

Bromberger Straße 5
40599 Düsseldorf

GRV

Nachrichten

GESELLSCHAFT FÜR RATIONALE VERKEHRSPOLITIK e.V.

VERKEHRSPOLITIK

Die UIC (Union internationale des chemins de fer)

Alfons Thoma

Schon frühzeitig erforderte der grenzüberschreitende Verkehr eine enge internationale Zusammenarbeit der Bahnen und ihrer Regierungen.

Auf Regierungsebene bahnte sich schon früh eine fortschrittliche Zusammenarbeit an. Die erste „Internationale Konferenz betreffend die Einheit im Eisenbahnwesen (TE)“ fand auf Einladung des Schweizer Bundesrates im Oktober 1882 statt. Beteiligt waren die Regierungen von Deutschland, Österreich-Ungarn, Frankreich, Italien und der Schweiz. Durch diese „Technische Einheit“ (TE) wurden zunächst die Spurweiten und technische Normen für das rollende Material festgelegt. Sie sollte bereits damals den reibungslosen Übergang der Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr ermöglichen. Die TE ist in abgewandelter Form heute noch gültig (Revisionstext von 1988). Zur Zeit sind 20 europäische Staaten der TE beigetreten. Geschäftsführende Stelle der TE ist das „Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschafts-Department – Amt für Verkehr“ in Bern. Die TE hat auch ihren Niederschlag gefunden in den Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen (RIC) und der Güterwagen (RIV). Die TE sind in einem Entwurf von 1988 auf den neuesten Stand gebracht, jedoch von den Mitgliedsländern bisher nicht ratifiziert worden.

Auf nichtstaatlicher Ebene entstand neben dem „Verein mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen“ (der seit 1945 nicht mehr existiert) der „Internationale Eisenbahnverband“, die UIC, aufgrund eines Beschlusses der allgemeinen Wirtschafts- und Finanzkonferenz des Völkerbundes mit dem Ziel der Vereinheitlichung und Verbesserung der Bedingungen für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im internationalen Verkehr. Die Gründung fand am 1.12.1922 in Paris statt. 42 Eisenbahnverwaltungen Europas, Afrikas und Amerikas aus 38 Ländern wurden Mitglied, mit Ausnahme der Eisenbahnen der UdSSR. Es sollten nach dem Ersten Weltkrieg die internationalen Verkehrsverbindungen gefördert werden. Wesentliche Aufgabe der UIC war es, die

technischen Normen zu harmonisieren, damit Eisenbahnfahrzeuge grenzüberschreitend eingesetzt werden konnten. Die UIC übernahm damit die Rolle eines zwischenstaatlichen Normungsgremiums. Die Aktivitäten waren seinerzeit vor allem auf den Bedarf ihrer europäischen Mitglieder

VERKEHRSPOLITIK	
Die UIC	1
Was bringt die Autobahnmaut?	9
Keine Entwarnung beim Diesel	9
Sommersmog	10
Unterfinanzierter Bundesverkehrswegeplan	10
BAHNEN	
Quo vadis DB AG?	10
Keine Investitionskürzungen für die Bahn	13
Flächenbahnkonzept – „Neue Bahn“	13
DB AG erzielt Gewinn im ersten Geschäftsjahr	16
„Thalys“	16
Neubaustrecke Köln – Rhein/Main	16
Mit dem Autoshuttle am Stau vorbei	17
Die DB, umweltfreundlicher Verkehrsträger	17
Kühne und Nagel will Bahn verstärkt nutzen	17
Reaktivierung von Nebenstrecken	19
Stilllegung von Nebenbahnen	19
ANDERE VERKEHRSTRÄGER	
Transrapid	19
Post im Wettbewerb mit den Paketdiensten	19
Car-Sharing	20
VERKEHR IM AUSLAND	
Eurotunnel-Einnahmen höher als Betriebskosten	20
Klarheit für Betuwelinie	20
Güterverkehr lief bei den ÖBB 1994 gut	21
ROLA in Österreich verlor Kunden	21
Schweiz: Güterverkehr unter Marktpreisen	21
VERSCHIEDENES	
Umweltwirkungen von Schiene und Straße	21
Rheinland-Pfalz-Takt kein Faß ohne Boden	22
Neuer Verbund im Rhein-Main-Gebiet gestartet	22
Das Freiburger ÖPNV-Modell	22
Erdgas als Kraftstoff	23
PERSONALIA	
KURZBERICHTE	

ausgerichtet.

Ursprünglich befaßte sich die UIC hauptsächlich mit technischen Fragen. Nach 1945 hat sich die Tätigkeit der UIC auf alle wesentlichen Aufgabenbereiche der Eisenbahnen ausgedehnt. Daneben gibt es an internationalen Einrichtungen u.a. den Internationalen Güterwagenverband (RIV) und den Internationalen Personen- und Gepäckwagenverband (RIC), beide mit Sitz in Bern; weiter die Internationale Schlafwagen- und Touristikgesellschaft (ISTG), Internationales Güterkursbuch (LIM), Intercontainer, Interfrigo und die Internationale Eisenbahn-Kongreßvereinigung (AICCF).

Die Entscheidungen der UIC werden in Merkblättern veröffentlicht, deren Vorschriften für die Mitglieder entweder verbindlich sind oder Empfehlungen darstellen.

Ist die UIC ein Tiger ohne Zähne? Welche Macht hat sie überhaupt, auf die Bahnen einzuwirken? Berichtet sie im wesentlichen nur und sammelt Statistiken? Bei der Europäischen Verkehrsministerkonferenz darf beispielsweise der Geschäftsführer der UIC über die Lage der Bahnen, über Probleme und Fortschritte bei der internationalen Kooperation berichten. Aber echte Einflußmöglichkeiten selbst bei ihren Mitgliedern sind doch sehr beschränkt.

So konnte sie in der rückliegenden Zeit jedenfalls nicht verhindern, daß in Europa keine einheitliche **Spurweite** vorhanden ist. Abgesehen von den unterschiedlichen Spurweiten bei den Schmalspurbahnen einigte man sich in Europa seit dem Berner Abkommen von 1886 auf die Regelspurweite von 1,435 m. Leider haben Spanien, Portugal, Irland und das europäische Rußland, einschließlich der Ukraine, größere Spurweiten. Lediglich in Spanien ist vor kurzem die erste Hochleistungsstrecke von Madrid nach Sevilla in der Regelspurweite gebaut worden, ein Tribut an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, bei dem wenigstens einheitliche Spurweiten vorhanden sein müssen, damit an den Grenzen nicht noch die Radsätze der Wagen ausgewechselt werden müssen. Beim „Talgo“ zwischen Spanien und Frankreich vollzieht sich die Spuränderung bei Langsamfahrt immerhin automatisch.

Aber auch England, die Keimzelle der europäischen Bahnen, hat abweichend von den übrigen Bahnen des Festlandes eine **kleinere Wagenumgrenzungslinie**, so daß i.d.R. nur bestimmte Güterwagen nach England fahren können (Fährbootwagen).

Auch das **Lichttraumprofil** der Eisenbahnen macht vor allem in Tunneln für den Huckepackverkehr Schwierigkeiten, weil das Profil bzw. die Eckhöhe für einen normalen Lastkraftwagen auf einem offenen Wagen nicht ausreichend vorhanden ist. Das macht das kleine Rad oder andere Vorrichtungen erforderlich, solange nicht alle Tunnel aufgeweitet sind.

Aber auch in Deutschland legte man, um mehr Bewegungsfreiheit für den Reisenden zu erzielen, den ICE, der ursprünglich nur auf Strecken der Bundesrepublik verkehren sollte, **breiter** aus, mit dem Ergebnis, daß die bisherige Version des ICE beispielsweise – abgesehen vom anderen Stromsystem – nicht nach Frankreich fahren kann. Erst die neue Generation ICE 2 wird dies können. Man fragt sich, warum hat hier die UIC nicht warnend den Finger gehoben oder hat die Deutsche Bahn sich über alle Bedenken hinweggesetzt.

Besonders unangenehm wirken sich die **unterschiedlichen Stromsysteme** der europäischen Bahnen aus. Die ersten Bahnen, die in Europa elektrifiziert wurden, waren Deutschland, Österreich, die Schweiz sowie Norwegen und Schweden. Sie benutzen eine Spannung von 15000 V und eine Frequenz von $16 \frac{2}{3}$ Hertz. Daneben gibt es in Europa Gleichstromnetze mit unterschiedlichen Spannungen und schließlich hat eine Reihe von Bahnen, die ihr elektrifiziertes Netz später aufgebaut haben, die übliche Frequenz von 50 Hertz bei einer Fahrdrachtspannung zwischen 15000 V bis 25000 V verwendet. Das deutsche und gleiche Bahnstromsysteme anderer Bahnen verlangen ein von der öffentlichen Energieversorgung unabhängiges Stromnetz. Tatsächlich ist für die Verwendung des normalen Industriestroms beim Bahnbetrieb erst in den sechziger Jahren eine zufriedenstellende Technik für die Lokomotiven durch die Halbleitertechnik und die Entwicklung eines Siliziumgleichrichters gefunden worden. So elektrifizierten die Franzosen große Teile ihres Netzes mit 50 Hertz. Die Systeme wurden teilweise absichtlich aus strategischen Gründen unterschiedlich entwickelt.

Für den Übergang mußten Mehrsystemlokomotiven gebaut werden, die für zwei, drei oder alle vier in Europa vorwiegend benutzten elektrischen Systeme ausgerüstet sind. Aber selbst bei den Stromabnehmern gibt es Unterschiede, die einen freizügigen Verkehr nicht erlauben.

Genauso gibt es bei den **Signal- und Zugbeeinflussungssystemen** gravierende Unterschiede, die kaum überwindbar sind. Auch hier wurden die Systeme zum Teil aus strategischen Gründen absichtlich bei den einzelnen Bahnen unterschiedlich entwickelt.

Auch beim **Containertransport** und bei den Umschlaganlagen gibt es viele Abweichungen, die sich zwar im internationalen Verkehr kaum ungünstig bemerkbar machen, aber Vereinheitlichungen könnten auch zu Kostenersparnissen führen.

Um noch ein wichtiges Gebiet herauszugreifen: Ein einheitliches Verfahren für den **Gepäcktransport** der Reisenden sollte europaweit eingeführt werden.

Das sind nur die wesentlichsten Unterschiede zwischen den Bahnen. Im praktischen Betrieb ist noch eine Vielzahl von Abweichungen zu beachten. Man darf nicht vergessen, daß die Straße derartige Unterschiede (selbst das Linksfahren in Großbritannien wirkt sich im internationalen Straßenverkehr nicht besonders hemmend aus) nicht kennt.

Erst mit dem Gedanken an die transeuropäischen Netze und an ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz traten alle diese vorgeschilderten Hindernisse wieder in den Vordergrund. Man erfand dafür den Ausdruck der **Interoperabilität**, unter dem alle die Anstrengungen zu verstehen sind, die das freizügige Fahren von Land zu Land ermöglichen sollen. Aber auch hier gibt es Abweichungen, die trotz Existenz der UIC nicht verhindert werden konnten. Unabhängig entwickeln die Industrien ihre Schnellfahrzeuge (Frankreich den TGV, Deutschland den ICE, Italien den ETR, Schweden den XR 2000), um auf den internationalen Märkten in Asien und Amerika die eigenen Produkte absetzen zu können. Hier kommt sicher in absehbarer Zeit keine Angleichung zustande, im Gegenteil, als neuer Wettbewerber tritt jetzt noch der Transrapid auf. Doch wäre es besser,

wenn sich die europäische Fahrzeugindustrie auf ein einheitliches Fahrzeugprogramm einigen könnte.

Die UIC-Reform: Das Jahr 1993 stand ganz unter dem Zeichen einer Reform der UIC, deren Grundsätze am 15.12.1993 genehmigt wurden. Außerdem wurde eine neue Satzung eingeführt. 1994 war das Jahr der Umsetzung der Leitlinien der Reformphase I (Rolle und Organisation der UIC auf europäischer Ebene) und Beginn der Phase II (weiterer Ausbau der UIC-Aktivitäten).

Besonderer Anlaß für die Reform der UIC und eine neue Definition ihrer Aufgaben waren die **rückläufigen Tendenzen vor allem im Güterverkehr** der Bahnen. Die Überwindung der Spaltung Europas ließ neue Möglichkeiten der Zusammenarbeit entstehen. Es bot sich der Ausbau der Bahn zwischen Mittel- und Osteuropa an, obwohl die Bahnen Osteuropas seit jeher der UIC angehörten. Auch das Baltikum war mit einzubeziehen. Bei den Verkehrskonferenzen 1991 in Prag und vor allem 1994 in Kreta wurden Resolutionen beschlossen, die sich für gesamteuropäische Ansätze beim Ausbau von Verkehrssystemen und -infrastrukturen sowie für die Einräumung eines höheren Stellenwertes für diese Maßnahmen aussprachen.

Weitere Grundlage für die Reform der UIC war die **Richtlinie 91/440** der EU, die die Bahnen in Europa stärken und die Fahrwegnutzung auch für andere neue Bahngesellschaften, z.B. internationale Bahngruppierungen und Gesellschaften des internationalen Kombinierten Verkehrs, öffnen will. Schließlich waren die sich abzeichnenden europäischen Schnellfahrssysteme und der kombinierte Verkehr weitere Notwendigkeit für die Reform der UIC, weil nunmehr die Bahnen verstärkt kooperieren müssen, um ihre Effektivität zu steigern. Die Interoperabilität der europäischen Bahnen, vor allem im Hochgeschwindigkeitsverkehr, stellt an die UIC hohe Herausforderungen, die sie in neuer Organisationsreform erfüllen will.

Der Sitz der UIC ist Paris. Dort sind etwa 130 Mitarbeiter tätig.

Das neue Interesse am Schienenverkehr muß sich auch politisch konkret auswirken: Die UIC hat laut Satzung den

Auftrag, die Gemeinschaft ihrer Mitgliedsbahnen und auch allgemein das Verkehrsmittel Schiene gegenüber Dritten zu vertreten. Dazu hält sie direkt oder über die Gemeinschaft Europäischer Bahnen (GEB) Verbindung mit allen verkehrspolitisch relevanten Organisationen, das sind UNO, regionale UNO-Konferenzen, Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT), Europäische Kommission und ihre Dienststellen.

