolstadt –Nürnberg –Leipzig –Berlin,
Köln–Rhein/Main und für

alle Lückenschlüsse zwischen Ost- und Westdeutschland.

Bundesverkehrsminister Wissmann zu aktuellen Fragen der Verkehrspolitik

Einem Interview der DVZ mit dem Minister entnehmen wir:

- a) Es wird keine Subventionen für den kombinierten Verkehr geben. Auch Sachsen erhält keine Zuschüsse für die Rollende Landstraße (RoLa) von Dresden nach Lovosice. Er hält auch nichts von den Plänen seines sächsischen Kollegen Dr. Kajo Schommer, notfalls Straßen für den Schwerverkehr zu sperren. Er setze sich dagegen in Brüssel dafür ein, daß für die RoLa in Sachsen die notwendigen Rahmenbedingungen gesichert werden.
- b) Wissmann ist zufrieden mit den bisherigen Erfolgen der Bahnreform, schließlich habe Dürr die schwarze Null erreicht. Aber es werde noch lange dauern, bis aus der Behörde Bahn ein modernes Dienstleistungsunternehmen wird. Er werde eine Verordnung vorlegen, die sicherstellt, daß ein diskriminierungsfreier Zugang zum Netz der DB AG gewährleistet wird. Kritisch äußerte er sich dazu, daß die Bahn die vom Bund bereitgestellten Investitionsmittel nicht in vollem Umfang abgerufen hat. Wissmann wird sich im Verhältnis zur Bahn auf zwei Funktionen beschränken:
 1. durch eine konsequente Ordnungspolitik dafür zu sorgen, daß die Bahn sich dem Wettbewerb stellt, und

2. durch Ausbau des Schienennetzes und die Veränderung der Rahmenbedingungen (z.B. Lkw-Gebühren) mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.
- c) Minister Wissmann will seine Bemühungen um eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Straßengüterfernverkehr fortsetzen. Ein zusammen mit den einschlägigen Verbänden erarbeitetes 21-Punkte-Programm vor allem im technischen und sozialen Bereich werde konkret abgearbeitet bzw. ergänzt.

Sobald die Kabotage völlig frei ist, machten Konzessionen keinen Sinn mehr.

In Deutschland muß es zu einem Ausgleich für die 12- bis 16-t-Lkw bei den Lkw-Gebühren kommen. Das Bundesverkehrsministerium ist hier im Gespräch mit dem Bundesministerium der Finanzen. Ziel ist es, die neue Regelung rückwirkend zum 1.1.1995 einzuführen.

Die Lkw-Gebühr mit jährlich 2404,- DM beim Schwerlast für die Benutzung der Bundesautobahnen ist für Wissmann nur ein Einstieg in ein System der Anlastung der Wegekosten. Er will die Revisionsklausel im Abkommen – nach 1997 eine Erhöhung der Gebühren anzustreben – auch nutzen, womöglich auf 6650,- DM.

Man könne sagen, der Beschluß von Luxemburg und dessen Umsetzung durch die Senkung der deutschen Lkw-Steuer haben sich bewährt. Der deutsche 24-t-Lastzug hat in Zukunft statt bisher einheitlich rund 10 500,00 DM eine gestaffelte Kfz-Steuerbelastung von rund 5000,- DM (konventionell), rund 4500,- (Geräuschgrenzwerte 1996), rund 3500,-DM (Schadstoffgrenzwerte EURO I), rund 2800,- DM (Schadstoffgrenzwerte EURO II) zu tragen. Der Abstand zwischen der deutschen Besteuerung und der übrigen europäischen Besteuerung ist deutlich vermindert worden, und damit wurde im steuerlichen Bereich wenigstens ein großer Schritt in Richtung gerechterer Wettbewerbsbedingungen gemacht.

Schließlich habe sich die Obergrenze der Straßenbenutzungsgebühr an den Kosten für die Infrastruktur auszurichten. Wie das dann gemacht wird, müssen die Untersuchungen an der Autobahn Köln-Bonn zeigen. Wenn schließlich alles einschließlich der Zugangsvoraussetzungen verwirklicht ist, ist es auch nicht mehr erforderlich, Werkverkehr zu betreiben.

- d) Bestrebungen der Kommunen, eine City-Maut für Lkw-Fahrten in die Stadt zu erheben, will Wissmann nicht mitmachen. Man muß stattdessen die Vernetzung der Verkehrsträger verbessern.
- e) Zur Freistellung der Deutschen Post AG von den Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes sagte Wissmann, daß zunächst die Bahn AG versuchen wird, die meisten Sendungen über den kombinierten Verkehr zwischen den Frachtzentren der Post zu befördern (Die Kooperationsvereinbarung spricht von 70 %). Nach § 4 des GüKG ist die Post bei ihren Beförderungen von der Genehmigungspflicht ausgenommen (sie hat immer noch die Beförderungspflicht). Das gilt auch dann, wenn sie ihre Verkehre einem Generalunternehmer überträgt. Subunternehmer des Generalunternehmers unterliegen jedoch der Genehmigungspflicht, wenn sie Güter über die Nahzone hinaus befördern.

- g) Wissmann will die Binnenschifffahrt durch ein Unterstützungsprogramm für die Partikuliere fördern.
- h) Auf Grund der EU-rechtlichen Vorschriften ist es mittelfristig nicht möglich, die Steuerbefreiung für die gewerbliche Luftfahrt aufzuheben (vergl. Vorstoß der Ministerin für Umweltschutz Angela Merkel). Eine Änderung könnte frühestens nach dem 31.12.1997 durch einstimmigen Beschluß des EG-Ministerrats erfolgen.

Die GRV bedauert es, daß der Minister in seinen Vorstellungen nicht, auch nicht andeutungsweise, auf die Heranziehung des Straßenverkehrs zu den externen Kosten und auf eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Autobahnen eingegangen ist; außerdem ist für ihn die Höhe der Mineralölsteuer erreicht, eine weitere Anhebung zieht er nicht in Betracht.

Dialog zwischen Dürr und Stoiber

Über den Ausbau des Schienenverkehrs in Bayern

Der Bayerische Ministerpräsident hat bei der Besprechung, die anfangs Februar in München stattfand, die Bedeutung der ICE-Neu- und Ausbaustrecken herausgehoben: „Wenn die Schiene gegenüber Straße und Luft konkurrenzfähig sein will, dann brauchen wir die Hochgeschwindigkeitsstrecken für den Fernverkehr ebenso wie den Pendolino im Regionalverkehr. Herausragendes verkehrspolitisches Ziel muß die wesentliche Steigerung von Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene sein.“

Dürr sagte zu, den Aus- und Neubau der ICE-Strecken Nürnberg – München, Nürnberg – Erfurt und den viergleisigen Ausbau Augsburg – München als Projekte mit höchster Priorität zu betreiben. Einig waren sich Dürr und Stoiber darin, daß die Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und DB AG schnell zum Abschluß kommen müssen, nachdem alle vorbereitenden Maßnahmen weitgehend abgeschlossen sind.

Die Fortführung der Bauarbeiten bei der Strecke Nürnberg – München und der Baubeginn Nürnberg – Erfurt sollen zügig (noch 1995) erfolgen. Zwischen Nürnberg und Ingolstadt sollen zwei Haltepunkte für den Regionalverkehr planerisch berücksichtigt werden.

Für den viergleisigen Ausbau zwischen München und Augsburg drängte Stoiber einen baldigen Ausbau. Diese Strecke sei eine der meistbefahrenen Strecken, die für den Nahverkehr entzerrt werden müßte. Dürr sicherte zu, die Planungen zügig weiterzuführen.

Für die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing als Bestandteil der Magistrale Paris – München – Wien sollten die Planungen rasch abgeschlossen werden. Um einen Baubeginn bereits 1995 zu erreichen, bot Verkehrsminister Wiesheu, der an dem Gespräch beteiligt war, an, einen hohen Anteil der im Bedarfsplan für den Schienenpersonennahverkehr festgelegten Mittel hierfür zu verwenden. Im Zuge des Ausbaus der Strecke München – Mühldorf

verlangte Stoiber die Fernanbindung für den Münchener Flughafen.

Zum Brenner-Basistunnel mit Zulaufstrecken bestand Einigkeit, daß für die Beteiligung des Bundes an den Planungskosten eine Lösung gefunden werden müsse. Da der Tunnel auch für Deutschland große Bedeutung hat, wird eine Beteiligung der Bundesrepublik an der Finanzierung für unerlässlich gehalten. Dürr und Stoiber einigten sich darauf, an der Strecke Rosenheim – Kufstein im Rahmen eines Pilotprojektes weitreichenden Lärmschutz zu verwirklichen. Dabei soll eine neuartige Lärmschutztechnik unmittelbar am Gleis zum Einsatz kommen. Der Freistaat Bayern wird sich an dem Pilotprojekt finanziell beteiligen. Für die Strecke München – Lindau, die im Zusammenhang mit der Alpentransversale NEAT an Bedeutung gewinnen wird, soll als erster Schritt ein Ausbau für Neigetechnik vorgesehen werden.

Den integralen Taktfahrplan will die Bayerische Staatsregierung ab Fahrplanwechsel 1996/97 stufenweise für ganz Bayern verwirklichen.

Mit der Zusage von Dürr, daß die DB AG aus dem Münchener Tarif- und Verkehrsverbund (MVV) ausscheiden werde, ist der Weg frei für eine Trennung zwischen den Aufgabenträgern Freistaat, Landeshauptstadt und Landkreise einerseits und Verkehrsunternehmen Bahn, Stadtwerke Verkehrsbetriebe und Busunternehmer andererseits.