Um bei Zulassung neuer Betriebsunternehmen auf dem Markt den Weg zu ebnen (Richtlinie der EU 91/440), erstellte die Brüsseler Kommission zwei Richtlinienentwürfe:

- Zulassung als Schienenverkehrsunternehmen und
- Zuteilung von Schienenverkehrsinfrastrukturen und Erhebung von Wegegeldern.

Die GEB koordiniert die Arbeiten der Eisenbahnunternehmen zu beiden Fragenkomplexen. Insgesamt positiv bewertete die GEB den ersten Richtlinienentwurf, der Schienenverkehrsunternehmen nur zuläßt, wenn sie ganz bestimmte Kriterien der Sicherheit und Zuverlässigkeit erfüllen. Dagegen äußerte die GEB Bedenken gegen den zweiten Richtlinienentwurf über Infrastrukturteilung (Fahrplandrassen) und Fahrwegabgaben. Sie möchte im Zusammenhang mit der Anlastung der Infrastrukturkosten auch generell die Frage der **externen Kosten** des Verkehrs beantwortet sehen.

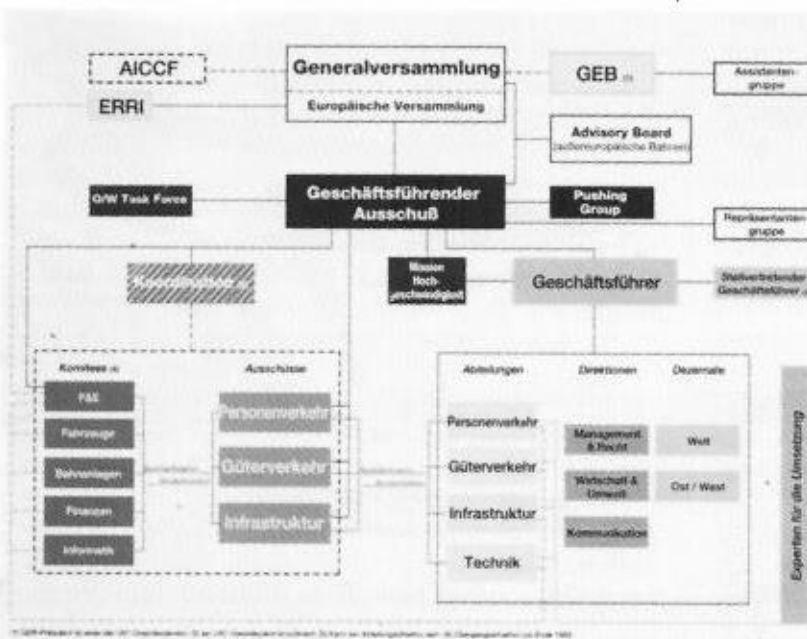
Das Thema „Transeuropäische Verkehrsnetze“ gemäß dem 1993 in Kraft getretenen Maastrichter Vertrag ist eines der Hauptprobleme, mit denen sich die UIC zu befassen hat. Es geht um die Schaffung europaweiter Netze für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und den kombinierten Verkehr sowie deren optimale Verbindung mit dem klassischen Schienennetz und mit anderen Verkehrsträgern. Es sollte nach meiner Auffassung aber auch ein Güterverkehrsnetz eingebracht werden, weil es in vielen Fällen notwendig werden wird, den schnellen Reiseverkehr vom langsameren Güterverkehr zu trennen.

Auch die Frage, ob Neubaustrecken auch für den Güterverkehr trassiert werden sollen, ist zu entscheiden. Ohne Güterverkehr ergab sich bei den ersten Neubaustrecken der DB ein so ungünstiges Kosten/Nutzen-Verhältnis, daß sie ohne Berücksichtigung des Güterverkehrs nicht realisiert worden wären.

Großes Kopfzerbrechen fordert vor allem **die Finanzierung der elf Großprojekte**, über die im vergangenen Jahr in Essen ohne positives Ergebnis verhandelt wurde (vgl. *GRV Nachrichten Nr. 23*).

Ein Verbindungskomitee UIC, GEB, UNIFE (Verband der europäischen Bahnindustrie) und UITP (Internationaler Verband der öffentlichen Verkehrsunternehmen) forderte im Juli 1994 nachdrücklich eine maßgebliche Aufstockung der Haushaltsmittel zur Realisierung der großen europäischen Verkehrsvorhaben, die neben öffentlichen auch von privaten Geldgebern gefördert werden sollten.

Nicht nur in Kerneuropa, sondern auch im Rest Europas und weltweit ist die UIC tätig. Vordergründige Themen sind die Tilgung der Schulden der ehemaligen Jugo-



slawischen Eisenbahnen, gegenseitige Rückgabe von leeren Wagen zwischen den Bahnen des ehemaligen Jugoslawiens und ein Bericht über Infrastrukturprojekte auf dem Balkan.

Im wesentlichen geht es jedoch um die westeuropäische Eisenbahnpolitik: Ein Bericht „Die Schiene – ein unverzichtbarer Bestandteil des europäischen Verkehrssystems“ hebt auf den Zeithorizont 2010 ab und stellt eine zusammenhängende Betrachtung von den sechziger Jahren ab dar und leitet dabei verkehrspolitische Forderungen aus der Sicht der Bahnen ab.

Besonders herausgestellt wird der **Europäische Infrastrukturleitplan**. In einem Fragenkatalog bei den europäischen Bahnen sollen diese den Infrastrukturbedarf angeben. Wichtig ist dabei die Bewertung der Investitionsrenditen der einzelnen Maßnahmen. Ein besonderer Ausschuss befaßt sich dabei mit dem Thema der externen Effekte. Dabei sollen die verschiedenen Bewertungsmethoden und die mögliche Internalisierung bei allen Verkehrsträgern untersucht werden.

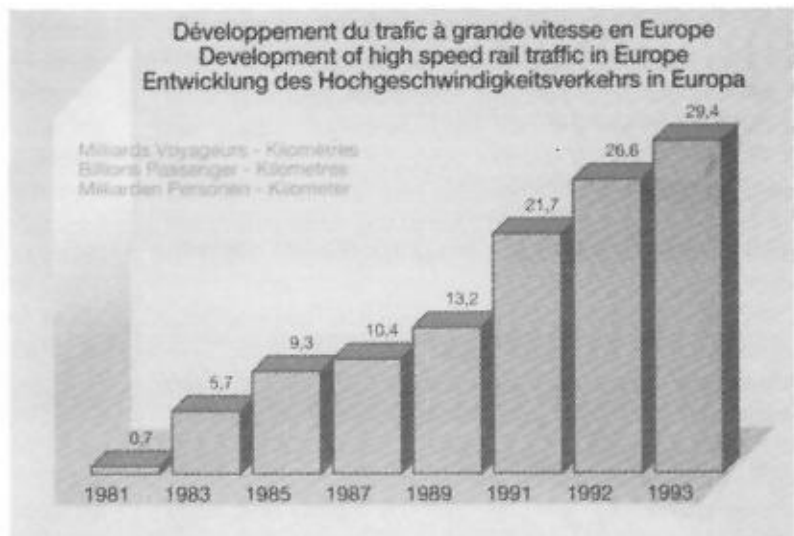
Das **Europäische Hochgeschwindigkeitsnetz** soll bis zur Jahrtausendwende 23000 km Neu- und Ausbaustrecken umfassen. Besonders Frankreich, Deutschland und Italien sind dabei mit ihren TGV, ICE und ETR-Zügen beteiligt. Schweden hat einen Schnellverkehr mit dem X 2000 eingerichtet. Auch Spanien (AVE-Schnellverkehr) hat sich zur Weltausstellung in Sevilla 1992 mit einer Neubaustrecke Madrid – Sevilla diesen Bestrebungen angeschlossen. Eine Neubaustrecke Madrid – Barcelona und weiter zur französischen Grenze soll folgen. Die Barriere der Alpen soll vor allem durch die Schnellstrecken zwischen Turin und Lyon, durch die Tunnel unter dem Splügen, dem Gotthard und Brenner überwunden werden. Die Verbindung Wien – Venedig gehört ebenfalls dazu.

Mit der Eröffnung einer 333 km langen HGV-Neubaustrecke konnte die Verbindung Paris – London über den Kanaltunnel am 6.5.1994 eröffnet werden. Leider macht der Bau der Verbindung Paris – Brüssel – Köln/Amsterdam wegen Finanzierungsschwierigkeiten in Belgien nur langsame Fortschritte. Durch die Umfahrung von Paris ist der TGV-Verkehr Nordeuropa mit dem TGV Südost verbunden worden. Ein Umsteigen ist also nicht mehr erforderlich. Seit Sommer 1993 erreicht der ICE Berlin. Einige ICE-Züge fahren in die Schweiz bis nach Zürich. In Italien geht der Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Mailand – Rom – Neapel weiter.

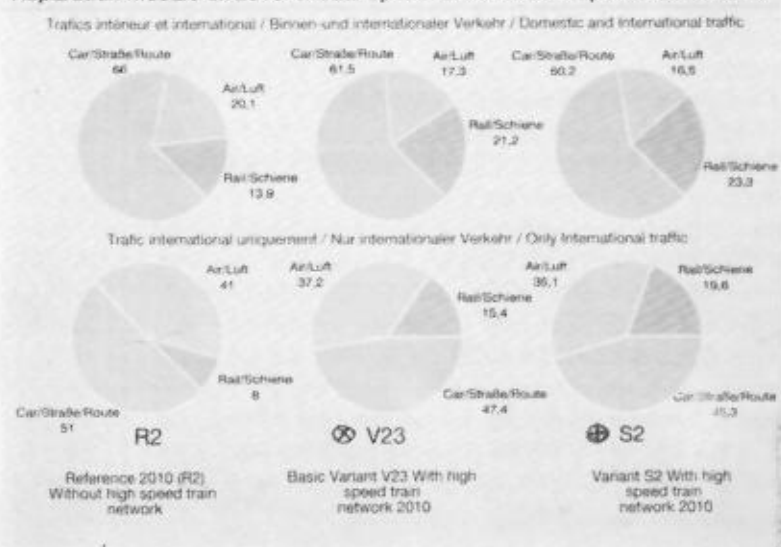
Auf einzelnen der Neubaustrecken sind respektable Verkehrszuwächse auf der Schiene zu verzeichnen.

Wichtig ist dabei auch die Einführung eines europäischen Zuglenkungssystems (ETCS). Einen Plan, wie das Schnellfahrnetz in Europa 2000/2002 aussehen soll, zeigt das nachstehende Bild.

Anfangs 1994 wurde die von der EG-Kommission und der „Mission Hochgeschwindigkeit“ der UIC/GEB in Auftrag gegebene Studie „Verkehrsprognose und Bewertung für ein Hochgeschwindigkeitsnetz in Westeuropa“ abge-



Répartition modale en 2010 - Modal Split in 2010 - Modal Split im Jahre 2010



- ⊗ Die Basisvariante berücksichtigt alle Maßnahmen, deren Realisierung die Bahnen bis 2010 als sicher oder wahrscheinlich ansehen.
- ⊕ Die Variante S2 umfaßt auch zusätzlich zur Basisvariante die zwölf Schlüsselverbindungen = Maximalfall für den Ausbau des Netzes.

schlossen. Durchgeführt wurde die Studie von den Unternehmen INTRAPLAN und INRETS für den gesamten nationalen und internationalen Personenverkehr für Entfernungen über 80 km für Schiene, Straße und Luftfahrt. Die Ergebnisse zeigen, daß die Bahnen jährlich 142 Mrd Pkm hinzugewinnen können, wenn das HGV-Netz realisiert wird. Das entspricht einem Wachstum von 72%, wobei 42% davon auf Verkehrsverlagerungen von der Straße und 31% vom Luftverkehr zurückzuführen sind. Das Investitionsvolumen beträgt 300 Mrd ECU, von denen 200 Mrd auf die EU und die Schweiz fallen. Nicht einbezogen ist das Baltikum und die GUS.

Für den HGV bereitet die EU-Kommission eine Richtlinie über die **Interoperabilität der HGV-Züge** vor. Dabei kommt der UIC eine besondere Aufgabe zu. Sie spricht sich zu diesem Zweck mit der Eisenbahnindustrie und deren Verband UNIFE ab und gründete eine Vereinigung AEIF (Europäische Vereinigung für die Eisenbahninteroperabilität). Die Frage bleibt hier offen, ob die UIC bei der Fahr-

zeugindustrie, die bekanntlich in erheblichem Wettbewerb zueinander steht, nicht in verschiedenen Bereichen auf taube Ohren stoßen wird.

Um das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz bei den Entscheidungsträgern und in der Öffentlichkeit populär zu machen, will die UIC vom 4. bis 6. Oktober 1995 einen internationalen **Hochgeschwindigkeitskongress, EURAIL-SPEED 95 in Lille** in Verbindung mit einer Ausstellung der Hochgeschwindigkeitszüge veranstalten.

Besonderes Anliegen der UIC ist die Bewahrung der **Umwelt**. Hier steht vor allem die Verringerung der Lärmemissionen im Vordergrund.

Im internationalen **Personenverkehr** hat sich die UIC u.a. den Jugendlichen mit dem **Interrailpaß** gewidmet. Es wurden sieben geographische Zonen eingeführt. Damit kann der Jugendliche die Karte kaufen, die seinem Kilometerverbrauch und seinem Reisevorhaben am meisten entspricht.

Weiter werden einige Projekte verfolgt, die das Reisen in Europa attraktiver und bequemer machen sollen, z.B. arbeitet die UIC an einem, mit dem Luftverkehr abgestimmten Ticketing. Auch soll den Seniorenreisen mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Dem Internationalen **Güterverkehr** will die UIC generell ein höheres Wachstum und mehr Kosteneffizienz verschaffen. 1993 war ein schwarzes Jahr für den Schienengüterverkehr. Hier spielt es eben eine große Rolle, daß beim Straßengüterverkehr der Lastkraftwagenspediteur die Transportkosten beispielsweise nur einmal beim Empfänger kassiert, während beim Schienentransport immer eine ganze Reihe von Bahnverwaltungen beteiligt ist, die unterschiedliche Forderungen für ihren Transportanteil stellen und in manchen Fällen durch zu hohe Forderungen den Schienentransport überhaupt obsolet machen. So gingen, abgesehen vom konjunkturellen Rückgang, der Bahn im Wettbewerb mit der Straße viele Transporte national und international verloren. Die meisten europäischen Bahnen hatten 1993 schwere Einbrüche (bis zu 30%) zu verzeichnen. Die UIC will sich deshalb für eine Belebung des internationalen Güterverkehrs einsetzen (Aktionsplan Güterverkehr). Drei Studien dieses Programms liegen bereits vor:

- Angebotskonzept internationale Güterzüge,
- neue Formen der internationalen Bahnkooperation und
- Verbesserung der Güterwagenproduktivität.