Hinsichtlich des Übergangs der Unterhaltungslast von 450 Straßenbrücken von Kommunalstraßen von der DB AG auf die Gemeinden und Landkreise kündigte Stoiber eine bayerische Bundesratsinitiative an. Ziel sei, durch Klarstellung im Eisenbahnkreuzungsgesetz gesetzlich festzuschreiben, daß die Brücken den Kommunen in ordnungsgemäßem Zustand übergeben werden. Dürr bestätigte seine Aussage vor der Verkehrsministerkonferenz im November in München, wonach der Zustand der einzelnen Brücken von

Sachverständigen untersucht werden soll. Sollte sich dabei ein deutlicher Sanierungsbedarf herausstellen, wird die DB AG für die Sanierung aufkommen. Bahn und Länder werden Einzelheiten in Expertengesprächen unter Beteiligung betroffener Kommunen klären.

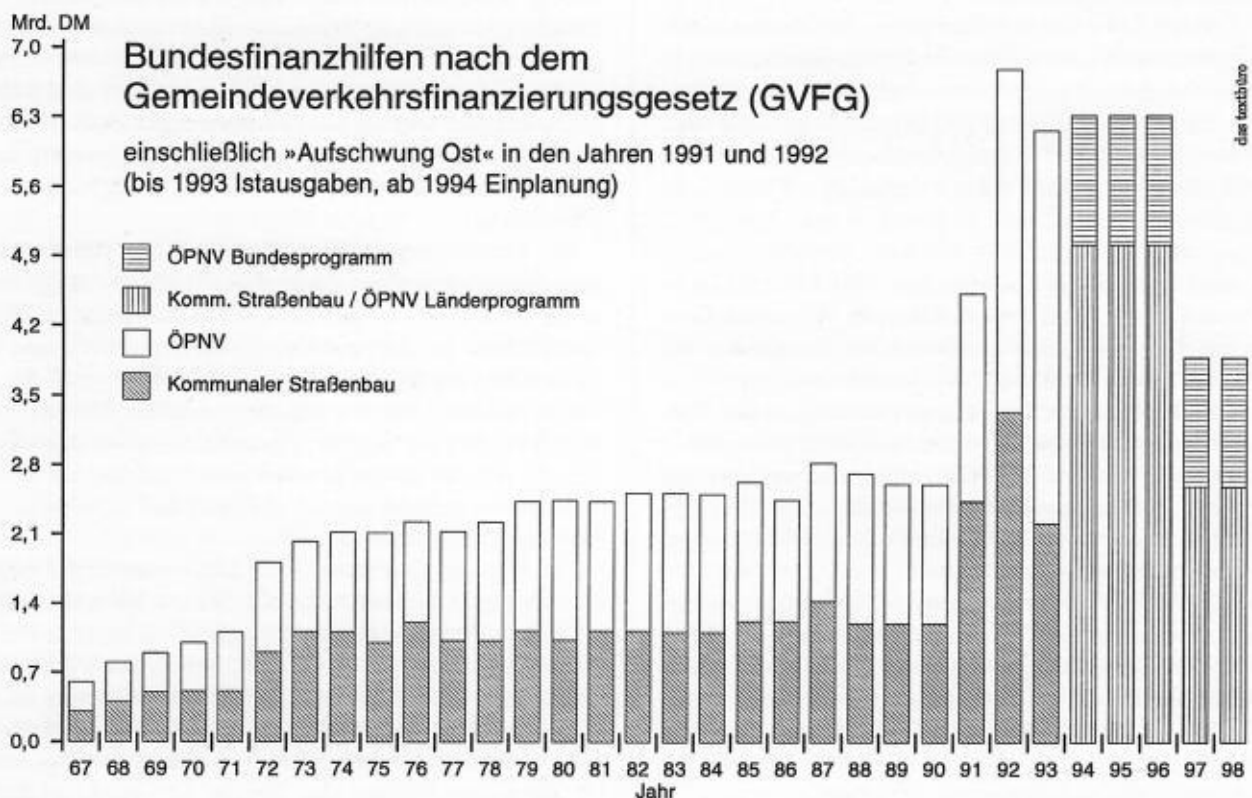
Stoiber kritisierte die Absicht der DB AG, Fernverkehrsleistungen im ost- und nordbayrischen Raum einzuschränken. Dürr verwies auf die extrem geringe Auslastung bei den betroffenen Tagesrandverbindungen. Er sagte zu, sich um alternative, kostengünstigere Lösungen zu bemühen.

Investitionen in den ÖPNV

Siehe hierzu auch die Ausführungen im Artikel Regionalisierung in den GRV Nachrichten Nr. 22.

Der Gesetzgeber hat im Bundesgesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs nicht festgelegt, daß die Länder die Finanzmittel, die sie vom Bund erhalten, nur für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einsetzen dürfen. Sie sind nur für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zweckgebunden. Allerdings ist in § 7 des Regionalisierungsgesetzes vorgeschrieben, daß mit den Bundesmitteln insbesondere der SPNV zu fördern ist. Dabei kommt es nicht darauf an, ob der SPNV von der DB AG oder von einem anderen Schienenverkehrsunternehmen ausgeführt wird. Wie die Bundesmittel bis Jahre 2001 fließen werden, zeigt die untenstehende Tabelle.

Die Umschichtung der GVG-Mittel bedeutet natürlich einen gewissen Verlust an Planungssicherheit. Im übrigen erhalten die Länder ab 1997 für den ÖPNV deutlich mehr Geld als zur Finanzierung des SPNV-Angebotes der DB AG auf der Basis des Fahrplans 1993/94 erforderlich



ist. Das waren 7,9 Mrd. DM (Grundaussgleich).

Für das Jahr 1997 ist eine erste Revision und 2001 eine zweite Revision vorgesehen. Im Jahre 1997 wird geprüft, ob ein Betrag von 7,9 Mrd. DM ausreicht bzw. erforderlich ist, um im gleichen Umfang wie 1993/94 die SPNV-Leistungen zu finanzieren. Weiter steigt die Summe ab 1998 entsprechend dem Wachstum der Steuern vom Umsatz, und zwar jährlich bis einschließlich zum Jahre 2001.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) möchte, daß möglichst viele der für den ÖPNV zur Verfügung stehenden Mittel für Investitionen, vor allem im Fahrzeugsektor, verwendet werden. Er verlangt deshalb, daß die Länder in den zu erlassenden Landes-ÖPNV-Gesetzen dafür sorgen, daß die aus Mitteln Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes umgeschichteten 3,0 Mrd. DM (ab 1997) vornehmlich für die Investitionsförderung zweckgebunden bleiben.

Investitionen für den SPNV durch den Bund

Der Bund hat sich im Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) dazu verpflichtet, das Schienennetz des Bundes nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege auszubauen. In § 8 des Gesetzes heißt es, daß 20 % dieser Mittel für den SPNV zu verwenden sind. Die DB AG stimmt diese Maßnahmen mit dem jeweiligen Bundesland ab. Der Bund vertritt bisher den Standpunkt, daß jede Investition in den Fernverkehr auch dem Nahverkehr nütze und deshalb eine spezielle Förderung des SPNV nicht mehr geboten sei. Diese Auffassung steht aber dem Gesetz diametral entgegen, sie würde aber auch einseitig einen wichtigen Punkt revidieren, der bei den Verhandlungen über die Regionalisierung zur Einigung zwischen Bund und Ländern führte.

Bundesverkehrswegeplan unterfinanziert

Die Deutsche Straßenliga meint, der bis zum Jahre 2012 laufende Verkehrswegeplan sei schon jetzt hoffnungslos unterfinanziert. Nach dem Plan sollen 213,6 Mrd. DM in das Schienennetz und 209,6 Mrd. DM in die Bundesfernstraßen investiert werden.

Im Bundesverkehrsministerium geht man ebenfalls davon aus, nicht alle Verkehrsprojekte des Planes finanzieren zu können. Das Ministerium räumte eine Deckungslücke von 17,6 Mrd. DM ein. Entgegen der Betrachtung der Straßenliga seien Preissteigerungen nach den Grundsätzen der Bundeshaushaltsordnung nicht in den Plan eingerechnet. Außerdem könne nicht davon ausgegangen werden, daß alle Autobahnen sechsspurig ausgebaut würden. Um die Finanzierungslücke zu schließen, soll verstärkt privates Kapital eingesetzt werden. Heftiger Streit zwischen CDU und SPD entstand, als der verkehrspolitische Sprecher der CDU,

Dirk Fischer, verlangte, Vorhaben mit niedrigem Nutzen/Kosten-Verhältnis zu verschieben. Dazu könnten auch Verkehrsprojekte der Deutschen Einheit zählen. Nach gegenwärtiger Planung soll die Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern mit 17 Großprojekten auf West-Niveau gebracht werden.

Transeuropäische Netze auf der Tagung in Essen

Vergleiche auch Leitartikel „Transeuropäische Netze“ in Nr. 22 der GRV-Nachrichten.

Wie aus dem Abschlußbericht für den europäischen Gipfel in Essen am 9./10.12.1994 hervorgeht, sind lediglich drei der 14 vorrangigen Vorhaben finanziell abgesichert: Öresundverbindung zwischen Dänemark und Schweden, Ausbau des Mailänder Flughafens und die irische Eisenbahnlinie Belfast – Cork.

Im Gegensatz zu den meisten Hochgeschwindigkeitslinien ist auch die Finanzierung der Autobahnen in Griechenland und die Autobahn Lissabon – Valladolid weitgehend gesichert.

Allein für die drei Bahnprojekte Paris – Brüssel – Köln – Amsterdam – London, Paris – Metz – Strassburg und Rotterdam – Emmerich haben die beteiligten Staaten einen Finanzbedarf von 3,8 Mrd. DM für die nächsten Jahre in Brüssel angemeldet. Dies sprengt den Rahmen der 450 Mio Ecu, die Brüssel jährlich für die Vorhaben bereitstellen will. Henning Christophersen, der für Finanzfragen zuständige Brüsseler Kommissar, möchte private Quellen anzapfen. Bei Vorhaben, die keine Rentabilität erreichen, müßte die Europäische Investitionsbank verstärkt bei der Finanzierung helfen. Als vorrangige Vorhaben gelten:

1. München – Verona mit Brenntunnel; Nürnberg – Erfurt – Halle / Leipzig – Berlin
2. Eisenbahnhochgeschwindigkeitsstrecken Paris – Brüssel – Köln, Amsterdam – London, Köln – Rhein/Main
3. Hochgeschwindigkeitszug Süd: Madrid – Barcelona – Perpignan – Montpellier
4. Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost: Paris – Metz – Strassburg – Karlsruhe einschließlich Metz – Saarbrücken – Mannheim und Metz – Luxemburg
5. Betuwe-Linie Rotterdam – Emmerich
6. Hochgeschwindigkeitsstrecke Lyon – Turin – Mailand – Triest
7. Verschiedene griechische Autobahnen
8. Autobahn Lissabon – Valladolid
9. Bahnverbindung Cork – Dublin – Belfast
10. Flughafen Mailand
11. Öresundverbindung zwischen Dänemark und Schweden
12. Nordisches Dreieck: Autobahn zwischen Kopenhagen, Stockholm und Oslo
13. Straßenverbindung Irland – Großbritannien – Benelux
14. Ausbau der britischen Westküsten-Eisenbahn

Die vierzehn Verkehrsprojekte umfassen ein Volumen von 175 Mrd. DM.

Die Verkehrsminister der EU haben sich kürzlich in Brüssel darauf geeinigt, daß auch die Binnenhäfen und die Anlagen des kombinierten Verkehrs in die Planungen für die Trans-europäischen Netze einbezogen werden.

Telematik

Die Telematik erregt die Gemüter. Während die einen sagen, da wird doch in absehbarer Zeit nichts daraus, weil sie unter Telematik nur ein Gebührenerhebungssystem verstehen, sehen die anderen schon in der Telematik einen riesigen Zukunftsmarkt. Zu letzteren gehört Bundesverkehrsminister Wissmann. Doch die Telematikdienste erscheinen in ihrer Vielzahl noch reichlich komplex. Dazu kommt noch, daß diese in ein intermodales Transeuropäisches Verkehrsnetz eingebunden werden müssen. Der Bundesminister für Verkehr will zwischen 1995 und 1997 rund 400 Mio DM auf 800 km Autobahnen für Anlagen zur Streckenbeeinflussung ausgeben. Außerdem werden bis Ende 1997 ca. 3000 km Autobahnen mit Einrichtungen zur Verkehrsdatenerfassung ausgerüstet sein. Die Telematik ist nach Wissmann nicht nur für den Straßenverkehr gedacht, sondern für alle Verkehrsträger. So werde der Bund Gelder für ein neues Schienenleittechnik-Projekt zwischen Offenburg und Basel geben, um die Kapazität der Eisenbahn zu erhöhen (Projekt CIR ELKE, wir haben hierüber in den GRV Nachrichten Nr. 15/16 berichtet; die Red.) Europa ist auch gewillt, ein von den USA und Rußland unabhängiges

Satellitennetz aufzubauen, da die Satellitennavigation bei Lkw, Bahnen, Schiffen und Flugzeugen künftig eine herausragende Rolle spielen werde. Das Signalsystem der Franzosen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ist bei der SNCF ebenfalls ein Satellitennavigationssystem im Gegensatz zum terrestrischen System bei der DB. Nach Angaben von Wissmann testet die DB AG dieses System für die Anwendbarkeit in Deutschland.

Keine Einsparungen durch die Lockerung gesetzlicher Vorschriften für die Bahn

Die „Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung“ (EBO) enthalte keine überzogenen bürokratischen Vorschriften und somit kostenträchtige Bestimmungen, heißt es in einem vom Bundesverkehrsministerium vorgelegten Schlußbericht zur „Überprüfung von gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften zur Entlastung und Verbesserung der wirtschaftlichen Ergebnisse der Bahnen“. Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Bahn AG und des Verbandes Deutscher Verkehrsbetriebe sowie der Bundesländer, hatte vom Deutschen Bundestag die Aufgabe erhalten, nach Einsparungsmöglichkeiten zu suchen. Die Arbeitsgruppe empfahl, die EBO nicht zu ändern. Um auf speziellen Nebenbahnen schneller fahren zu können, sollen verstärkt Ausnahmen erteilt werden.

BAHNEN

DB AG erreicht für 1994 eine „schwarze Null“

Nach der vorläufigen Rechnung hat die DB AG – die testierte Bilanz wird erst Ende Mai vorliegen – vor Steuern ein Betriebsergebnis von 88 Mio DM erreicht. Der Umsatz wurde um 2,2 % auf 23,8 Mrd. DM gesteigert. Der Gesamtkonzern erwirtschaftete 29 Mrd. DM mit 330 000 Mitarbeitern. Vorstandsvorsitzer Dürr, der in zwei Jahren ausscheidet und in den Aufsichtsrat als Vorsitzender überwechseln soll, meinte dazu, der Sanierungskurs habe angeschlagen.

Im konventionellen Ladungsverkehr konnte der Umsatz mit 5,6 Mrd. DM knapp gehalten werden. Das Transportvolumen stieg dabei um 3,5 %.

Im Kombinierten Verkehr sei mit 734 Mio DM ein Umsatzplus von 4 % erreicht worden. Die Transportleistungen stiegen dabei national um 20 %, international um 25 %. Problematisch bleibt der Stückgutverkehr, der aber künftig

– von der Bahntrans GmbH betrieben – zu besseren Ergebnissen führen soll.

Im Fernverkehr erzielte der ICE ein Umsatzplus von über 30 % und erwirtschaftete 1,3 Mrd. DM. Die Zahl der Reisenden stieg von 15,8 auf 19,2 Mio. (+ 22 %). Die Hotelzüge InterCityNight konnten mit einem plus von 17 % den Umsatz auf 300 Mio DM steigern. Umsatzstärkster Bereich war jedoch erneut der Nahverkehr, der mit 10,8 Mrd. ein plus von 5,9 % erwirtschaftete.

Die positiven Leistungen seien vor allem auf die hohen Investitionen zurückzuführen. 9,3 Mrd. DM gingen in die Erneuerung bzw. den Ausbau des Fahrweges, 4,2 Mrd. DM in das rollende Material.

Die DB AG hat auch erste Erfahrungen mit den Trassenpreisen gemacht. 47 Verträge mit einem Jahresvolumen von 25 Mio DM seien inzwischen abgeschlossen worden.

Schließlich wurden 1994 41 000 Arbeitsplätze abgebaut auf einen Stand von 302 000 Mitarbeitern.

Keine Klarheit beim Ausbau der Schienenwege

Der Deutsche Industrie- und Handelstag (DIHT) fordert in einem Thesenpapier, daß Bahn und Bund dringend die notwendigen Entscheidungen über den weiteren Ausbau der Bundesschienenwege treffen. Es müsse endlich der Dreijahresplan vorgelegt werden, in dem der zeitliche und finanzielle „Fahrplan“ für diesen Ausbau festgelegt wird. Zur Zeit werden Schienenausbauvorhaben nur in Form von Übergangsfinanzierungsvereinbarungen fortgeführt. Der Bundestag hat dem 1993 verabschiedeten Schienenwegeausbaugesetz eine Liste von Vorhaben beigefügt, bei denen Ausbaubedarf besteht. Zur Verwirklichung dieses sogenannten Bedarfsplans muß der erwähnte Dreijahresplan vorgelegt werden, aus dem die Zeiträume des Baubeginns und die Finanzierungsvolumina für die einzelnen Bauabschnitte hervorgehen. Dieser Dreijahresplan liegt bis heute nicht vor. Der Grund dafür sind Unstimmigkeiten zwischen Bundesverkehrsministerium und der DB AG. Bundesverkehrsminister Wissmann versprach, den Plan alsbald vorzulegen.

Uneinigkeit besteht auch über die jeweiligen Finanzierungsanteile bei Aus- und Neubaumaßnahmen. Die Bahn fordert vom Bund höhere Zuschüsse zur Abgeltung der volkswirtschaftlichen Nutzen dieser Strecken. Dies gilt möglicherweise auch für betriebswirtschaftlich rentable Strecken. Dadurch sei ein Hauptziel der Bahnreform gefährdet: Die mittelfristig erwartete Entlastung des Bundeshaushalts und die Reduzierung der Bundeszuwendungen an die Schiene.

Güterverkehr der Bahn im Vergleich zum Straßengüterfernverkehr 1991 bis 1993

Güterverkehr Verkehrsaufkommen in Millionen Tonnen

	1991			1992			1993		
	insges.	ABL	NBL	insges.	ABL	NBL	insges.	ABL	NBL
Eisenbahnen	402,1	308,1	111,9	354,9	286,0	86,6	316,8	256,2	77,1
Straßengüterverkehr	511,8	486,4	28,7	544,1	487,4	60,2	494,5	437,9	60,0

ABL = Alte Bundesländer
NBL = Neue Bundesländer

Güterverkehr Verkehrsleistungen in Milliarden tkm

	1991			1992			1993		
	insges.	ABL	NBL	insges.	ABL	NBL	insges.	ABL	NBL
Eisenbahnen	80,8	63,0	17,8	70,4	56,9	13,6	64,4	51,8	12,5
Straßengüterverkehr	144,3	136,6	8,0	156,1	140,0	16,1	164,4	129,8	16,6

ICE und Luftverkehr

Im Umweltvergleich ICE eindeutig vorne

Allmählich setzt sich auch bei uns, wie schon in Frankreich, der schnelle ICE gegenüber Auto und Luftverkehr durch. Nach Frankfurt fliegt man nicht mehr, sondern man fährt vermehrt ICE, wie die nachstehende Tabelle der Relationen von Hamburg, Hannover, München und Stuttgart nach Frankfurt zeigt:

Reisende (nur direkter Flug keine Umsteiger)	Mit ICE	Mit Flugzeug
1991	764 000	842 000
1992	995 000	796 400
1993	1 156 000	775 000

Preislich ist das Fahren mit dem ICE auch für den Autofahrer interessant, wenn er nicht nur die Treibstoffkosten sondern auch Reparaturkosten und die Abschreibung in seine Rechnung einbezieht.