Nun gilt es, diese Ergebnisse umzusetzen, eine Arbeit, die zunächst von den Bahnen zusammen mit der UIC zu leisten ist.

In diesem Zusammenhang befaßt sich die UIC auch mit einer generellen **Anhebung der Geschwindigkeit der Güterzüge auf 100 km/h** und mit der entsprechenden Anpassung der Bremssysteme.

Bei der Betriebsführung erstellt die UIC eine Kosten/Nutzen-Analyse für ein **automatisches Fahrzeugidentifizierungssystem** zur Vorbereitung eines Beschlusses der Generaldirektoren für eine europaweite Einführung. Die Ziele sind:

- niedrige Verkehrslenkungs-kosten
- höhere Wagenproduktivität und bessere Dienstleistung für den Kunden

- insgesamt mehr Effizienz durch Ausnutzung von Synergien mit anderen europäischen rechnergestützten Produktionssteuerungs- und Zuglenkungssystemen.

Auch auf diesem Gebiet ist die Zusammenarbeit der Bahnen freiwillig, so daß keine Einheitlichkeit damit bewirkt wird.

Ebenfalls liegt seit April 1994 eine Studie zum **Angebot im internationalen kombinierten Ladungsverkehr** vor. Die Studie unterscheidet 5 KLV-Märkte und schlägt ein entsprechendes Gütesiegel vor.

Hier sollen auch die Bedingungen für die bimodale Technik (Fahrzeuge für Schiene und Straße) festgelegt werden. Ein entsprechendes UIC-Merkblatt ist bereits veröffentlicht.

Vom Forschungs- und Versuchsamt (ORE) der UIC zum Europäischen Forschungsinstitut (ERRI) – Forschungsaktivitäten der UIC – Das ORE war bisher ein Organ der UIC und zuständig für Forschungen und Versuche auf technischen Gebieten des Eisenbahnwesens, insbesondere für Standardisierungsprobleme. Der Übergang vom ORE zum ERRI vollzieht sich zügig. Wichtig war dabei die Festlegung der Ziele und Haushalte der einzelnen Tätigkeitsbereiche. Einige Bahnen wünschten eine größere Eigenständigkeit des ERRI. Auch Befragungen haben ergeben, daß mehr Autonomie und ein kommerzielles Management befürwortet werden. Im Sinne einer größeren Transparenz der ERRI-Aktivitäten und einer eigenwirtschaftlichen Geschäftsführung sind die Aufgaben besser gegeneinander abzugrenzen. Der UIC kommt dabei die Rolle des Kunden zu, der dem ERRI Forschungs- und Entwicklungsstudien bzw. Versuche auf Vertragsbasis überträgt.

Die UIC hat auch einen besonderen Forschungsausschuß, dessen Vorsitz bisher von Knut Reimers wahrgenommen wurde und jetzt auf Roland Heinisch (DB AG) überging. Als Prioritäten in diesem Programm ergaben sich drei prioritäre Themen: Telematik, Güterverkehrssysteme und Umweltschutz.

Ein weiteres Gebiet ist die **Informatik**. Hier werden vor allem rechnergestützte Systeme für den internationalen Güterverkehr untersucht.

Eine besondere Rolle spielen wie in jedem Verband die **Finanzprobleme**. Ein eigener Ausschuß befaßt sich mit der Gestaltung der Finanzbeziehungen zwischen den UIC-Mitgliedsbahnen. In Mittel- und Osteuropa müssen sich die Bahnen den Managementmethoden anpassen, die aus dem Übergang zur Marktwirtschaft resultieren. In Westeuropa müssen sie den Schwierigkeiten und dem Problem der Verschuldung begegnen, die ihren Ausbau und die Finanzierung der Infrastrukturen behindern. Die Einführung neuer internationaler Betriebsformen muß sich auch auf die Finanzbeziehungen zwischen den Bahnen auswirken. Internationale Abrechnungsregelungen (Abrechnung, Verteilung und Verbuchung der Einnahmen, Kontenplan) und finanztechnische Regelungen (Bezugswährungen und Umrechnungskurse, Finanzbeziehungen zwischen den Bahnen) müssen weiterentwickelt werden. Allmählich wird sich der ECU bei allen internationalen Bahntätigkeiten durchsetzen.

Besonders wichtig erscheint die Tätigkeit der UIC auf dem Gebiete der **Statistik**. Wir zeigen die Entwicklung des Schienenpersonen- und des Schienengüterverkehrs in Europa.

Dabei ist im Vergleich von 1992/93 ein Rückgang von 3,1% bei den Personenkilometern im Bereich der EU festzustellen. Alle Bahnen außer den deutschen und irischen Bahnen haben Minusraten, in den EFTA-Ländern ist ein Zuwachs von 1,1% zu verzeichnen, während in den Ländern Mittel- und Osteuropas ein Rückgang von 14,3% festzustellen ist.

Schlimmer sieht es im Güterverkehr aus: Starker Rückgang in der EU (-8,5%), Quasistabilität in den EFTA-Ländern und Rückgang in den Ländern Mittel- und Osteuropas (-5,7%).

UIC-Präsident Antonio Lorenzo Necci gab am 18.1.1994 vor der Presse seiner Befürchtung Ausdruck, die Bahn werde im Güterverkehr bei anhaltender Tendenz nur noch eine marginale Stellung am Verkehrsmarkt einnehmen. Zwar ließen sich die schlechten Ergebnisse zu einem Großteil durch die Wirtschaftsrezession erklären, bis zu einem gewissen Grad gibt er jedoch den Bahnen selbst Schuld, weil sie sich dem Markt nur widerstrebend anpassen. Hinzu komme vor allem noch die harte Konkurrenz der Verkehrsträger, namentlich des Lkw und des Flugzeugs, allerdings mit der Konsequenz, daß die Umwelt beeinträchtigt werde und die Lebensqualität der Europäer leide.

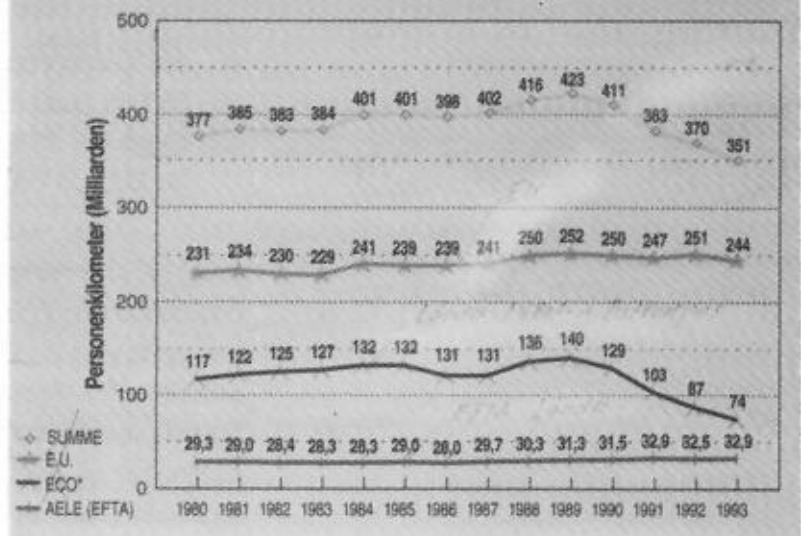
Trotzdem hält Necci eine Renaissance der Bahn für möglich. Dies sei aber nicht allein durch Anstrengung der Bahn zu erreichen, sondern es seien auch die Politiker gefordert. Er fordert u.a.:

„Der Staat muß zunächst wieder normale Betriebsbedingungen auf dem Verkehrsmarkt herstellen. Das gilt in erster Linie für den Straßengüterverkehr: Der zügellose Wettbewerb zwischen den Transportfirmen führt zu Preiseinbrüchen zu Lasten von Arbeitsbedingungen und Verkehrssicherheit sowie zu Zuvielverbrauch an Transport. Diesem Übel muß ein Ende gesetzt werden, sonst wird es weder den Bahnen noch den vorschriftsmäßig handelnden Transportfirmen je gelingen, die Anforderungen nach Rentabilität zu erfüllen.

Der Staat muß sich entschieden dafür einsetzen, daß die Kosten der umweltschädigenden Effekte den Benutzern angelastet werden. Diese negativen Effekte, zusammen mit den Kosten für die weitgehend der Straße zuzuordnende Verkehrsunsicherheit, stellen heute, wie dies eine von der UIC bei unabhängigen Consultants in Auftrag gegebene Studie belegt, 4,6% des Bruttoinlandproduktes der westeuropäischen Länder dar.

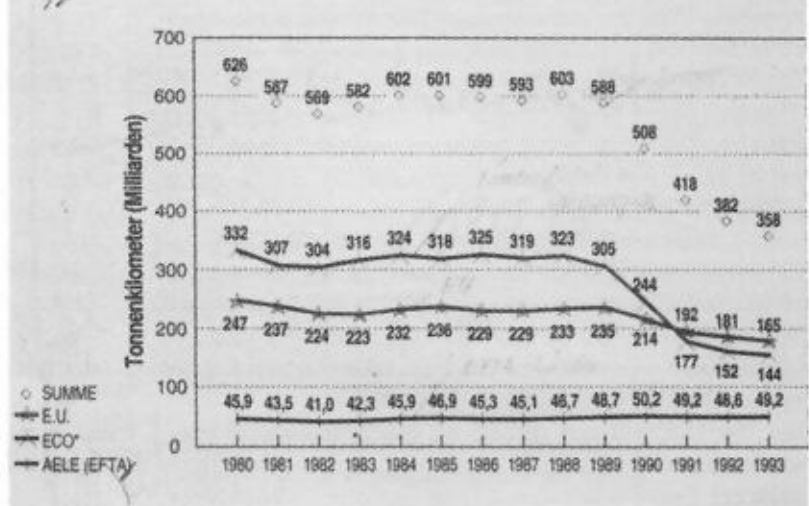
Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs

in Europa

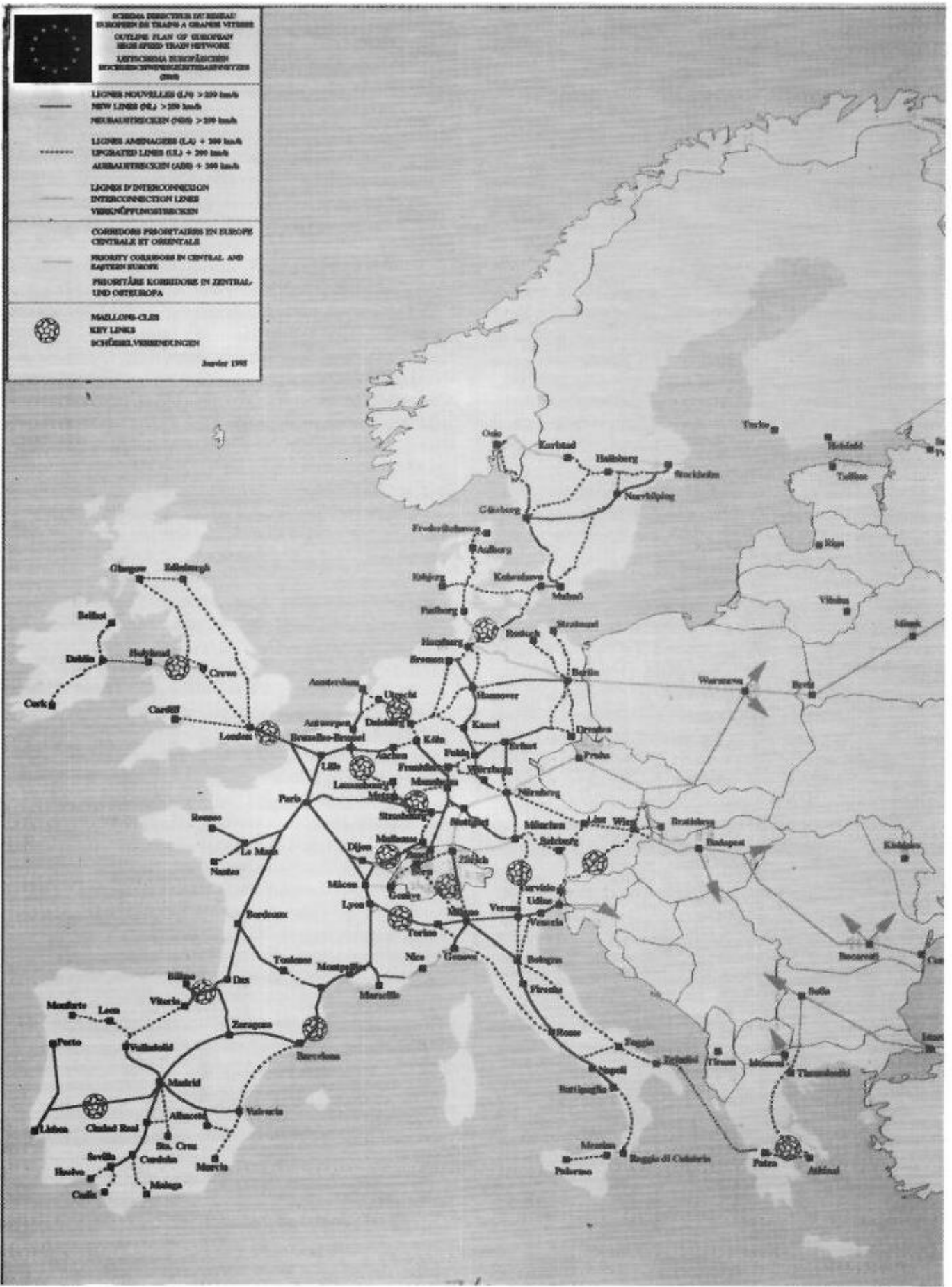


Entwicklung des Schienengüterverkehrs

in Europa



Da sich das normale Funktionieren des Verkehrsmarktes und die Anlastung externer Effekte sicher nicht im Handumdrehen erreichen lassen, müssen öffentliche Körperschaften, Staaten und EU in der Übergangszeit starke Unterstützung bei der Finanzierung der neuen Eisenbahninfrastrukturen leisten, die zur Einrichtung moderner, europage-rechter Verkehre, vor allem im Rahmen der Hochgeschwindigkeit und des kombinierten Verkehrs unerlässlich sind.“



Aufgaben des Bundes nach der Bahnreform

Mit der Bahnreform wurde die Funktion des Bundes als Verwalter des Schienenverkehrs über seine Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn beendet. An ihre Stelle trat eine Arbeitsteilung mit der im Wirtschaftsleben üblichen strikten Trennung unternehmerischer und hoheitlich-staatlicher Funktionen. Die Definition dieser neuen Funktionen ist insbesondere für die Abgrenzung der unternehmerischen Eigenverantwortung des Eisenbahnunternehmens wichtig – eine für die Flexibilität und Handlungsfähigkeit des Vorstandes und damit für die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens unerläßliche Voraussetzung.