	Frankfurt – München, einfach 400 km	Stuttgart – Berlin, einfach 640 km
ICE 2. Kl. BahnCard	62 DM	110 DM
Golf CL	80 DM	128 DM
ICE 1. Kl. BahnCard	94 DM	160 DM
BMW 520	100 DM	161 DM
ICE 2. Kl.	124 DM	220 DM
ICE 1. Kl.	187 DM	321 DM

Dagegen haben nach einem Gutachten der Prognos AG Bahn und Luftverkehr ganz unterschiedliche Transportfunktionen und Nutzer. Das von den deutschen Verkehrsflughäfen, der Bahn, der Lufthansa und dem Deutschen Verkehrsforum in Auftrag gegebene Gutachten wurde am 24.2.1995 vorgestellt. Prognos konzentrierte seine Untersuchungen auf die Strecken Hamburg – München, Hamburg – Frankfurt und Frankfurt – München. Der Auslastungsgrad lag hier beim ICE bei 50%, bei der Lufthansa bei rund 70%. Die Unterschiede bei der Nutzung seien auf die immer noch vorhandenen Zeitvorteile des Flugzeuges zurück

Die Bahn hat ihren Preis. Aber jeder kann ihn drücken.

Unternehmen Zukunft
Deutsche Bahn



Normalerweise kostet eine Fahrt Frankfurt/M.-Hamburg im ICE 2. Klasse 156 Mark. Tante Helga handelt uns runter auf 78 Mark. Jeder Geschäftsmann bekommt bei uns 50 % Rabatt. Ganze Familien reisen für die Hälfte. Mit der BahnCard. Sie gilt für jedermann. Und spart ein Jahr beim Zugfahren 50 % des normalen Fahrpreises. Sie kostet in der 2. Klasse 220 Mark/110 Mark für Senioren, Junioren, Familien. Und mit der BahnCard First für 440 bzw. 220 Mark sparen Sie auch in der 1. Klasse die Hälfte. Nähere Informationen über Btx * 25800 # oder bei allen Fahrkartenausgaben und den Agenturen der Deutschen Bahn. KurierGepäck per Telefon: 0180/33 20 5 20.

zuführen. Unter Berücksichtigung der Vor- und Nachlaufzeiten sind die ICE-Reisezeiten auf den untersuchten Strecken um den Faktor 1,7 bis 2,5 länger als die Lufthansaflüge.

Für die drei Strecken entwickelte Prognose sogenannte „generalisierte Kosten“, die neben den jeweiligen Vollzahlertarifen auch fiktive Stundenansätze für die Reisezeiten enthalten: Auf den „Kurzstrecken“ Frankfurt – München sowie Frankfurt – Hamburg ist die Lufthansa gegenüber 1. Klasse ICE um 10 %, auf der „Langstrecke“ Hamburg – München sogar um 37 % kostengünstiger. Unberücksichtigt blieb bei diesem Vergleich, wie intensiv Geschäftsreisende ihre Reisezeit auch als Arbeitszeiten nutzen können (*Nach Auffassung der GRV ist das im ICE wesentlich besser möglich als im Flugzeug*). Der entsprechende Vergleich für Privatreisende, der allerdings einen wesentlich niedrigeren Stundensatz für die Reisezeiten vorsieht, kommt zu dem völlig anderen Ergebnis, der Reisende im ICE 2. Kl. fährt etwa zu den halben Kosten des Flugzeuges, in der 1. Kl. noch zu rund 70 %. Insgesamt wurde festgestellt, daß im Linienflugverkehr über 80 % der Fluggäste geschäftlich unterwegs sind, während im ICE jeder Dritte Fahrgast ein Geschäftsmann ist.

Was den Energieverbrauch und die Schadstoffemissionen anbelangt liegt die Bahn eindeutig vorne. Ein ICE-Reisender braucht nur ein Drittel der Energie eines Jet-Passagiers. Die Energie bezieht die Bahn zu 45 % aus Kernenergie und Wasserkraftwerken. Dagegen schneidet das Flugzeug wesentlich besser ab, was die Verkehrsflächen anbelangt. Beim Lärm ist der Vergleich recht schwierig, denn die hohe Beeinträchtigung durch Fluglärm ist nur auf relativ kleine Bereiche konzentriert, wogegen die Fahrgeräusche der Bahn während der ganzen Fahrstrecke wahrgenommen werden.

Im übrigen hilft der Bund nicht nur der Bahn, sondern auch der Lufthansa mit ansehnlichen Beträgen: Rund 1 Mrd. DM zahlt der Bund in die Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder und sichert somit die Altersversorgung der Lufthansa-Pensionäre. Weiter gewährt der Bund für den Aufbau der Altersversorgung für die Mitarbeiter der Lufthansa einen verzinslichen Zuschuß von 500 Mio DM, obwohl der Staatsanteil unter die 50 % Marke gesunken ist.

Bahntrans

Am 19.12.1994 hat das Bundesverkehrsministerium im Einvernehmen mit dem Bundesfinanzministerium der Gründung von Bahntrans zugestimmt. Das Gemeinschaftsunternehmen von DB AG und Thyssen Haniel Logistic (THL) wurde dann am 1.1.1995 gegründet. Die DB AG bringt ihr gesamtes Stückgutgeschäft ein. Die DB AG hält mit eingebrachten 60 Mio DM 50 % der Anteile. Thyssen übernimmt etwa 10 % der Anteile und hat die unternehmerische Führung.

Mit dem Zusammenschluß entsteht einer der führenden Stückgutspediteure Europas mit einem Transportvolumen von 4,75 Mio t/Jahr und einem Umsatz von etwa 2 Mrd. DM. Absicht ist, 70 % der Transporte auf der Schiene abzuwickeln. Die DB AG sieht in dieser Partnerschaft die

Chance, ihr Stückgutvolumen in eines der leistungsstärksten flächendeckenden Netze Europas einzubringen. Kernpunkt ist ein Netz von 41 Frachtzentren, die umladungs frei durch Nachtsprungverbindungen verknüpft sind. Dabei wird das Interkombinetz (62 Verbindungen ab Fahrplanwechsel Mai 1995) zum Tragen kommen. Bahntrans ist einer der wesentlichen Kunden dieses Systems.

Wenn eines Tages die 41 Frachtzentren stehen, wird die DB AG nurmehr als Carrier tätig sein. Bis dahin wird die DB AG für Bahntrans die Leistungen im bisherigen Stückgutsystem produzieren. Sammlung und Verteilung in der Fläche werden die rund 1000 DB-Stückgutunternehmer und THL-Kooperationspartner übernehmen.

Revision der Trassenpreise

Die DB AG hat den Großabnehmerrabatt, der bis zu 13 % erreichen konnte, zum 1.1.1995 auf maximal 5 % begrenzt. Damit will die Bahn klarstellen, daß die Bedingungen für die eigenen Konzernverkehre im Vergleich zu Dritten „nicht diskriminierend“ seien. Für den Güterverkehr bleibt es bei 7,50 DM je Zugkilometer.

Im Schienenpersonennahverkehr hat die DB AG den Grundpreis auf 9,- DM je Zugkilometer gesenkt. Für alle Züge, die künftig *zusätzlich* auf den Gleisen der DB AG rollen werden, werden den Betreibern nur noch 5,- DM je km in Rechnung gestellt.

Neubaustrecken der Bahn nicht voll ausgelastet

Die Neubaustrecken der Bahn zwischen Hannover und Würzburg sowie zwischen Mannheim und Stuttgart befahren wesentlich weniger Züge als ursprünglich geplant. Zwischen Hannover und Würzburg verkehren beispielsweise derzeit täglich rund 170 Züge, von denen 100 Reisezüge sind. Ursprünglich sollten jedoch 240 Züge fahren. Die Ursachen hierfür sieht die Bundesregierung darin, daß der Ausbauzustand des Netzes den Planvorgaben noch nicht entspreche und der Güterverkehr der Bahn sich unbefriedigend entwickelt habe.

Die GRV meint, daß Bemerkungen in der Presse, die DB AG sei wegen Ausschöpfung ihrer Kapazitäten nicht in der Lage, Verkehre von der Straße zu übernehmen, jeglicher Grundlage entbehren.

InterKombiExpres (IKE)

Seit dem 2.1.1995 verkehren zunächst 22 Hochleistungszüge des Kombinierten Güterverkehrs mit 120 km/h zwischen den Wirtschaftszentren in Deutschland im Nachtsprung. Ab 29.5. werden es insgesamt 62 Relationen sein, die der verladenden Wirtschaft, den Spediteuren und den Lkw-Transportunternehmern zur Verfügung stehen.

Diese IKE-Züge pendeln zwischen den Terminals montags bis freitags, sie erlauben späte Ladeschlußzeiten (zwischen 20 und 22 Uhr) und frühe Bereitstellungszeiten (zwischen 4 und 6 Uhr). Die Züge sind z.Zt. 90% pünktlich.