Der Bund übt über das **Bundeseisenbahnvermögen** die Dienstherrenfunktion für die Beamten aus. Die Beamten, die in der früheren DB tätig waren und nun bei der DB AG tätig sind, haben bekanntlich ihren Status behalten. Ihre Besitzstände wurden hinsichtlich Besoldung und Versorgung gewahrt.

Um der DB AG einen von Schulden und Altlasten weitgehend befreiten Start zu ermöglichen, war ein umfassendes Sanierungskonzept Bestandteil der Bahnreform, das auch zu einer neuen Funktion des Bundes führte: Die Abwicklung der in den Reformgesetzen konkretisierten Altlastenregelung. Hierzu bediente sich der Bund des Bundeseisenbahnvermögens, des nach Ausgliederung des unternehmerischen Bereiches verbliebenen Teils der ehemaligen Sondervermögen DB/DR. Dabei geht es um die Altschulden, personelle Altlasten („Mehrkosten“ der Beamten der früheren DB, Personalüberhang sowie Personalmehrbedarf der DR aufgrund veralteter Produktionsverfahren), materielle und investive Altlasten sowie Umweltlasten der DR. Schließlich verwaltet und verwertet das Bundeseisenbahnvermögen die nicht bahnotwendigen Immobilien.

Das **Eisenbahnbundesamt** als Bundesoberbehörde ist für die hoheitlichen Aufgaben des Bundes im Eisenbahnbereich vor allem zuständig für:

- Planfeststellung für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes
- Ausübung der Eisenbahnaufsicht, einschließlich der technischen Aufsicht sowie der Bauaufsicht für Betriebsanlagen der Eisenbahn,
- Erteilung und Widerruf einer Betriebsgenehmigung
- Ausübung hoheitlicher Befugnisse sowie von Aufsichts- und Mitwirkungsrechten nach Maßgabe anderer Gesetze und Verordnungen
- Vorbereitung und Durchführung von Finanzierungsvereinbarungen für Investitionen in Schienenwege
- Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten
- Entscheidung bei Streitfällen über den Netzzugang (wer sich bei der Vergabe von Eisenbahninfrastruktur diskriminiert meint, dem steht natürlich auch der Rechtsweg offen).

Der Bund gewährleistet nach § 87e Abs. 5 Grundgesetz, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen beim Ausbau und Erhalt des Schienen-

netzes der Eisenbahnen des Bundes Rechnung getragen wird. Die Einzelheiten regelt das **Bundesschienenwegeausbaugesetz**.

Die Durchführung aller in den Bedarfsplan aufgenommenen Baumaßnahmen und ihre Finanzierung bedürfen einer Vereinbarung zwischen der DB AG und dem Bund oder Dritten, die den Bau ganz oder teilweise finanzieren. Hat der Bund den Bau auf Antrag der DB AG in deren Interesse in den Bedarfsplan aufgenommen, so zahlt die DB AG die Investitionssumme in jährlichen Abschreibungen an den Bund zurück. Liegt der Bau nur zum Teil im unternehmerischen Interesse, ist auch die Rückzahlung auf diesen Teil begrenzt.

Nach Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz gewährleistet der Bund ferner, daß dem Wohl der Allgemeinheit bei den Verkehrsangeboten auf dem Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Dies bedeutet aber nicht etwa, daß die DB AG auch verkehrspolitische oder andere Belange des Gemeinwohls zu berücksichtigen hätte. Die hier statuierten Pflichten treffen nur den Bund. Über eine etwaige Leistung muß das Parlament entscheiden, denn die Leistung muß bei der DB AG bestellt und bezahlt werden.

Die Sicherstellung eines dem Wohle der Allgemeinheit dienenden Verkehrsangebotes im Personen- oder Güterverkehr erfolgt auf der Grundlage der EG-Verordnung 1191/69. Für das Verhältnis Eigentümer Bund zur DB AG gelten die Bestimmungen des Aktiengesetzes. Danach hat der Vorstand die Gesellschaft unter eigener Verantwortung zu leiten. Richtschnur für sein Handeln ist das Unternehmensinteresse.

Jeder Verantwortungsträger, Bund oder DB AG, kann nur in seinem Verantwortungsbereich handeln und verbindliche Aussagen machen.

Der Bund ist zuständig für Gesetzgebung und Eisenbahnverkehrsverwaltung (vor allem aus dem Bereich des Bundeseisenbahnvermögens und des Eisenbahnbundesamtes), z.B. Bedarfsplanaufstellung, Finanzierungsvereinbarung für Maßnahmen des Bedarfsplanes, Verwaltung der Beteiligung des Bundes an der DB AG im Rahmen des Aktiengesetzes (Aufsichtsrat und Hauptversammlung), Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Leistungen, Planfeststellungen, technische und Bauaufsicht, Betriebsgenehmigungen, Finanzierungsvereinbarungen nach dem Schienenwegeausbaugesetz, Unfalluntersuchungen, hoheitliche Aufsichts- und Mitwirkungsrechte (Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen, Zulassungen, Entscheidung über Stilllegungsanträge der DB AG, Entscheidung über Streitfälle zum Zugang zur Infrastruktur, Fragen hinsichtlich der Verwendung des der DB AG zugewiesenen Personals, Einzelheiten der finanziellen Sanierung von DB/DR wie Entschuldung, Altlastenübernahme und -Abwicklung).

Die DB AG ist zuständig für sämtliche Geschäftstätigkeiten im Zusammenhang mit dem Erbringen und Vermarkten von Eisenbahnleistungen zur Beförderung von Gütern und Personen sowie für interne organisatorische Entscheidungen. Beispiele: Bemessung der Entgelte für die Nutzung des Fahrweges, Festlegung der Tarife (ausgenommen SPNV-Tarife), Unternehmenspolitik in al-

len Geschäftsbereichen z.B. Taktfahrpläne, Bahntrans usw., Organisation des Unternehmens, Streckenübernahme durch Dritte, Investitionsplanung, Bau und Unterhaltung von Trassen einschließlich Signal- und Kommunikationstechnik, Personalfragen (soweit nicht das BEV für die der DB AG zugewiesenen Beamten zuständig ist), Vermietung und Verpachtung bahneigener Grundstücke.

Selbstverständlich finden zwischen dem Vorstand der DB AG und Vertretern des Alleingeschafters Bund laufend Kontakte statt, die im Interesse einer langfristig angelegten Unternehmenspolitik unentbehrlich sind.

Was bringt die Autobahnmaut?

Die Lastkraftwagen, die deutsche Autobahnen benutzen, zahlen bekanntlich seit dem 1.1.1995 eine Maut. Ein schwerer Lkw ab vier Achsen zahlt im Jahr 2402,66 DM. Damit sollen auch die ausländischen Lkw-Fahrer, z.B. aus Holland, Belgien und Polen, geringfügig zum Unterhalt der Autobahnen beitragen.

Einen verkehrssteuernden Effekt bringt jedoch diese Autobahnmaut nicht. 1,8 Pfennig/km beträgt die Gebühr, die ein deutscher 40-Tonner bei einer Fahrleistung von 130000 km im Jahr aufzubringen hat. 800 Mio wird der Bund einnehmen, aber er hat sich diese Maut ja durch die wesentlich größere Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer teuer erkaufen müssen. Die Niederlande und Dänemark haben ebenfalls durch eine Ermäßigung ihrer Kraftfahrzeugsteuer auf die deutsche Maut reagiert.

Den größten Teil der Abgabenbelastung macht die Mineralölsteuer aus. Zuletzt wurde die Mineralölsteuer für Diesel am 1.1.1994 um 7 Pfennig auf 62 Pfennig angehoben. Das war ein Schritt in die richtige Richtung. Verschiedene Umweltverbände plädieren jedoch für eine Schwerverkehrsabgabe, die ein Produkt aus dem zulässigen Gesamtgewicht und einem nach der Gewichtsklasse gestalteten Preis darstellt, also z.B. für eine 40-Tonner 0,15 DM/km mal 40 = 8 DM/km.

Auch Bundesverkehrsminister Wissmann kann sich angesichts des weiterhin dramatisch anwachsenden Straßengüterverkehrs mit der bisherigen Höhe der Autobahnbenutzungsgebühr für Lkw nicht abfinden. Er schlägt vor, diese ab 1997 zu verdreifachen. So äußerte sich der Minister am 23.5.1995 vor Journalisten in Bonn. Er meinte weiter, angesichts der Tatsache, daß sich der Straßengütertransport von 1980 bis 1995 fast verdreifacht habe und bis zum Jahre 2010 nochmals mit einer Verdopplung zu rechnen sei, müsse der Güterverkehr in das Gesamtverkehrskonzept der Bundesregierung eingebunden werden. Es müssen ordnungspolitische Maßnahmen getroffen werden, um die Wettbewerbssituation von Schiene und Wasserstraße zu verbessern. Solange es keine wettbewerbsgerechte Anlastung der jeweiligen Wegekosten gebe, bleibe der Wettbewerb zwischen in- und ausländischen Lkw einerseits und den konkurrierenden Verkehrsträgern andererseits gestört und verhindere eine stärkere Beteiligung von Schiene und Wasserstraße sowie des kombinierten Verkehrs. Deshalb

sei es unverzichtbar, von der politischen Option auf eine Erhöhung der Autobahngebühren Gebrauch zu machen. Das würde bedeuten, daß die derzeitige Jahresgebühr von 1250 ECU auf mindestens 3500 ECU angehoben werden müßte. Der Minister hat seine Vorstellungen erst vor wenigen Tagen dem EU-Verkehrsminister Kinnock dargelegt und ihn gebeten, baldmöglichst einen Vorschlag zur Anhebung der Autobahngebühren vorzulegen.

Falls bis Ende 1996 keine Entscheidung falle, bliebe keine andere Wahl, als den Straßentransit auf bestimmte ausgewiesene Fernstraßen zu beschränken und dafür besonders hoch belastete zu sperren. Eventuell müsse das Wochenendfahrverbot während der Urlaubszeit auf das ganze Jahr ausgedehnt werden. Die Vorstellungen Wissmanns wurden sowohl von der SPD als auch vom Verband der Automobilindustrie (VDA) als unbrauchbar zurückgewiesen. VDA-Präsidentin Emmerich meinte, daß die Gebührenpläne den Interessen des Standortes Deutschland zuwiderliefen, während Elke Ferner, verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, der Verdreifachung der Gebühren keine Chance gibt. Wissmann solle möglichst schnell streckenbezogene Gebührensysteme schaffen.

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in Berlin vertritt die Auffassung, daß der Lkw-Verkehr nur behutsam eingedämmt werden könne. Eine kurzfristige und kräftige Verteuerung des Straßengüterverkehrs, wie sie der verkehrspolitische Sprecher des Bundes für Natur und Umweltschutz, Albrecht Müller, verlangt – er fordert, stufenweise den Treibstoffpreis über 15 Jahre bis auf 4,60 DM/l und die Schwerverkehrsabgabe von 2500 DM auf 50000 DM anzuheben – sei ausgeschlossen. Die Produktion und Versorgung großer Teile der Bevölkerung brähe ohne Lkw zusammen. Das DIW meint auch, daß die Verkehrsprognosen für Bahn und Binnenschifffahrt für das Jahr 2010 nach unten und für den Lkw-Verkehr nach oben korrigiert werden müßten. (*Wir berichteten über die DIW-Prognosen ausführlich in Folge 21.*)

Auch das DIW kritisiert, daß es in der EU noch keine strikt umweltverträgliche Verkehrspolitik gebe. Wenn es dort nicht zur Einsicht komme, seien mittelfristig nationale Alleingänge zu erwägen. So sei es ab 1998 rechtlich möglich, in der Bundesrepublik eine fühlbare entfernungsabhängige Straßenbenutzungsgebühr einzuführen.

Keine Entwarnung beim Diesel

Auf einer Veranstaltung des Verbandes der deutschen Automobilindustrie (VDA) war vorgetragen worden, die Bewertung von Dieselruß als krebserregend sei nicht mehr zu halten. Als Beweis wurde angeführt, daß Dieselruß nur bei Ratten, nicht aber bei Hamstern Krebs verursache und daß keine Hinweise auf eine krebserzeugende Wirkung beim Menschen vorlägen.

Dagegen hält das Umweltbundesamt eine Neubewertung der krebserzeugenden Wirkung des Dieselrußes nicht für gerechtfertigt. Das Ergebnis der vom Bundesamt durchgeführten Untersuchungen ist, daß Dieselruß nach wie vor als

krebserzeugend bewertet werden muß. Es bekräftigt deshalb seine Auffassung, daß der Ottomotor mit geregelter Dreieckkatalysator gegenüber dem Dieselmotor das zu bevorzugende Antriebskonzept ist. Allerdings sind sowohl beim Otto- als auch beim Dieselmotor weitere Schadstoff/Kraftstoffverbrauchsverringerungen erforderlich.

Sommersmog

Was gegen den Sommersmog zu tun sei, ist zur Zeit Gegenstand heftiger Auseinandersetzungen. Die GRV möchte dazu erst Stellung nehmen, wenn entweder die Verordnung der Bundesregierung in Kraft tritt oder die einzelnen Länder bei Ablehnung dieser Verordnung eigene Regeln erlassen haben.