Der Präsident des Bundesverbandes für Spedition und Lagerei (BSL), Bernhardt Bünck, hat die Forderung nach Verlagerung der LKW-Transporte auf andere Verkehrsträger abgelehnt. Um Alternativ-Verkehrsträger zu sein, müßte die Bahn die Bevorzugung des Personenverkehrs gegenüber dem Güterverkehr aufgeben.

Die GRV hält die Forderung von Bernhardt Bünck für reichlich überzogen. Wenn mehr Neubaustrecken eines Tages vorhanden sind, wird man an eine teilweise Trennung der Strecken nach Reise- und Güterverkehr denken können. Manche Strecken stehen heute schon mehrheitlich dem Güterverkehr zur Verfügung, z.B. die rechte Rhein-strecke. Aber den Vorrang der Reisezüge gegenüber den Güterzügen aufzugeben, halten wir für unmöglich.

Bahn: Geschwindigkeit nicht um jeden Preis

Die Bahn soll ihre Vorteile wie Pünktlichkeit, Komfort und Sicherheit „auf einem vernünftigen Geschwindigkeitsniveau“ nutzen. In diesem Sinne hat sich der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Heinz Dürr, in Braunschweig geäußert. Dann sei es nicht mehr entscheidend, ob mit 200 oder 250 km/h gefahren werde. Das gelte umso mehr als der schärfste Wettbewerber der Bahn, das Auto, immer öfter im Stau stehe. So erlaubten beispielsweise Neigezüge deutlich kürzere Fahrzeiten als bisher. Deshalb seien bei Zukunftsinvestitionen die Kosten für den Vollausbau der Strecken gegen die Aufwendungen für Neigezüge abzuwägen, die fühlbar niedriger lägen. Beim Vollausbau sei der Zeitgewinn zwar höher, jedoch um den Preis höherer Kosten.

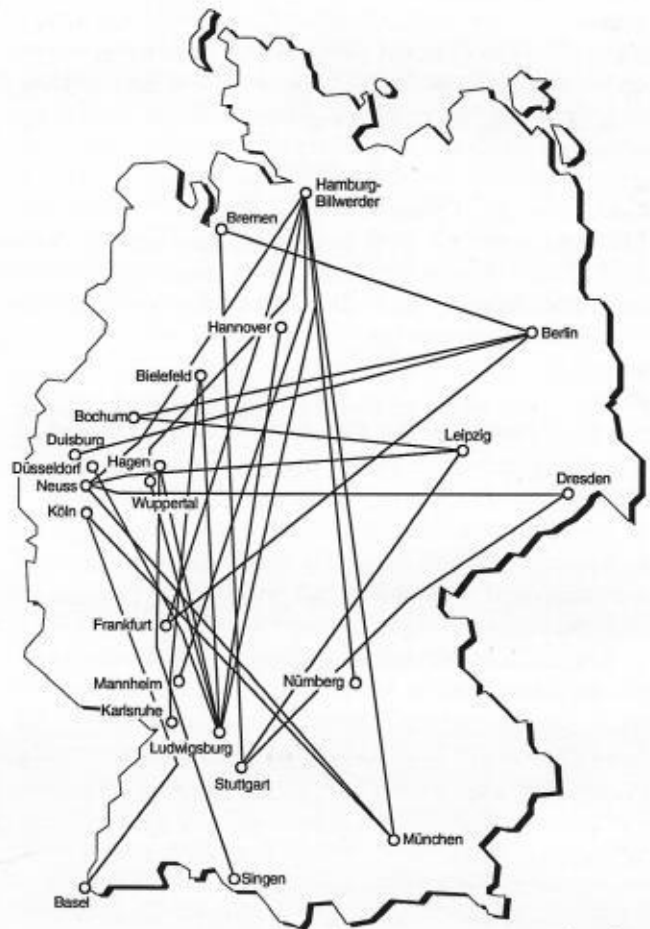
Die GRV meint, daß bei den Transeuropäischen Hochleistungstrecken keinesfalls auf Neigetechnik ausgewichen werden sollte. Hier ist der Wettbewerber nicht nur das Auto sondern auch das Flugzeug.

Der VDV kritisiert den „Integralen Taktfahrplan“

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hält es für falsch, wenn Länder wie Bayern und Rheinland-Pfalz bei der Regionalisierung den Schwerpunkt nicht auf deutliche Akzente zugunsten einer Investitionsförderung, sondern auf die Finanzierung von Betriebskosten legen. Beim integralen Taktfahrplan soll jede Strecke von 6 bis 24 Uhr und auch an Wochenenden mindestens stündlich bedient werden. Dabei sollen auch die Umsteigebeziehungen optimiert werden.

InterKombiExpress

Die Reaktionen ab 29. Mai 1995



das textbüro

Der VDV weist darauf hin, daß die Österreichischen Bundesbahnen schon 1990 diesen Taktfahrplan unter der Bezeichnung „Neuer Austro-Takt“ eingeführt haben. Erste Auswertungen hätten gezeigt, daß bei einem um knapp 30% erweiterten Takt die Kosten um 20,4% gestiegen seien, dem aber nur ein Nachfragezuwachs von 11,5% und Erlössteigerungen von lediglich 6,8% gegenüberstünden. Ähnliches sei auch bei Einführung des integralen Taktfahrplanes in Deutschland zu befürchten. Man könne mit diesem System auch nicht besondere kundenspezifische Wünsche (z.B. im Schülerverkehr) berücksichtigen. Der VDV meint, es sei sinnvoller, den Taktfahrplan nicht landesweit, sondern nur dort, wo seine verkehrswirtschaftliche Berechtigung gegeben und die Nachfrage entsprechend hoch ist, einzuführen. Beim landesweiten Taktfahrplan sei die Ineffizienz systemimmanent.

Die GRV teilt nicht die Auffassung des VDV. Die Schiene ist ein Massentransportmittel. SPNV sollte es daher in der Regel nur auf Strecken mit entsprechendem Verkehrsaufkommen geben. Dort scheint uns der integrale Taktfahrplan notwendig zu sein. Schließlich hat die GRV schon immer gefordert, daß man auch spät abends mit der Bahn fahren können muß, sonst muß man gleich mit dem Auto fahren. Der Taktfahrplan hat aber nur dann einen Sinn, wenn das örtliche Personal z.B. durch Fernsteuerung auf ein Minimum reduziert wird. Ob das Beispiel des Austrotaktes auf

unsere Verhältnisse übertragen werden kann ist fraglich. Leider liegen noch keine vollständigen Ergebnisse über Verkehrszuwächse vor.

In Bayern hat man nur festgestellt, daß bei den kleinen Haltepunkten der Zuwachs wesentlich stärker ist als bei den Städten. Das liegt auch darin, daß die Städte bisher schon besser durch die Bahn bedient wurden.

Zusammenarbeit VDV – DB AG

Zum 31.12.1993 ist das Streckennetz der im Verband Deutscher Verkehrsunternehmer (VDV) organisierten Regionalen Bahnen um 570 km auf 3635 km gewachsen. Diese zusätzlichen Kilometer gehörten früher der Staatsbahn. Sie wurden von den genannten Bahnen entweder übernommen oder regelmäßig genutzt. Diese Tätigkeit der Regionalbahnen auf dem Netz der DB wurde 1994 nach Privatisierung der Bahn erweitert. Mit der Bahn AG vereinbarte Projekte, wie beispielsweise im Raum Köln, haben gezeigt, daß es hier ein Einsparungspotential von rund einer Milliarde DM im Güterverkehr gibt. Die anlässlich der Verkehrsminister-Konferenz im November 1994 mit dem Vorstand der DB AG getroffene Vereinbarung, die Trassenpreise von bisher 8,- DM pro Zugkilometer zu senken und Mengenrabatte, die für die DB AG gültig sind, auch anderen zugute kommen zu lassen, und die vorgenannten Aktivitäten könnten einen weiteren Schub für eine neue offene gemeinsame Marktstrategie der Eisenbahnen bringen.

Bahnanteil im Postverkehr vorerst nur 30%

Mit der Verwirklichung ihres neuen Frachtsystems zur Jahresmitte wird die Deutsche Post AG zwischen den dann betriebsbereiten 33 Frachtpostzentren rund 30% über die Schiene abfahren. Später, wenn die Bahn ihr Leistungsangebot den Anforderungen an die Post angepaßt hat, soll der Anteil auf 70% ansteigen.

Die GRV befürchtet, daß die Post künftig weitgehend die Straße benutzen will, während bisher die Bahn fast alles gefahren hat. Die Frachtzentren liegen teilweise sehr ungünstig zu den Combiterminals der Bahn, wo die Fracht aufgeliefert werden mußte. In München wird beispielsweise das Frachtzentrum im Westen der Stadt, das an die Schiene hervorragend angeschlossen ist, zugunsten eines neuen Frachtzentrums in Eching im Norden von München aufgegeben. Die Postsendungen müßten dann erst zum Containerbahnhof in München-Riem gebracht werden, was einen großen Zeitverlust bedeutet. Anschlußgleise in oder in der Nähe von Frachtzentren sollen nur im Notfall benutzt werden. Anscheinend ist das Frachtpostsystem ohne Rücksicht auf die Schienentransport aufgebaut worden.