Unabhängig von diesen Auseinandersetzungen möchte die Bundesumweltministerin, Frau Angelika Merkel, ab dem Jahre 2000 generell das Fahren mit ungeregeltem Katalysator verbieten. Zur Zeit sind noch etwa 13,5 Mio oder mehr als ein Drittel aller Pkw in der Bundesrepublik älter als zehn Jahre und damit ohne Abgasreinigung.

Unterfinanzierter Bundesverkehrswegeplan

Wir hatten in den GRV-Nachrichten darüber berichtet, daß der Bundesverkehrswegeplan 1992, der bis zum Jahre 2012 gelten soll, hoffnungslos unterfinanziert ist. Jetzt wird über Auswege aus diesem Dilemma nachgedacht. Dabei wäre zunächst festzustellen, daß der Plan nur als Bedarfsplan für den Planungsbereich verbindlich ist. Wesentlich verbindlicher, was die Finanzierung anbelangt, sind die Fünf-Jahres-Pläne, die für die Straße schon seit langem eingeführt sind. Der letzte Plan für den Ausbau der Bundesfernstraßen (1993 – 1997) sieht eine Investitionssumme von rund 40 Mrd DM vor.

Vor kurzem hat nun der Bundesverkehrsminister erstmalig auch den Entwurf für einen Drei-Jahres-Plan der Schiene aufgestellt, der mit den Ländern diskutiert werden soll. Er sieht für die Investitionen in die Schiene in diesem Zeitraum 30,6 Mrd DM vor. 60% der Mittel sind für Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und für den Knoten Berlin vorgesehen. Im Westen steht die Neubaustrecke Köln – Rhein – Main an der Spitze, die nach den endlos langen Planungsfristen nunmehr alsbald ausgebaut werden soll. Wissmann möchte hier unbedingt die Finanzierung durch Private einbringen. So lange nicht weitere Strecken ausgebaut sind, soll die DB durch vermehrten Einsatz der Neigetechnik Fahrzeitverkürzungen erzielen. Die DB AG bestellte dafür in 1994 43 elektrische Fernverkehrstriebwagen mit Neigetechnik (Inter-City-T).

Mit einer Steigerung der Investitionen im Verkehrshaushalt um rund 11% auf 28,2 Mrd DM sieht Wissmann die finanziellen Voraussetzungen für eine deutliche Verbesserung der Verkehrsbedingungen weitgehend erfüllt.

BAHNEN

Quo vadis DB AG?

Chancen und Risiken der Strukturreform der Bahn im Güterverkehr

Auf Grund eines Vortrags von Roland Heinisch, Vorstand Forschung und Technologie sowie Güterverkehr der DB AG, am 14.2.1995 vor der Bezirksvereinigung Südbayern der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft stellt sich die aktuelle Situation im Güterverkehr der DB wie folgt dar:

- Wiederbelebung der Nachfrage im Güterverkehr (rund 10% tkm), der Trend hält auch Anfang '95 an
- besonders positive Mengenentwicklung im kombinierten Ladungsverkehr (KLV) (rund 20%)

- mengenmäßiger Zuwachs im reinen Stückgutgeschäft (5,4%) bei weiteren Mengenverlusten im Expresdienst (-29%)
- einzelne Erfolge mit Logistik-Zügen/-Konzepten in Verbindung mit Sammel-/Verteilerlager (auch im härtesten Wettbewerb)
- gleichzeitig Fortbestehen des Preisdruckverfalls
- nur Halten des Umsatzes im gesamten Ladungsverkehr (-0,1%), d.h. ein Delta von rund 10% Minus zwischen Leistung- und Erlösentwicklung
- kritisches Verhältnis der Mengen-/Erlösentwicklung im KLV (Leistungen rund 20%, Erlöse rund 4%)
- weiterer Umsatzrückgang im Stückgutverkehr (insgesamt -9%; beim Stückgut 6%, im Expresdienst -25%).

Dieses Ergebnis konnte aber nur dank eines straffen Ressourcen-Managements erreicht werden. Es stellt damit echte Produktivitätssprünge dar:

- die gefahrenen Zugkilometer sind um 2,4% zurückgegangen
- die Auslastung je Zug stieg um 12% (von netto 278 t/Zug auf 311 t/Zug), im KLV sogar um rund 18%
- die Wagenproduktivität konnte um rund 23% erhöht werden (u.a. durch Reduktion um 43000 Wagen (-17%) unter Berücksichtigung der eingestellten Privatwagen)
- die verkehrliche Personalproduktivität im Ladungsverkehr stieg um 23% (10% Mehrleistung bei 11% weniger Mitarbeiter)

Jedoch darf das aktuelle, zum Teil konjunkturbedingte Mengenplus nicht über die grundsätzlichen strukturellen Probleme der Bahnangebote hinwegtäuschen und mindert noch nicht den Preisdruck am Markt:

- unzureichende Qualität der normalen Produkte im Vergleich zum Lkw in den anspruchsvollen Märkten
- Nachwirkungen aus dem Halten (und teilweise auch Erkaufen) von Mengen über den Preis, teilweise auch durch kritische Verkehre (kranke Geschäfte)
- allgemeines Preisniveau stark abgesunken: Preisreduktion beim Lkw im 2. Halbjahr 1993 bzw. 1. Halbjahr 1994 von je 10 – 20%; beim Binnenschiff sogar um rund 40% (bis zu 60%), was bei uns in „nassen“ Relationen im Wettbewerb zu Preisopfern bis zu 50% führte; im 2. Halbjahr 1994 wieder gegenläufige Tendenzen beim Lkw (bis zu 20% gegenüber 1. Halbjahr)
- völlig unzureichend ist weiterhin die Produktivität bei den Anlagen und Fahrzeugen, auch wenn in 1994 schon gute Fortschritte erzielt wurden! Unsere Leistungserstellung ist zu teuer.

Zum Beispiel wird ein Güterwagen nur 27mal pro Jahr, d.h. alle zwei Wochen für einen Transport mit knapp 20000 DM Umsatz eingesetzt, bei 4000 km Lastlaufleistung im Jahr; beim Lkw sind es mindestens 100 Einsätze und Lastlaufleistungen von 80000 km. Hierfür verantwortlich waren nicht nur Überkapazitäten, z.B. Anfang 1994 50000 nichtbeschäftigte Wagen, sondern auch die Produktionsform des klassischen Einzelwagens im Rangiersystem mit sechsmal „Anfassen“, d.h. Zerlegung und Bildung von Zügen allein während eines Lastlaufs von Kunde zu Kunde.

Bei den Satelliten (letzte oder erste Verteilungspunkte) sah das Wagenaufkommen wie folgt aus: 6% sind ohne Aufkommen, 50% haben zwei Wagen (und weniger) pro Tag, 22% bringen 90% des Verkehrs.

Bei den Anteilen an Umsatz, Mengen, Leistungen und dabei auch an spezifischen Erlösen und Kosten fällt besonders auf, daß

- der Ganzzug mit 38% der Leistungen 30% der Erlöse bringt; er bindet dabei nur 16% der Zugkilometer
- der Einzelwagen mit 22% der Tonnen bzw. 42% der Leistungen fast die Hälfte der Erlöse des Schienengüterverkehrs bringt, aber überproportional Zug-km mit 59% (mit Kleingut 70%) und Zugbildungskapazitäten bindet

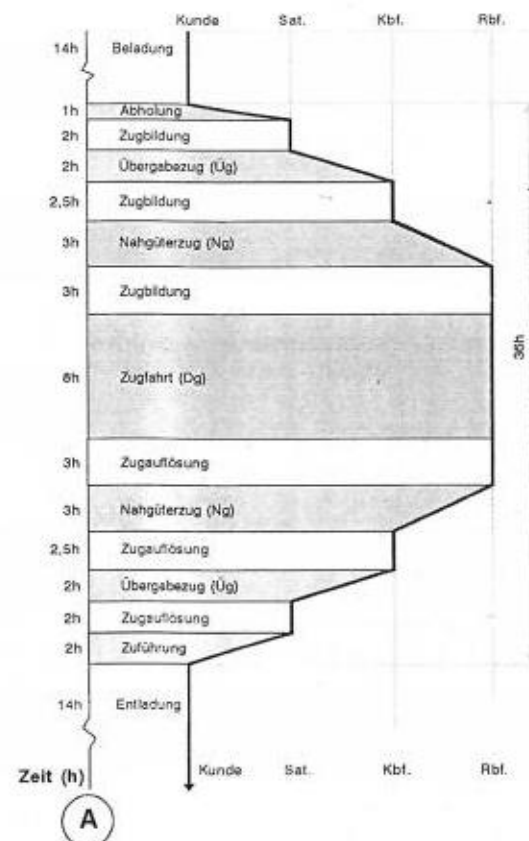
- der KLV mit nur 9% der Tonnen fast 20% der Leistungen bindet und nur knapp 9% der Erlöse bringt.: Seine spezifischen Erlöse je tkm sind mit 5,8 Pf/tkm halb so groß wie die des konventionellen Ladungsverkehrs zwischen Gleisanschlüssen mit 11,7 Pf/tkm.

Im Gleisanschlußverkehr sind höhere Erlöse erzielbar, im KLV sind den Erlösen enge Grenzen gesetzt und nur hoch produktive Schienenleistungen tragbar.

Dies verdeutlicht auch die Erlösergiebigkeit bzw. Kostenbelastung alternativer Transportketten Haus-Haus einzelner Leistungselemente Schiene, Straße, Umschlag. Zum Beispiel gibt der Markt für 20 t Haus-Haus dem Lkw 1000 DM für 560 km. Im KLV gilt am Markt das gleiche; für die Schiene bleiben dabei 445 DM, für den Vor- und Nachlauf auf der Straße 375 DM und für den Umschlag 120 DM. Im reinen Schienentransport von Gleisanschluß zu Gleisanschluß erhalten wir für 25 t 1200 DM und für 38 t 2000 DM.

Es lohnt sich also, für produktive Einzelwagen zu kämpfen. Dazu müssen wir einiges ändern.

Zeitliche Transportabwicklung Einzelwagen/Wagengruppe (Lastlauf)



Betrachtet man die internen Produktionsstrukturen, dann wird deutlich, mit welchen Handikaps die klassische Eisenbahn gegen den Lkw antritt:

- Ideal ist der ganze Zug zwischen Gleisanschlüssen, der mit voller Auslastung im Pendelumlauf fährt. Damit ist die Bahn auch dem Binnenschiff gegenüber wirtschaftlich wettbewerbsfähig. Leider schrumpfen diesen Massengut-Märkte mit den sich verändernden Wirtschaftsstrukturen. Außerdem stehen hierfür auch „Dritte“ mit eigenem Rollmaterial bereit, die künftig Zugang zur Fahrwegtrasse haben.
- Der Einzelwagen – aber auch noch die Wagengruppe – hat gegenüber dem Lkw gravierende Qualitätsnachteile (Transportzeit) und bindet in seiner derzeitigen Form zu viel Ressourcen an Personal, Fahrzeugen und Anlagen. Nur wenn der Einzelwagen auf der Schiene deutlich produktiver als der Lkw ist und zuverlässig produziert wird, kann er sich wirtschaftlich wettbewerbsfähig über einen günstigeren spezifischen Preis am Markt halten.

Perspektiven und Notwendigkeiten:

Die externen Prognosen signalisieren auch der Bahn Wachstum (z.B. bis 2010 130 bis 190 Mrd tkm). Die DB hat 1994 aber nur rund 70 Mrd tkm erreicht. Nimmt man die bahnfrendlichen, umweltorientierten Szenarien mit Restriktionen für den Lkw-Verkehr ernst, könnte man sich zurücklegen und abwarten, bis sich das Produktionssystem Bahn füllt.

Marktstrukturveränderungen und der Wettbewerb drücken stark auf da Geschäftsvolumen der Bahn. Gleichwohl sehen wir bei realistischem Marktanspruch die vorhandenen Chancen der Bahn und wollen sie nutzen. Wir müssen und werden neue Produkte und verbesserte Leistungen an den Markt bringen, um negative Wirkungen zumindest zu kom-

pensieren und mehr wirtschaftliche Verkehre auf die Schiene zu bekommen. Schwierig ist es vor allem, vom vielen Rangieren wegzukommen.

Die wesentlichen strategischen Ansätze sind:

1. Deutliche Produktivitätssteigerung in dem bestehenden Produktionssystem (Anlagen, Fahrzeuge, Personal)
2. Verzahnung der Leistungen mit anderen Bahnen im Regionalbereich, z.B. mit den großen Werksbahnen oder regionalen NE-Bahnen bis hin zu gemeinsamen regionalen Güter-Bahn-Gesellschaften
3. Aufbau von Logistikketten mit Zwischen- und Verteilagern (produktiver Hauptlauf auf der Schiene, teilweise mit Umschlagzentrum mit Just-in-time-Verteilung auf der Straße). Diese Lager haben gegenüber dem Lkw kaum Verlustzeiten, profitieren aber von dem zuverlässigen Hauptlauf auf der Schiene. Beispiele sind Pkw-Transporte, Coils, Papier, Kaufhausware.
4. Aufbau neuer qualitativer und kostenmäßig wettbewerbsfähiger Leistungsketten/-Netze für die Marktbefürnisse des Speditions-Wiederverkäufermarkts, z.B.
 - Direktleistung im KLV zwischen Terminals
 - Nabe-Speiche-System zwischen Frachtzentren

So werden wir in 1995 das hochdefizitäre GEP-System (Gepäck, Expreßgut) aufgeben und auf andere Systeme verlagern. Das Stückgut wird von Bahntrans befördert.