700 Lkw werden zusätzlich die Straßen belasten.

Erstes Geschäftsjahr der ÖBB als ausgegliederte Kapitalgesellschaft

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) erreichten als ausgegliederte Kapitalgesellschaft im Güterverkehr das beste Ergebnis in ihrer Geschichte. Sie beförderten über 65 Mio t, was einer Zunahme gegenüber 1993 von 5,4% entspricht. Im Personenverkehr erreichte sie mit 184,7 Mio Reisenden einen Zuwachs von +2,3%, 86,1% davon im Regional- und Nahverkehr. 25,7 Mio Reisende wurden im Fernverkehr befördert (-3,4%). Die Ergebnisverbesserungen seien u.a. auch den eingeleiteten Rationalisierungsmaßnahmen zu verdanken. Die Mitarbeiterzahl wurde um mehr als 2300 auf 62 974 gesenkt und es wurden Überstunden abgebaut (rd. 100 Mio. Einsparung). Der Generaldirektor der ÖBB, Helmut Draxler, hofft, daß das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, das 1994 bei -76 Mio DM lag, 1995 positiv wird. Von den Altlasten (2,32 Mrd. DM) ist die ÖBB nicht befreit. Draxler könnte sich vorstellen, diesen Betrag innerhalb der ÖBB-Bilanz in den Infrastrukturbereich zu überführen. Damit müßte der Staat zwar nach wie vor die Zinsen (142 Mio DM) und die Rückzahlung übernehmen, aber dieser Betrag würde die Staatsschulden nicht erhöhen. Die Bahn hätte aber den Vorteil, daß ihr Absatzbereich von Zinsen- und Tilgungszahlen befreit wäre und damit Gewinne erwirtschaftet werden könnten. Mit diesen Zahlungen durch die ÖBB könnten bis 1998 keine positiven Unternehmensergebnisse erwirtschaftet werden. Weitere Vorteile brächte die Verwertung ihres nicht betriebsnotwendigen Vermögens (größtenteils Grundstücke), damit könnte die Belastung des Bundes reduziert werden.

In diesem Jahr werden die ÖBB nach ergebnisverantwortlichen „Profit Centers“ organisiert werden. Im Hauptbereich Absatz sind Profit Centers für den Güter- und Personenverkehr, der Werkstättenbereich als „Technische Services“ sowie eine „Management Holding“ für Datenverarbeitung, Personal und Rechnungswesen vorgesehen. Das Konzept soll mit Hilfe des Unternehmensberaters McKinsey umgesetzt werden. Bis zum Juli des Jahres soll auch der Infrastrukturbereich nach ergebnisverantwortlichen Bereichen gegliedert werden.

Überwiegend sind sich Bahnvorstand und die Eisenbahnergewerkschaft in der neuen Organisation einig. „Unkündbar“ sollen in Zukunft nur noch jene Mitarbeiter sein, die bahnspezifische Aufgaben erfüllen – wie z.B. Lokführer.

Ringzug Rhein-Ruhr

Die Transcare Umweltverträgliche Verkehrskonzepte GmbH hat im Frühjahr 1994 im Auftrag von DB AG, verschiedenen Industrieunternehmen, großer Privatbahnen, namhaften Spediteuren und der Handelsgruppe Tengelmann einen privatbetriebenen Ringzug des Güterverkehrs

entwickelt, mit dem 10 bis 15 Haltepunkte zwischen Köln, Duisburg und Hamm miteinander verbunden werden sollen.

Inzwischen wurde eine Projektgesellschaft „Arbeitsgemeinschaft Ringzug Rhein-Ruhr“ gegründet, an der eine Reihe von Bahnen und Häfen des genannten Raumes beteiligt sind. Die DB AG ist noch nicht dabei.

Derzeit bereitet Transcare eine Umfrage unter den potentiellen Interessenten vor. Auf der Basis von konkreten Leistungs- und Preisangeboten soll das konkrete Marktpotential erforscht werden. Transcare ist sich sicher, daß das Ringzugsystem wirtschaftlich arbeiten wird.

Dies wird von anderer Seite heftig bestritten.

Die GRV befürwortet diese Projekt, wenn es wirtschaftlich funktioniert, sehr, weil damit u.a. bewiesen werden könnte, daß die Bahnen in der Lage sind, in bestimmten Bereichen auch auf der Schiene die Nahverkehrsbedienung im Güterverkehr durchzuführen statt sie dem Lkw zu überlassen.

Bahn und ADAC wollen kooperieren

Der Automobilclub und die Bahn AG wollen in Verkehrsfragen eng mit einander kooperieren. Heinz Dürr, Vorstandsvorsitzer der DB AG, hat angekündigt, für die staugeplagte Strecke Hannover – Berlin eine rollende Raststätte, bestehend aus einem Restaurantwagen, erster Klassewagen und einem Autotransportwagen, einzuführen. Preis und Fahrzeit sollen wettbewerbsfähig sein. Auch soll das Parken an Bahnhöfen weiter erleichtert werden. Weiter wollen ADAC und DB AG eine Kosten-Nutzen-Analyse für Schiene und Straße in Auftrag geben.

Der ADAC, der nur ein Club für Pkw-Fahrer ist, hofft, daß die Bahn mehr Lkw von der Straße wegbringt und damit Vorfahrt für die im Club organisierten Kraftfahrer schafft. Also ähnlich wie sich auch Automobilfirmen verhalten, die nur Pkw produzieren. So erscheint an dieser Zusammenarbeit vor allem der ADAC interessiert zu sein. Bei der vorgeschlagenen Kosten-Nutzen-Analyse ist die GRV eher skeptisch, weil bekanntlich derjenige, der bezahlt, in der Regel das erfährt, was er erfahren will.

VERKEHR IM AUSLAND

Brenner

Der Verkehr über den Brenner ist 1994 mit 1,125 Mio Fahrten auf der Straße um 12 % gestiegen.

Die Bahnstrecke München – Verona ist weiterhin eines der 14 bevorzugten Verkehrsprojekte im Rahmen der Transeuropäischen Netze, wie auf dem Essener Gipfel der Staats- und Regierungschefs festgestellt wurde. Keine Klarheit gab es, was die Finanzierung dieses Projektes angeht. Die neue Bahnlinie durch Tirol einschließlich des Basistunnels kostet mittlerweile knapp 25 Mrd. DM. Es sieht derzeit so aus, als müßte Österreich den Löwenanteil allein finanzieren.

Auch der neue EU-Kommissar, Neil Kinnock, konnte kürzlich keine verbindlichen Auskünfte zur Finanzierung des Brenners geben.

Selbst Verkehrsexperten der Christophersengruppe (s. GRV Nachrichten Nr. 22 – Transeuropäische Netze) zweifeln an der Notwendigkeit des Basistunnels und befürworten einen Ausbau der alten Brennerstrecke. Auch die Alpenvereine sind dieser Meinung. Ein Ausbau der Brennerstrecke mache nach Äußerungen des Verkehrsexperten der Tiroler Landesregierung jedoch keinen Sinn.

Die GRV hat sich immer gegen einen Ausbau des Brenners anstelle einer großzügigen Tunnellösung gewandt, weil die Beseitigung der hohen Steigungen und engen Bögen einem Neubau gleichkommt.

Keine Diskriminierung im Lkw-Transit in der Schweiz

Die Schweiz strebt nach dem „Ja“ des Schweizer Volkes zur Alpeninitiative eine Lösung an, die dem Alpenschutzgedanken des neuen Verfassungsartikels entspricht und die Interessen der europäischen Partner berücksichtigt. Dieses Ziel wird durch die Gleichbehandlung aller Transit-, Import-, Export- und Binnenverkehre erreicht.

Es wird eine leistungs- und verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe für den in- und ausländischen Schwerverkehr auf dem gesamten schweizerischen Straßennetz, sowie die Erhebung einer „Alpengebühr“ (Tunnelgebühr) auf den Transitrouten (Gotthard, San Bernardino, Großer St. Bernhard und Simplon) eingeführt. Diese Abgaben sollen den Transit-, Import-, Export- und Binnenverkehr gleichermaßen treffen.

Diese Konzept stimmt grundsätzlich mit der EU-Transportpolitik überein.

Der Iru-Präsident warf der Schweiz vor, mit den angekündigten Zwangsmaßnahmen den Straßenverkehr erneut gegenüber der subventionierten Bahn zu benachteiligen.

Dazu:

1. Die Schweiz will keine Zwangsmaßnahmen ergreifen.
2. Man kann gar nicht von einer Bevorteilung der Bahn sprechen, denn man weiß, daß der Straßenverkehr –

insbesondere der Schwerverkehr – seine verursachten Kosten bei weitem nicht deckt – weder die direkten Wegekosten (Straßenbau und -Unterhalt) noch die externen (Schäden durch Lärm, Unfallkosten, Folgekosten durch Luftverschmutzung). Diese Kosten werden einfach auf die Allgemeinheit abgewälzt. Ist das keine Subventionierung?

- 3 Im Transitvertrag zwischen der Schweiz und der EU haben sich die Vertragsparteien verpflichtet, die Kostenwahrheit durchzusetzen. Dazu streben die Vertragsparteien die schrittweise Einführung nach Möglichkeit koordinierter Lösungen für die Besteuerung des Straßenverkehrs an, die darauf abzielen, den Fahrzeugen in einer ersten Phase die Wegekosten und in einer zweiten Phase auch die externen Kosten, insbesondere die Umweltkosten anzulasten. (Aus einer Entgegnung des Pressesprechers der Schweizer Alpeninitiative auf die Behauptungen des Iru-Präsidenten.)

Demnächst soll der Bundesrat über die Neuen Bahntransversalen entscheiden. Inzwischen sind viele Alternativen auf den Tisch gelegt worden, die vor allem finanzielle Einsparungen vorsehen (also beispielsweise nur den Gotthardtunnel bauen womöglich unter voller Beibehaltung der bisherigen Vorlaufstrecken). Vehementen Widerstand gegen die Ausbaupläne haben vor allem die Straßenverbände angekündigt. Es wird aber andererseits ganz deutlich gesagt, daß nicht mit maßlosem Überschreiten der Mittel gegenüber den Planungen zu rechnen ist. Die weiteren Entscheidungen des Bundesrates bleiben abzuwarten.