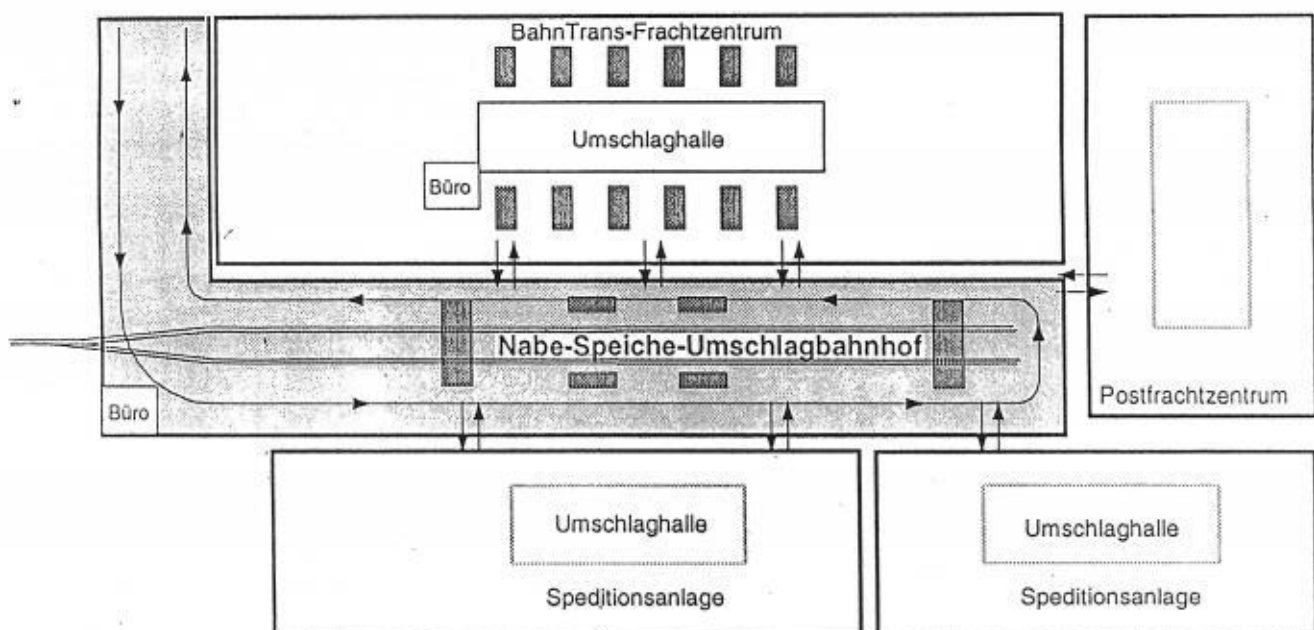
Maßnahmen und Erfolgspotentiale:

Als Rationalisierungspotential sehen wir bis 1997 rund eine Mrd DM, die auch von Fahrweg, Traktion und Werken als Beitrag zur Sicherung des Geschäftes zu erwarten sind. Die einzelnen Blöcke sind:

- im Güterwagenbereich und der Traktion 300 Mio DM
- im Zugbildungsbereich mit rund 300 Mio DM durch

Für das Nabe-Speiche-System werden neue "Mini"-Umschlagbahnhöfe errichtet, die einen kostengünstigen und schnellen Be- und Entladevorgang ermöglichen

- Idealanlage -



Verzahnung von Tätigkeiten und Konzentration der Anlagen (z.B. Rangierbahnhofneueordnung). Die Satelliten sollen von 3780 auf 1800, die Knotenbahnhöfe von 255 auf 120 und die Rangierbahnhöfe von 36 auf 15 reduziert werden.

- Im Schienengüterverkehr mit rund 400 Mio durch Kooperation mit NE- und Werksbahnen.

Die DB AG erwartet neue Geschäftspotentiale aus:

- Ausweitung von Logistikangeboten
- Technik für überlange Züge (2 oder 3 mal 700 m durch entsprechende Signaltechnik)

Darüber hinaus werden wir die heutigen Systemgrenzen der Rangiereisenbahn aufweichen. Wenn der Markt uns keine langen und schweren Güterzüge füllt, müssen wir den Zug flexibilisieren, um mit Zugmodulen (bis zu einzelnen Wagengruppen) direkt fahren zu können.

Wir brauchen auch neue Technologien, die uns das Bilden und Auflösen von Zügen erleichtern: Automatische Kupplungssysteme, neue Brems- und Steuerungssysteme und kleine, einzeln steuerbare Antriebseinheiten je Zugmodul.

Ein weiterer Ansatz ist die Flexibilisierung des Ladegefäßes, z.B. durch eine kleinere Box. Durch sie wird an Verpackung gespart. Die Gefäße müssen den Marktstrukturen folgen.

Dies sind teils längerfristige und technologische Ansätze.

Wir müssen beides: Diese neuen Systeme konzipieren und bereitstellen, gleichzeitig aber das heutige Geschäft sichern, auch durch aggressiven, kompetenten Marktauftritt im Vertrieb – wir schaffen hierzu die Strukturen. Und wir müssen in produktive Technik von heute investieren.

Die GRV meint dazu, daß die Zukunft des hochwertigen Eisenbahngüterverkehrs in der Kombination von Containerisierung und möglichst rangierfreiem Betrieb von Linienzügen mit „umsteigenden“ Containern in den Knotenpunkten liegt.

Im übrigen würde der klassische Transport von Einzelwagen gegenüber dem Lkw wettbewerbsfähiger, wenn

- die Industrie mehr Wert auf die zeitgerechte, pünktliche Zustellung anstelle eines Transportes unter großem Zeitdruck Wert legte und vor allem, wenn
- der Straßengüterverkehr, der zu den am höchsten subventionierten Bereichen unserer Wirtschaft zählt, endlich zu den vollen anteiligen Wegekosten und nach und nach zu den von ihm verursachten sonstigen externen Kosten herangezogen würde.

Die beabsichtigten technischen Neuerungen, um aufwendiges Rangieren vor allem bei der Zustellung und Abholung zu vermeiden – befinden sich u.W. noch nicht einmal im Versuchsstadium. Es wird deshalb, abgesehen von den Fragen der Wirtschaftlichkeit, ein langdauernder Entwicklungsprozeß werden.

Die GRV befürchtet, daß Synergien mit anderen Bahndiensten, z.B. mit dem Personenverkehr, verlorengehen, wenn jede Sparte ihre eigenen Lokführer haben soll. Das wird sich noch verstärken, wenn die DB AG in einzelne Aktiengesellschaften aufgespalten wird.

Keine Investitionskürzungen für die Bahn

Dr. Theodor Waigel, Bundesfinanzminister, sagte bei den Haushaltsberatungen mit Blick auf den großen Finanzbedarf der Bahn und auf die staatliche Gesamtverschuldung des Bundes: Auch Investitionspläne der Bahn sind nicht sakrosankt und können zeitlich gestreckt werden. – In 1996 kommt die zweite Stufe der Bahnreform (Regionalisierung des Nahverkehrs) und weiter sind Kostenübernahmen insbesondere im Personalbereich erforderlich. Das ergäbe eine Finanzierung von etwa 6 Mrd DM. Bundesverkehrsminister Wissmann will deshalb den Verkauf von Bahnliegenschaften forcieren und die Veräußerung von Bundesunternehmen, z.B. Anteile an der Lufthansa, vorantreiben, um Geld in die Kasse zu bekommen. In diesem Jahr und 1996 sind an Investitionen für die Bahn je 10 Mrd DM vorgesehen. 1994 waren es nur 7,7 Mrd, weil die Bahn Gelder nicht abgerufen hat. Insgesamt zahlt der Bund für die Bahn pro Jahr etwa 31 Mrd DM.

Auch die im Vorstand der Unionsfraktion für Verkehr zuständige Hannelore Rönsch will das Finanzloch der Bundesregierung durch ein Zusammenstreichen der Investitionen für die Bahn schließen. Dieser Auffassung widersprach der Vorsitzende des Verkehrsausschusses, Dyonis Jobst. Er meinte, die Investitionen für die Bahn dürften keinesfalls gekürzt werden. Der durch die Bahnreform eingetretene Aufwärtstrend darf durch Investitionskürzungen nicht gestoppt werden. Auch Frau Elke Ferner, verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Opposition, sagte dazu: „Damit ist die Bahnreform zu Ende, bevor sie noch richtig angefangen hat.“

Flächenbahnkonzept – „Neue Bahn“

Vor kurzem hat der Geschäftsführer des Deutschen Naturschutzringes, Helmut Röscheisen, mit den Autoren Schallaböck, Hesse und Monheim die Studie „Konzept für eine neue Bahn“ vorgestellt, die vom „Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie“ und dem „Institut für Ökologische Wirtschaftsforschung“ unter Förderung durch die „Deutsche Bundestiftung Umwelt“ erstellt wurde.

Demnach könnte innerhalb der nächsten 15 Jahre der Umfang des Straßenverkehrs halbiert werden, wenn die Bahn durch Ausbau und Modernisierung ihren Anteil im Personenverkehr auf das Vierfache und im Güterverkehr auf das Dreifache steigern würde. Dabei soll der Straßengüterverkehr bis zum Jahre 2010 von den in der DIW-Trendprognose ermittelten 257 Mrd tkm (wir berichteten hierüber in Nr. 21 der GRV-Nachrichten) auf 100 Mrd tkm zurückgefahren werden, während die Eisenbahn statt der prognostizierten 135 Mrd tkm auf 220 Mrd tkm zulegen soll. Der motorisierte Individualverkehr soll gegenüber 1992

halbiert werden. Auch der Luftverkehr soll drastisch abgesenkt werden.

Bis zum Jahre 2010 könnte so ein ausgewogenes Verhältnis zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personenverkehr erreicht werden, und auch im Güterverkehr wäre eine umweltverträgliche Form der Arbeitsteilung zwischen Straße und Schiene möglich.

Kern der Überlegungen von Heiner Monheim ist, daß unser Bahnsystem eine Trendwende von der „Schrumpfbahn“ zur „Flächenbahn“ braucht. Eine weitestgehende Flächenerschließung wird für nötig erachtet, um die aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen notwendige Stärkung des Systems Bahn auch praktisch zu realisieren. Das vorgestellte Konzept sieht vor, letztlich 95% der Bevölkerung im Halbstundentakt mit Bahnangeboten zu bedienen.

Im einzelnen enthält das „Konzept für eine neue Bahn“ Aussagen zu folgenden Punkten:

- Produktstruktur im Personen- und Güterverkehr
- zeitliche und räumliche Angebotsdichte
- Auslegung des Rollmaterials (Nahverkehrswagen, Schiene-Kurier)
- betriebliche Nutzung des Netzes (Trenn- und Mischbetrieb)
- Tarifstruktur (Bahncard, Smartcard)
- Schnittstellen (Bahnhöfe, Terminals)

Die Umsetzung der Leitidee einer Flächenbahn basiert auf einem offensiven Unternehmenskonzept, das gleichermaßen der Kundenorientierung und der Verbesserung der Ertragssituation der Bahn dient. Dies bedeutet, daß die Schieneninfrastruktur entsprechend ausgebaut und modernes, dem jeweiligen Verkehrszweck optimal angepaßtes Wagenmaterial angeschafft werden müssen. Jährlich müssen 600 km neu und 2400 km ausgebaut werden. Insgesamt wird jährlich mit einem Ausgabevolumen in der Größenordnung von 40 Mrd DM gerechnet, also erheblich mehr als heute, allerdings bei etwa vierfacher Transportleistung im Personen- und dreifacher im Güterverkehr.

Damit die Güterbahn wieder tragende Anteile auf dem Verkehrsmarkt übernehmen kann, ist neben einer offensiven Ausschöpfung von Marktpotentialen die Schaffung einer geeigneten Infrastruktur, neuer Produktsysteme und einer günstigeren Angebotsgestaltung erforderlich. Stichworte wie Linienzüge, Short-Liner, Shuttlezüge, Ringzugsystem, Vermehrung der Gleisanschlüsse (es sollen 20000 mobilisiert werden), vereinfachte Umschlagtechnik Schiene-Straße u.a. sind hier zu nennen.

Der Ausbau des Bahnsystems allein reicht indessen nicht aus, um die hochgesteckten Ziele zu erreichen und die gesamtwirtschaftlichen Vorzüge des Schienenverkehrs voll zur Geltung kommen zu lassen. Vielmehr sind gleichzeitig flankierende Maßnahmen des Staates und verbesserte Rahmenbedingungen erforderlich. Die Studie nennt hier:

- schrittweise steigende Mineralölsteuer zur besseren Anlastung externer Kosten
- Streichung der „Kilometerpauschale“ und Einschränkung der steuerlichen Absetzbarkeit von Fahrzeugen
- Parkraumbewirtschaftung mit Lenkungscharakter
- Angleichung des Kerosinpreises an den Benzinpreis
- jeweils fortzuschreibende Verbrauchslimits

- Tempolimits
- Verkehrsberuhigung
- Umwidmung bisheriger Verkehrsflächen
- offensive Gestaltung der Bahnregionalisierung durch Nahverkehrsgesetze der Länder und Nahverkehrspläne der Gebietskörperschaften

Es geht dabei vor allem darum, die bisherige Bevorteilung der ökologisch unverträglichen Verkehrssysteme Auto und Flugzeug deutlich zurückzunehmen.

Grundsätzlich steht die GRV Zielen der Studie positiv gegenüber, wenngleich Kritik an einzelnen Punkten angebracht erscheint. Die GRV teilt insbesondere die Forderung nach flankierenden verkehrspolitischen Maßnahmen, die längst überfällig sind. Sie teilt ferner die Auffassung, daß der Anteil der Schiene am gesamten Verkehrsaufkommen erheblich ausgeweitet und daß der Schienenverkehr in der Region ertüchtigt werden muß. Das kann allerdings nicht so weit gehen, daß sämtliche stillgelegten Nebenbahnen und Gleisanschlüsse reaktiviert werden, denn wo nur geringes Verkehrspotential vorhanden ist, ist die Straße (Lkw und Bus) das geeignetere Verkehrssystem. Entschieden abzulehnen sind der vorgeschlagene Verzicht auf weitere Hochgeschwindigkeitsstrecken und die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 200 km/h. Wir brauchen noch Neubau-Magistralen, auch aus Kapazitätsgründen, denn es sollen ja der innerdeutsche Luftverkehr, der Pkw-Reiseverkehr und der weiträumige Lkw-Verkehr weitgehendst auf die Schiene verlagert und der Schienennah- und -Regionalverkehr verdichtet werden. Um die Reisezeit von Haus zu Haus gegenüber der Straße unterbieten zu können, muß – wegen des unvermeidlichen Umsteigens – auf den Magistralen mit höherer Geschwindigkeit als 200 km/h gefahren werden können. Nur eine schnelle Bahn ist attraktiv genug, um den Gesamtenergieverbrauch im Verkehr durch Verlagerungseffekte zu senken.

Zu einigen Details:

Über die Durchführbarkeit der Bedienung der vielen Gleisanschlüsse und die Wirtschaftlichkeit neuer Bedienungsformen schweigt sich das Gutachten aus.