30 Jahre Tokaido-Shinkansen

Am 1.10.1994 wurde die japanische Verkehrsader, die Tokyo mit Osaka verbindet, 30 Jahre alt. Die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke der Welt hat einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung der Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur Japans geleistet. Sie ist auch ein sehr zuverlässiges und sicheres Verkehrsmittel. Sie hat seit der Inbetriebnahme 2,8 Mrd. Personen befördert. Bis heute hat sich noch kein tödlicher Unfall ereignet. Heute befördert das Zugsystem 360 000 Reisende pro Tag und im Jahr 130 Mio Passagiere, was in etwa der Bevölkerung Japans entspricht.

Die Tokaido-Shinkansen ging 1987, anlässlich der Privatisierung der Japanischen Staatsbahnen, auf die Central Japan Railway Company über und ist mit rund 85 % der Gesamteinnahmen die tragende Säule dieses Unternehmens. Die Jahreseinnahmen belaufen sich auf etwa 17 Mrd. DM.

Die untenstehende Tabelle zeigt eine Gegenüberstellung

	1964	1965	1986	1993
Züge/h	Hikari Kodama 1 – 1	Hikari Kodama 2 – 2	Hikari Kodama 6 – 4	Nozomi Hikari Kodama 1 – 7 – 3
Züge/Tag	60	86	231	282
V _{max} km/h	210	210	220	270
Schn. Fahrzeit	4 h	3 h 0 min	2 h 56 min	2 h 30 min
Pers./Tag	61 000	85 000	273 000	361 000

der Situation vom Beginn bis zur heutigen Situation. Erst verkehrten pro Stunde zwei Züge, darauf waren es vier, heute sind es 11 Züge pro Stunde. Der Nozomi verkehrt mit 270 km/h, der Hikari mit 220 km/h und der Kodama bedient alle Stationen. Das Verhältnis 1 – 7 – 3 ergibt eine relativ hohe Zugdichte. Die kürzeste Fahrtdauer zwischen Tokyo und Osaka beträgt 2 1/2 Stunden (Streckenlänge 518 km).

Bahnen und Busse sichern in der Schweiz 110 000 Arbeitsplätze

Der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr Litra der Schweiz stellt fest, daß die öffentliche Hand dort 1993 immer noch doppelt so viel Geld für den Bau von Straßen als für die Schiene ausgegeben hat, nämlich 4 425 Mio Schweizer Franken. Die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs sichern mit ihren Aufträgen insgesamt 110 000 Arbeitsplätze in der einheimischen Volkswirtschaft. Für insgesamt 3 859 Mio Franken vergaben die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs 1992 Aufträge an die private Wirtschaft. Der Löwenanteil dieser Auftragssumme entfällt mit 2 681 Mio Franken auf die Schweizerischen Bundesbahnen.

Betuwelinie

Die Betuwelinie, die in den Niederlanden wie in Deutschland umstritten ist, kann grundsätzlich gebaut werden. Eine von der Regierung in Den Haag eingesetzte Regierungskommission kam jetzt zu dem Ergebnis, daß die von Rotterdam über Arnheim und Zevenaar bis Emmerich geplante Eisenbahnlinie die beste Lösung ist, um den vorhergesagten Güterstrom, der von derzeit zwölf Mio t auf 30 Mio t im Jahr 2015 ansteigen soll, zu verkraften. Die Kommission verlangte auch keine grundsätzlichen Änderungen in der Trassenführung. Im Gegensatz dazu verlangen die betroffenen Bürger, weite Abschnitte zu untertunneln. Das Gesamtvorhaben wird auf etwa 6,6 Mrd. DM geschätzt.

Der Hafensenator von Rotterdam, Rene Smit, meint hierzu in einem kürzlichen Interview mit der DVZ. Unser Hauptproblem ist die Schiene. Die Bahn hat im Güterverkehr in den Niederlanden keine Tradition. Wir sind stark im Lkw- und Binnenschiffsverkehr. Der Anteil der Schiene am Güterverkehr ist von Jahr zu Jahr rückläufig gewesen. Man ist nunmehr zu neuen Erkenntnissen gekommen: Schienen-

verkehr ist nur dann eine gute Alternative, wenn er auch auf internationaler Ebene gut organisiert wird. Wenn man ein Qualitätsprodukt im Schienenverkehr organisieren will, muß es auch genügend Kapazitäten geben. Es nützt nichts, wenn wir im Nachtsprung das deutsche Netz nutzen wollen, aber in Holland nicht in der Lage sind, wegen einiger Personenzüge Trassen für die rechtzeitige

An- und Abfuhr der Containerzüge, z.B. nach Köln, zur Verfügung zu stellen. Heute liegt der Lkw-Anteil in den Niederlanden bei 70 %, 25 % laufen über die Binnenschifffahrt und nur 5 % gehen über die Schiene. Die Schiene sollte aber 20 % erreichen, wogegen der Lkw-Transport zurückgefahren werden muß. Wir sollten bei einer Bauzeit von acht Jahren spätestens im Jahre 2004 die Betuwelinie nutzen können.

Gute Ergebnisse im Güterverkehr der FS

Die Italienischen Staatsbahn (FS) haben im vergangenen Jahr voraussichtlich die Tonnenkilometerleistung im Güterverkehr des Vorjahres um 11,3 % überschritten, das sind sogar mehr als 4 % über dem Planziel. Sie erwarten insgesamt 22,2 Mrd. Tonnenkilometer (historisches Ergebnis) und eine Umsatzsteigerung von 9,3 % auf knapp 1,2 Mrd. DM.

Die Zuwachsrate im Huckepackverkehr wird bei 18,6 %, im herkömmlichen Güterverkehr bei 9,4 % und im Containerverkehr bei 10,8 % liegen.

Die Kombi-Verkehrsgesellschaft meldet für 1994 eine Umsatzsteigerung von 17 %, was einer Verdoppelung des Umsatzes von 1989 entspricht. Es wurden gesamt 292 000 Sendungen verladen. Damit liegt die Cemac an zweiter Stelle hinter Deutschland.

Wegen dieser guten Ergebnisse wollen die FS ihre Transportkapazitäten im Güterverkehr (tkm) insgesamt um 5,8 %, und zwar im Kombinierten Verkehr, auf den internationalen Güterverkehrsstrecken und durch die Bereitstellung von Blockzügen, steigern. U.a. sollen vier neue tägliche Zugpaare in Richtung Großbritannien und ein jeweils neues Zugpaar in Richtung Belgien und Skandinavien verkehren.

Im Deutschlandverkehr ist mit einem neuen Frischgemüsezug von Apulien via Faenza nach Mannheim und mit neuen Combizügen von Bologna nach Bochum und Leipzig zu rechnen.

Geplant ist auch der Ausbau der Achse Busto Arsizio – Brindisi für den Verkehr nach und von Griechenland. Dabei sollen Züge mit einer Last von 2000 t zum Einsatz kommen.

ANDERE VERKEHRSTRÄGER

Straße bekommt mehr Geld

Bahnmittel werden gekürzt

Der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages hat bei der Beratung des Verkehrsetats 1995 beschlossen, die für die Bahn vorgesehenen Mittel um 649 Mio DM zu kürzen und die Mittel für den Straßenbau um 250 Mio DM aufzustocken. Diese Empfehlung des Ausschusses bedarf jedoch noch der Bestätigung durch das Plenum des Parlaments.

Damit belaufen sich die Investitionen für den Schienenausbau nur noch auf 6,255 Mrd DM. Ursprünglich waren 6,9 Mrd DM vorgesehen.

Die Kürzung der Bahnmittel ist vom Ausschuß damit begründet worden, daß die Bahn im vergangenen Jahr bereits genehmigte Bundesmittel in einem Volumen von 2,0 Mrd DM nicht in Anspruch genommen hat. Diese Mittel sind für die Bahn damit verloren. Die Mittel für den Bundesstraßenbau werden 1995 von 10,4 auf 10,65 Mrd aufgestockt.

Die Kürzungen bei der Bahn unterliefen das Ziel, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen, kritisierte die SPD.

Klimaschäden durch den Luftverkehr

Nach Einschätzungen des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND) wird der internationale Luftverkehr durch immer mehr und immer größere Flugzeuge zum wichtigsten Verursacher von Klimaschäden. Die Luftfahrt werde kurz nach der Jahrtausendwende die Umwelt stärker belasten als der Autoverkehr.

Gegen die angeblich ungerechtfertigte Kritik von Umweltschützern, Politikern und Behörden hat die Luftverkehrs-Lobby einen Interessenverband „Pro Luftfahrt“ im vergangenen Oktober in Frankfurt gegründet. Das Wissen um die Fliegerei müsse in der Öffentlichkeit erweitert und ihre Bedeutung klarer gemacht werden. Der „Pro Luftfahrt“ gehören an u.a. die Arbeitsgemeinschaft für Verkehrsflughäfen, der Verband der Allgemeinen Luftfahrt, die Deutsche Flugsicherung, das Luftfahrtbundesamt und eine Reihe von Luftfahrtzeitschriften.

Die Bundesministerin für Umwelt, Frau Dr. Angela Merkel, hat vor kurzem vorgeschlagen, aus Gründen des Klimaschutzes die bisherige Befreiung des Luftverkehrs von der Mineralölsteuer EU-weit zu beenden, woraufhin Bundeskanzler Helmut Kohl postwendend die weitere Diskussion dieses Themas gestoppt hat. Das ist enttäuschend, denn es gibt gewichtige Gründe, die steuerliche Begünstigung des Luftverkehrs aufzuheben:

- Aus **ordnungspolitischen** Gründen sollten Subventionen und Steuervergünstigungen nicht von Dauer sein, sondern abgebaut werden.
 - Aus **verkehrspolitischen** Gründen macht es keinen Sinn, den mit der Bahn konkurrierenden Luftverkehr weiterhin von der Mineralölsteuer und der Umsatzsteuer zu befreien, während die Bahn nach wie vor mit diesen Steuern belastet bleibt.
 - Aus **umweltpolitischen** Gründen ist es geradezu widersinnig, das im Vergleich zur Bahn extrem umweltbelastende Flugzeug weiterhin zu begünstigen.
- Deshalb ist es an der Zeit, die derzeitige steuerliche Begünstigung des Luftverkehrs EU-weit zu beenden. Bis zu einer solchen Entscheidung könnte eine emissions- und

lärmabhängige Startgebühr ein Schritt in die richtige Richtung sein.

Horst Friedrich, MdB der FDP, meint dagegen, daß der Luftverkehr ohnehin nur einen Anteil von 5 % am Gesamt-CO₂-Ausstoß der EU und gegenüber dem Auto einen deutlich besseren Emissionswert pro Transportleistung als das Auto habe. Der Vorstoß der Ministerin sei der falsche Ansatz. Der FDP-Politiker vergißt aber dabei, daß die Jets das meiste ihrer Abgase in großen Höhen lassen; da haben diese eine hundert mal längere Verweilzeit als in Bodennähe, so daß der Flugverkehr zur Ozonproblematik, zur Erderwärmung und damit zur Klimaverschiebung doch letztlich gut die Hälfte beiträgt.

KURZBERICHTE

Johannes Nitsch

wurde 2. Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium; damit wurde der vor zwei Jahren erst abgeschaffte Posten wiederbesetzt. Nitsch, sächsischer Bundestagsabgeordneter, wurde mit der Koordinierung der Verkehrs- und Infrastrukturfragen in den neuen Bundesländern beauftragt.

Staatssekretär Dr. Knittel

ist in den einstweiligen Ruhestand getreten. Sein Nachfolger wurde Jochen Henke, bisher Oberbürgermeister der Stadt Ludwigsburg.

Dr. Hans-Walter Möller,

Bereichsleiter Kombiniertes Verkehr, ist ab 1.3.1995 Sprecher der Geschäftsleitung der Transfracht Deutsche Transportgesellschaft mbH (Transfracht). Der bisherige Sprecher Günter Mündemann bleibt in der Geschäftsführung.

Hans-F. Ewald

ist neuer Leiter der Zentralabteilung im Bundesverkehrsministerium als Nachfolger des in den Ruhestand getretenen Dr. Horst Heldmann.

Univ.-Professor Dr.-Ing Gerhard Heimerl

der Uni Stuttgart ist von der Technischen Universität Dresden die Würde eines Ehrendoktors verliehen worden.

Heinz Dürr

bleibt noch zwei Jahre Vorstandsvorsitzer der DB AG und wird anschließend in den Aufsichtsrat der DB AG überwechseln.

Adolf Hartmann,

Vorstand der DB AG für Personal, geht in den vorzeitigen Ruhestand. Er wird vom 1. Mai an durch Dr. Horst Föhr, zuletzt bei der Treuhandanstalt, ersetzt.

Siegfried Klippel,

Vorstand für Personal und Soziales – Neue Bundesländer ist in den Ruhestand getreten.

Dr.-Ing.e.h. Horst Weigelt,

ehemaliger Präsident der Bundesbahndirektion Nürnberg und anschließend Beauftragter der Konzernleitung der DB AG, ist zum 31.1.1995 in den Ruhestand getreten.

Neuartiger Lärmschutz für die Bahn

Das Bundesumweltamt stellte im Dezember vergangenen Jahres einen um 50 % billigeren Lärmschutz an der Bahnstrecke Augsburg – Donauwörth vor.

74 cm hohe Lärmschutzwände unmittelbar am Gleis bringen denselben Lärmschutz wie die 2-m-hohen Lärmschutzwände. Anfänglich befürchtete Betriebsbehinderungen traten nicht ein.

Das Bundesumweltamt sieht in der niedrigen Lärmschutzwand wegen der Kostenersparnis einen wichtigen Beitrag eines längst überfälligen Programms zur Lärmsanierung an Schienenwegen. Ein Pilotprojekt an der Strecke Rosenheim – Kufstein will der Freistaat Bayern fördern.

Wiederbelebung der Königseebahn

Die Einstellung der Königseebahn 1967 und die Aufgabe ihrer Trasse im Jahre 1971 war ein großer, wahrscheinlich irreparabler Fehler. Verkehrsplaner haben festgestellt, daß selbst ein gut ausgebautes Omnibusnetz schnell überfordert ist, wenn man die Fahrt von Berchtesgaden nach Königssee mit eigenem Pkw verbieten wollte – es handelt sich schließlich um das Naturschutzgebiet Königssee. Man muß an Spitzentagen mit bis zu 10000 Besuchern rechnen. Dies kann ein

Omnibusverkehr nicht mehr vernünftig bewältigen, weil sich der Hauptverkehr zum Königsee vor allem auf die Stunden von 9 bis 11 Uhr zusammenballt. Will man den gesamten Verkehr mit Bussen abfahren, müßten sich die Busse im Abstand von 2 Minuten folgen.

Daher der Ruf nach Sperrung der Königseestraße für den Individualverkehr und Revitalisierung der ehemals elektrifizierten Königseebahn. Die Fahrgastvereinigung PRO BAHN engagiert sich dafür sehr. Die alte Lokalbahn fuhr 1909 teilweise im 20-Minutentakt. Dazu kommen sollte auch die Wiederinbetriebnahme der unter Adolf Hitler stillgelegten Bahnlinie zwischen Salzburg und Berchtesgaden auf österreichischem Gebiet. Man müßte die Strecken so ausbauen, daß über Berchtesgaden hinaus auf einer neuen Königseebahn zum Königsee und weiter zur Talstation der Jennerbahn gefahren werden könnte.

Mailand – Paris ohne Lokwechsel

Die Italienischen Staatsbahnen und die Französischen Staatsbahnen haben eine Vereinbarung getroffen, wonach von Ende des Jahres an die abgewandelten italienischen Pendolinozüge und der abgewandelte „Eurostar“ zwischen Mailand und Paris und umgekehrt ohne Lokwechsel verkehren können. Ein

ähnliches Abkommen soll auch mit der DB AG abgeschlossen werden.

In Tschechien werden Hauptstrecken ausgebaut

Die Strecke Berlin – Prag – Wien soll im Bereich Tschechiens für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut werden. Auch die Verbindungen nach Nürnberg, Linz und Warschau sollen auf den neuesten Stand gebracht werden. Mit Aufwendungen von 50 Mrd. tschechische Kronen will Tschechien die Stellung ihres Landes als Bahntransitland stärken.

Nach Fertigstellung im Jahre 2000 wird die Fahrzeit von Berlin nach Prag statt bisher fünfeinhalb Stunden nurmehr dreidreiviertel Stunden dauern. Zwischen Prag und Wien soll sich die Fahrzeit von fünf auf dreieinviertel Stunden verkürzen.

Gegenwärtig verfügt die Bahn über ein Streckennetz von 9455 km, davon sind 7420 km allerdings nur einspurig befahrbar. Nur 5 % des Netzes sind für Geschwindigkeiten von 120 km/h ausgelegt und 30 % der Strecken sind elektrifiziert. Auch der stark veraltete Wagenpark soll mit 27 Mrd. Kronen erneuert werden.

Es sind Überlegungen im Gang, Infrastruktur und Betrieb zu trennen.

Polens Verkehrsnetz wird ausgebaut

Eine langfristige Strategie der Anpassung des polnischen Verkehrsnetzes an die Erfordernisse der Marktwirtschaft und an die neuen Formen der innereuropäischen Kooperation wurde vom Ministerrat gebilligt. Dabei wird angestrebt, den Anteil der Schiene im Gütertransport um 18 % anzuheben. Zur Entlastung der Straße soll auch die Binnenschifffahrt mehr Verkehr übernehmen. Die Polnischen Staatsbahnen sollen zwar umstrukturiert aber nicht privatisiert werden.

Die Modernisierung der wichtigsten 14 000 km Strecken will der Staat subventionieren, für den Rest müssen die PKP selbst aufkommen. 5000 km europäische Verbindungen sollen technisch mit internationalen Mitteln verbessert werden.

Bis zum Jahre 2000 soll sich das Euro- und Intercitynetz verdoppeln. Eurocity-Züge verkehren zur Zeit zwischen Warschau und Berlin sowie Wien. Langfristig ist auch der Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken geplant. Die PKP befürchten bei Verwirklichung der Gesetzesvorlage erhebliche Verluste, denn parallel zur Bahn sollen ein Autobahnnetz und Schnellstraßen und die Infrastruktur an den Grenzübergängen ausgebaut werden. Das Autobahnnetz soll bis zum Jahre 2010 2600 km umfassen.

In eigener Sache

Die GRV ist zur Fortsetzung ihrer verkehrspolitischen und verkehrswissenschaftlichen Arbeit **dringend** auf Spenden angewiesen. Wenn Sie die Arbeit der GRV unterstützen, so können sie dies leicht durch Überweisung einer Spende (sie ist steuerlich absetzbar) mit Hilfe des beigefügten Formulars tun.

Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Unterstützung.

Herausgeber:	Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V. Mitglied des Deutschen Naturschutzbundes (DNR) Bromberger Straße 5, 40599 Düsseldorf Telefon: (0211) 74 15 07	Verantwortlich im Sinne des Presserechts:	Dr.-Ing. Alfons Thoma Richelstraße 14 80634 München
Bank- verbindung:	Stadtsparkasse Düsseldorf Konto 45 004 652 (BLZ 300 501 10) Postgloamt Essen Konto 632 84 – 431 (BLZ 360 100 43)	Layout, Grafik, Satz: Druck:	Ursula Schletzbaum 82256 Fürstenfeldbruck Kriegdruck GmbH 82166 Gräfelfing