Das Gutachten meint:

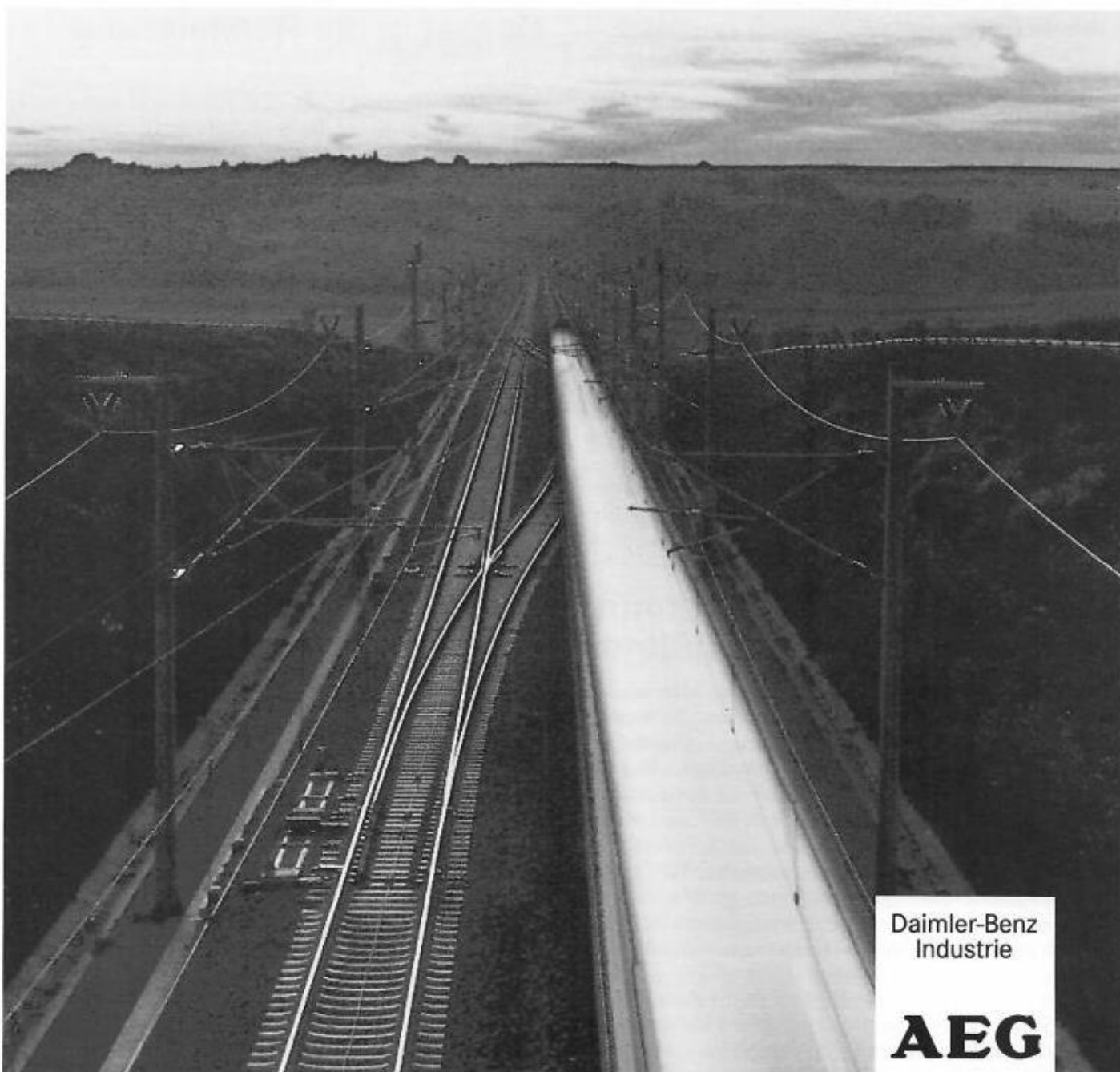
„Vernachlässigt man die Fahrwegkosten, so soll der einzelne Triebwagen zu gleichen Kosten wie ein Standardbus fahren, bei allerdings verdoppelter Platzkapazität und deutlich höherem Fahrkomfort.“ Dabei vergessen u.E. die Gutachter einerseits die Signal- und Informationskosten der Bahn und andererseits muß bei der Bahn vom Fahrzeug eine höhere Stoßkraft aufgenommen werden als auf der Straße (deshalb konnte auch der kürzlich vorgestellte Schienendoppelstockbus keine Zulassung erhalten). Von solchen Auflagen – auch für die Sicherheit der Schienenfahrzeuge besonders an Bahnübergängen – kann niemand die Bahn befreien. Ihr Bremsweg ist aus physikalischen Gründen um ein Vielfaches größer als der der Straßenfahrzeuge. Dies erfordert schärfere Auflagen.

AEG Kompetenz auf der Schiene: Wirtschaftlichkeit, Technik und Betrieb.

Alles dreht sich um Mobilität. Sie zu erhalten ist unsere wichtigste Herausforderung. Wir setzen viel in Bewegung, um den schienengebundenen Nah-, Regional- und Fernverkehr zu optimieren. Mit innovativen Bahnsystemen ermöglichen wir zukunfts-

sicheres Verkehrsmanagement, weil wir mehr bieten als umweltschonende Fahrzeuge und energiesparende Fahrwegsysteme. Wir führen Analysen, Planungen und Entwicklungen durch und realisieren Finanzierungs- und Servicekonzepte. Schließlich gehören wir zu den Systemanbietern, die weltweites Know-how besitzen, um Lösungen der Verkehrsprobleme auf den Punkt zu bringen – unter wirtschaftlichen, technischen und betrieblichen Aspekten. Eine Kompetenz, die intelligente Verbindungen schafft. Und Lebensqualität.

AEG Schienenfahrzeuge GmbH, Hennigsdorf
AEG Bahnfahrwegsysteme GmbH, Berlin



B.2129

ZUKUNFT BEGINNT TÄGLICH

DB AG erzielt Gewinn im ersten Geschäftsjahr

Der Deutsche Bahn-Konzern hat 1994 einen Gesamtumsatz von knapp 29 Mrd DM erreicht und dabei einen Überschuß von 180 Mio DM erzielt. Das ist das Ergebnis des testierten Jahresergebnisses. In der DB AG belief sich das Betriebsergebnis auf 89 Mio DM bei einem Umsatz von etwa 23,8 Mrd DM. Sie lag bei den Umsatzerlösen um 2,1% über den Vorjahresergebnissen von DB und DR. Damit sei der Staatshaushalt, hochgerechnet aus 1993, um 3 Mrd DM entlastet worden.

Im Personenverkehr steigerte die DB AG ihre Leistungen gegenüber dem Vorjahr um 2,3% und erreichte einen Umsatz von mehr als 4,38 Mrd DM (+0,7%). Im SPNV wurden 10,8 Mrd DM umgesetzt (+5,7%).

Im Güterverkehr, Sparte Ladungsverkehr, wurden knapp 7 Mrd DM umgesetzt (-0,5%).

Im Stückgutverkehr erreichte der Umsatz knapp 1,1 Mrd DM (-8,8%).

Durch Abbau von Personal ist die Produktivität gestiegen. Dieser Personalabbau werde, so Vorstandsvorsitzer Heinz Dürr, auch in diesem und nächsten Jahr weitergehen, und zwar soll die Zahl der Beschäftigten 1995 von 320 000 (Ende 1994) auf 280 000 und 1996 auf 260 000 zurückgehen.

Im ersten Quartal 1995 ist rund ein Viertel des geplanten Umsatzes realisiert worden; im Kombinierten Verkehr gab es einen Zuwachs von 5% und im Stückgutverkehr von 9%. Das Ticket „Schönes Wochenende“ hat mit 2,3 Mio verkauften Fahrscheinen eine Einnahme von 30 Mio DM erbracht. Zum Fahrplanwechsel ist der Preis von 15 DM auf 30 DM angehoben worden.

Bei den Investitionen liegt man im Plan und wird, wenn die Mittel der öffentlichen Hand rechtzeitig fließen, die gesteckten Ziele auch erreichen.

„Thalys“

Das Wort Thalys bezeichnet das jüngste Mitglied der Hochgeschwindigkeitsfamilie in Europa. Es handelt sich um die Schnellverbindung Paris – Brüssel – Köln/Amsterdam (P-B-K-A). Die vier beteiligten Bahnen wollen ab Mitte 1996 den Verkehr auf der Route Paris – Brüssel – Amsterdam aufnehmen. Von 1997 ab soll der Streckenast von Brüssel nach Köln für den Schnellverkehr eröffnet werden. Es werden dafür die aus dem TGV weiterentwickelten „Thalys“-Züge eingesetzt werden. Die 27 vorgesehenen Züge sind mit vier verschiedenen Stromsystemen ausgerüstet: 1500 Volt Gleichstrom in den Niederlanden, 3000 Volt Gleichstrom in Belgien, 15000 Volt, 16 2/3 Hz in Deutschland und 25000 Volt, 50 Hz in Frankreich. Diese Züge, die auf vier verschiedene Sicherungssysteme ausgelegt sind, und eine besondere Farbgebung (Europarot) bekommen sollen, erhalten damit auch den Zugang zum ICE-Netz der DB, zum französischen TGV-Netz und zu den Eurostar-Kanaltunnelzügen. Leider kommt der

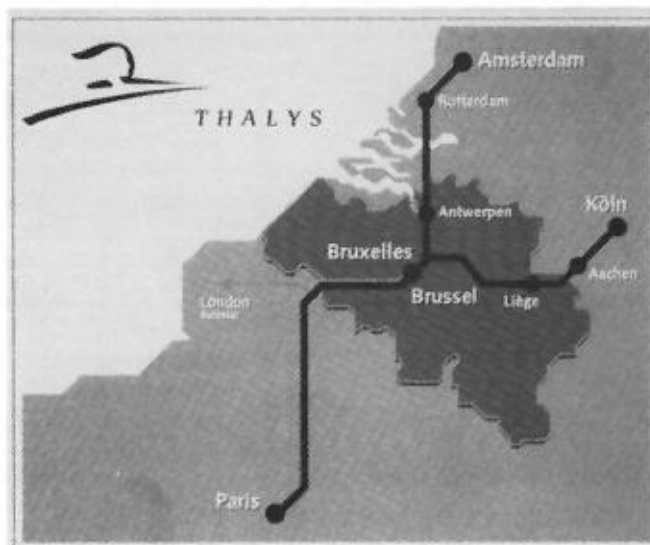
Neustreckenbau in Belgien sehr schlecht voran. Es klappt hier eine Finanzierungslücke von rund 2 Mrd DM.

Wenn in einigen Jahren die Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main fertiggestellt ist und dann auch Hochgeschwindigkeitszüge Frankfurt/Main – Brüssel – Paris fahren, könnten auch ICE-Züge diese Fahrt aufnehmen. Dafür stehen dann die ICE-Mehrsystemzüge (ICE-M) zur Verfügung.

Die GRV meint, die Interoperabilität würde gewinnen, wenn man sich für den internationalen Hochleistungs-schieneverkehr auf einen Fahrzeugtyp einigen könnte.

Das Jahrhundertprojekt, die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main geht im Herbst in die Realisierung

Schon im Jahre 1969 wurde erstmals über dieses Projekt diskutiert, von dem viele Verkehrspolitiker und -wissenschaftler glauben, es sei eigentlich das wichtigste Eisenbahnprojekt in der Bundesrepublik, verkürzt es doch den Weg vom Ruhrgebiet und Köln in das Rhein-Main-Gebiet ganz erheblich. Warum kommt dieses Projekt so spät? Wenn in diesem Herbst der erste Spatenstich erfolgt, hat es immerhin 26 Jahre vom ersten Gedanken bis zum Beginn seiner Verwirklichung gedauert. Es sind nicht nur enorme, sich über Jahrzehnte ausdehnende Schwierigkeiten bei der Raumordnung und der Planfeststellung gewesen, vielmehr rechnete sich das Projekt seinerzeit nicht. Die Neubaustrecken Mannheim – Stuttgart und Hannover – Würzburg kamen auf ein wesentlich besseres Nutzen/Kosten-Verhältnis als Köln – Rhein/Main, weil die beiden Strecken erheblich mehr Nutzen für den Güterverkehr brachten. Bei der Strecke Köln – Rhein/Main standen für



den Güterverkehr aber erhebliche parallele Kapazitäten auf der rechten Rhein- und auf der Ruhr/Siegstrecke zur Verfügung. Als der Güterverkehr in der Betrachtungsweise zurückstehen konnte, entschloß man sich, die Strecke nur für den schnellen Reiseverkehr zu trassieren und ließ Steigungen bis 4% zu. Bereits der Bundesverkehrswegeplan 1985 enthielt das Projekt, das immer heftig umkämpft war. Umstritten war der Verlauf der Schnellbahn; Bonn und Koblenz sollten angebunden werden. Jetzt müssen die Bonner in Siegburg zusteigen. Das Land Nordrhein-Westfalen setzte den Anschluß der Trasse an den Flughafen Köln – Bonn mit einem unterirdischen Airport-Bahnhof durch, gegen den jedoch die Grünen Einspruch erhoben haben. Die Mehrkosten dafür betragen etwa 1 Mrd DM, die sich das Land Nordrhein-Westfalen, der Flughafen und der Bund teilen müssen. Das Land Rheinland-Pfalz, das die Anbindung von Koblenz verlangte, wurde durch einen Haltepunkt in Montabaur entschädigt. Die Politiker in Hessen setzten sich mit einem Bahnhof bei Limburg durch. Letzte Details um den Anschluß von Wiesbaden harren noch der Klärung. Über einige Einzelheiten, z.B. ob die Autobahn Wiesbaden – Frankfurt mit einem Tunnel oder einer Brücke gequert werden soll, wird immer noch heftig gestritten. Die 177 km lange Strecke von Köln nach Frankfurt/Main soll vom ICE in 60 Minuten durchfahren werden. 8,9 Mrd DM soll das ganze Projekt kosten. Es enthält 25 Tunnel und 17 Talbrücken von insgesamt 5,4 km Länge. Die DB AG rechnet mit jährlich 50 Mio Fahrgästen.

Mit dem Autoshuttle am Stau vorbei

Was vor nunmehr fast 20 Jahren die Deutsche Bundesbahn und der ADAC mit dem Weiß-Blau-Expresß zwischen Ingolstadt und Raubling bei Rosenheim jeweils während des Urlaubsverkehrs im Sommer zur Entlastung der Autobahn einige Jahre lang mit gutem Erfolg praktizierten, erfährt nunmehr in bescheidenerer Form eine Neuaufgabe.

Bahn AG und ADAC entwickelten einen Shuttle-Service zwischen Hannover-Lehrte und Berlin-Grunewald. Seit dem 10. April verkehren täglich zwei Huckepackzüge mit zehn Autotransportwagen, zwei Restaurantwagen und zwei 1. Klasse-Sitzwagen. Sie befördern streßgeplagte Autofahrer mit besonderem Komfort. Die Fahrzeit dauert drei Stunden. Die einfache Fahrt kostet zur Zeit 99 DM, Hin- und Rückfahrt 149 DM. Dafür werden Kraftwagen bis zu fünf Personen befördert.

Die GRV wünscht der Bahn AG und dem ADAC ein gutes Gelingen dieses Versuches.

Die Deutsche Bahn, der umweltfreundliche Verkehrsträger

Mehr Verkehr auf der Schiene führt zu einer geringeren Belastung der Umwelt, sagt der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Heinz Dürr. Weiter meinte er, daß das Technologiesystem Bahn der einzige Verkehrsträger, abgesehen vom Schiff, sei, bei dem wirtschaftlicher Erfolg gleichbedeutend mit mehr Umweltschutz sei.

Im sogenannten „Aktionsprogramm DB AG“, dem Sanierungs- und Zukunftskonzept der Bahn, spiele der Umweltschutz eine zentrale Rolle.

Die wichtigsten beschlossenen Umweltziele seien:

- Reduktion des spezifischen Energieverbrauchs im Gesamtsystem um 25% bis zum Jahre 2005. Immerhin ist heute schon der spezifische Energieverbrauch beim ICE nur halb so groß wie beim Pkw und bei S-Bahnen nur 1/4 des Pkw.
- Neue Konzepte für den Lärmschutz, u.a. werde ein „Low-Noise-Train“ mit anderen europäischen Bahnen im Güterverkehr entwickelt.
- Beseitigung ökologischer Altlasten durch Bodensanierung.

Erstmals wurde ein wissenschaftlicher Umweltbeirat gegründet. Wesentliche Themen sind: Neue Technologien, sowohl im technischen Sinn bei Werkstoffen, Antrieben, Steuerungen, insbesondere aber in betriebstechnologischer Hinsicht: Leichtbau, flexible Einheiten für bessere Anpassung der Nachfrage und damit Auslastung, automatische Betriebssysteme für bessere und flüssigere Nutzung von Strecken und Knoten.

Alles in allem: „Der wirtschaftliche Erfolg der Bahn ist gleichzeitig ihr Beitrag zum Umweltschutz.“

Kühne und Nagel will Bahn verstärkt nutzen

Daß ökonomische und ökologische Interessen einander nicht zuwiderlaufen müssen, zeigt das Unternehmen mit seinen Bahnaktivitäten. 1994 fertigte es 8,15 Mio t mit 211000 Güterwagen ab. Alle bedeutenden Terminals haben Gleisanschlüsse, mit denen unnötige Umschläge vermieden werden. Es hat mit den maßgeblichen europäischen Eisenbahnen und Waggonbetreibern langfristige Verträge abgeschlossen. Sie zielen u.a. darauf ab, durch Verkehrsbündelung und gemeinsame Rückladung Kosten zu senken. Besonders engagiert sich Kühne und Nagel, durchgehende Straßenverkehre auf den kombinierten Ladungsverkehr zu verlagern. Mittelfristig will das Unternehmen seinen Transportanteil auf der Schiene noch erheblich ausbauen.

Nicht jeder ist so sauber wie der Erdgasbus.



Mit dem großen, sauberen Erdgasbus fährt auch der kleine Peter. Putzig, aber schmutzig.

Das ist der schwarze Peter. Vorne mit dem Ball. Der hinter ihm ist nämlich das komplette Gegenteil. Ein ganz besonders sauberes Exemplar, so sauber wie noch keiner vor ihm. Der Mercedes-Benz Erdgasbus. Das eigentlich Neue daran ist der Motor. Da kommt so gut wie nichts mehr raus, denn durch Erdgas entstehen keine Rußpartikel. Soviel Umweltbewußtsein finden Sie natürlich nicht in irgendeinem Bus,



Mercedes-Benz
Omnibusse

sondern in unseren modernen Niederflrbusen, bekanntlich Stand der Technik im öffentlichen Personen-Nahverkehr. Die Investition in einen Erdgasbus macht sich also bezahlt. Denn damit befördern Sie die Fahrgäste geradewegs ins nächste Jahrtausend. Das Jahrtausend der Verantwortung gegenüber unseren Kindern und Enkeln. Damit der schwarze Peter auch an seiner ganz persönlichen Zukunft die reine Freude hat.

Ihr guter Stern auf allen Straßen.

Reaktivierung von Nebenstrecken

In Rheinland-Pfalz erlebt die Schiene eine Renaissance. Nach der Reaktivierung der für den Personenverkehr stillgelegten Strecke Grünstadt – Eisenberg im vergangenen Jahr fahren die Züge seit dem 28.5.1995 über Eisenberg hinaus bis Ramsen. Im Zuge der Strecke Neustadt – Grünstadt wird der 10 km lange Streckenabschnitt bis Monsheim für den Personenverkehr wieder eröffnet. Weiter ist vorgesehen, den grenzüberschreitenden Personenverkehr zwischen Winden und dem elsässischen Wissenbourg wieder zu eröffnen.

Stillegung von Nebenbahnen

Mit Fahrplanwechsel zum 28.5.1995 ist der Personenverkehr auf folgenden Strecken eingestellt worden: Grevesmühlen – Klütz, Velgast – Triebsees, Wustermark – Nauen, Lübben Süd – Beeskow, Luckau – Herzberg Stadt, Strasburg – Prenzlau, Prenzlau – Gramzow, Angermünde – Bad Freienwalde, Bedburg – Düren, Altenburg – Rarsdorf, Erfurt Nord – Erfurt Berlinerstraße, Bufleben – Friedrichs-wert, Korbach – Bad Wildungen, Hartenrod – Niederwalgen.

Luckau – Uckro wurde bereits im Februar stillgelegt. Damit schrumpft das Streckennetz der DB um 300 km.

Auch in Thüringen beabsichtigt die DB, Nebenbahnen stillzulegen, was aber bisher am Widerstand des Landes scheiterte. Im Zuge der Regionalisierung wird sich zeigen, ob das Bahnsterben weitergeht oder gebremst wird. So lange die ÖPNV-Mittel des Bundes reichlich fließen, wird hier wohl behutsam vorgegangen.

Bei Einführung des integralen Taktfahrplans wird sich zeigen, so der bayerische Verkehrsminister Wiesheu, wie die Züge besetzt sind. Bei mangelnder Auslastung werden sich Betriebseinstellungen nicht vermeiden lassen.

ANDERE VERKEHRSTRÄGER

Transrapid

Minister Wissmann erklärte anlässlich der Mitgliederversammlung des Deutschen Verkehrsforums im Frühjahr, daß der Transrapid aufgrund seiner höheren Fahrgeschwindigkeit geeignet sei, die Straßen vom Langstreckenverkehr zu entlasten sowie den Kurzstreckenverkehr zu reduzieren. Gleichzeitig würden auf der Schiene zwischen Deutschlands größten Städten Hamburg und Berlin dringend benötigte Güterverkehrskapazitäten freigesetzt. Darüber hinaus sähe er eine gute Chance, den Transrapid im Einvernehmen mit der Europäischen Kommission auch in eine europäische Dimension wachsen zu lassen und ihn zum Bestandteil der Transeuropäischen Netze zu machen. Die Bundesregierung habe sich mit Nachdruck dafür eingesetzt.

Einer Schweizer Zeitschrift ist jedoch zu entnehmen, daß der Transrapid nicht in die Liste der Vorschläge für die im Rahmen der transeuropäischen Netze zu verwirklichenden Projekte aufgenommen worden ist. Die Hoffnungen, daß sich die EU über die Europäische Investitionsbank mit 10% an den Gesamtkosten der Magnetschnellbahn in Höhe von 8,9 Mrd DM beteiligt, haben sich damit zerschlagen. Die GRV möchte hier nochmals ihre Bedenken zum Transrapid wiederholen. Der Transrapid ist ein Fremdkörper im

Transeuropäischen Netz der Schiene. Er zwingt zum Umsteigen und ist nicht kompatibel mit der eingesetzten Rad-Schiene-Technik. Der Transrapid soll mit 400 km/h verkehren, die Rad-Schiene-Technik bringt es immerhin auch auf 350 bis 380 km/h. Auf 100 km bringt der Transrapid einen Fahrzeitgewinn von 2,4 Minuten. Eine Schienenneubaustrecke, die um vieles billiger ist, bringt die gleichen freien Kapazitäten für den Güterverkehr. Zudem können auf den für den Güterverkehr trassierten Neubaustrecken (in der norddeutschen Tiefebene ist der Kostenunterschied nur gering) während der Nachtstunden auch Güter transportiert werden.

Wenn im Haushalt des Bundesverkehrsministers nach Dr. Waigel eingespart werden muß, sollte auf dieses Vorhaben verzichtet werden.

Post im Wettbewerb mit den Paketdiensten

Die Post hat bei ihren Paketdiensten bisher nur einen Kostendeckungsgrad von 80%. Die Post, so Seegers-Krückeberg, Vorstandsmitglied der Deutschen Post AG, Postdienst, meint dazu, daß die Post immer noch 10% ihrer im Postdienst erzielten Umsätze an den Bund abliefern

muß. Wäre das nicht der Fall, würde die Post auch schwarze Zahlen schreiben. Die Post ist Mehrwertsteuerpflichtig, aber nicht vorsteuerabzugsberechtigt. Dieser Nachteil wirke sich vor allem beim Bau der Frachtzentren aus. Die Investitionssumme von gut 3 Mrd DM enthalte allein 600 Mio DM Mehrwertsteuer. „Wir kaufen die Fremdleistungen um 15% teurer ein als die Privaten.“ An den Schalterdiensten sei die Post mit 20% beteiligt. Im Jahre 1990 hätte die Post bei drei Mrd DM Umsatz für die Vorhaltung der 22000 Annahmestellen eine Mrd DM zahlen müssen. Dafür, meinten die Wettbewerber, habe die Post leider immer noch Sonderrechte beim Transport auf den Straßen.

Car-Sharing

Der Kölner Verkehrswissenschaftler Professor Baum kommt in einer Studie, die er im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt hat, zu dem Ergebnis, daß mit dem Car-Sharing in Deutschland mehr als eine Mio Pkw eingespart werden könnten. Beim Car-Sharing schaffen mehrere Haushalte ein gemeinsames Auto an, das sie nach Bedarf individuell nutzen können. Damit könnten in den Städten Straßen und Parkplätze erheblich entlastet sowie die gesamte Pkw-Fahrleistung verringert werden. Car-Sharing-Organisationen könnten sich übergreifend als „Mobilitätsmanager“ betätigen. Größere Fahrleistungen würden im Taxi- und Leihwagenbereich entstehen. Aber die Frage, ob der Bürger das will, bleibt offen. Bundesverkehrsminister Wissmann sagte zur Studie: „Car-Sharing ist eine interessante Möglichkeit, unsere Städte lebenswert und trotzdem mobil zu erhalten.“

VERKEHR IM AUSLAND

Eurotunnel – Erstmals Einnahmen höher als Betriebskosten

Allmählich scheint sich der Verkehr durch den Eurotunnel einzuspielen. Die Bilanz der Betreiber des Eurotunnels sieht nach wie vor recht ungünstig aus. Um die hohen Schulden bedienen zu können, müßten die Einnahmen im Jahr 700 Mio Pfund betragen. Dazu kommt noch die Abdeckung der Betriebskosten in Höhe von 200 Mio Pfund. Jetzt sind wenigstens die Einnahmen höher als die Betriebskosten, so daß die Schulden nicht mehr weiter ansteigen.

Nach neuesten Berichten werden derzeit pro Tag 3300 Pkw und 730 Lkw mit den Shuttle-Zügen befördert. Darüber hinaus verkehrten neben den Reisezügen (Eurostar) zwischen Januar und April dieses Jahres 1200 Güterzüge. Die Tendenz ist steigend.

Neueste Meldungen: Im Mai 1995 haben insgesamt 28260 Lkw den Tunnel passiert, das entspricht einer Steigerung von 25% gegenüber dem Vormonat. Der Marktanteil am Kanalverkehr liegt jetzt bei 35%.

Klarheit für die Betuwelinie

Selbst der bisherige Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt, Dr. Gerd W. Hulsmann, der gleichzeitig Konsul der Niederlande ist, sagte kürzlich anlässlich einer Veranstaltung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft in München, daß der Hafen Rotterdam diese Bahnanbindung braucht.

Ein positiver Beschluß für den Bau der Betuwe-Bahn war schon unter der Regierung van Lubbers gefällt, jedoch unter der folgenden Regierung von Kok wieder infrage gestellt worden. Es wurde eine Kommission beauftragt, nach anderen Lösungen zu suchen. Die Kommission kam jedoch zu dem Ergebnis, daß es keine Alternativen gibt.

So dürfte nach Zustimmung der Regierung in Kürze auch das niederländische Parlament dem Bau zustimmen. Dann steht dem Neubau einer 120 km langen Bahnlinie zwischen Rotterdam nach Emmerich nichts mehr im Wege. Mit dem Baubeginn wird 1997 und mit dem Betriebsbeginn in 2004 gerechnet. Die Kosten betragen 7,3 Mrd DM.

Die niederländische Verkehrsministerin, Frau Jorritsma-Lebbink, sagte, die Verwirklichung dieses Projekts sei die einzige Möglichkeit, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern und den Anteil des Verkehrssektors an der Umweltbelastung zu senken.

Bundeskanzler Kohl, der vor kurzem die Niederlande besuchte und in einem Hubschrauberrundflug den Hafen von Rotterdam besichtigte, zeigte sich beeindruckt von den beabsichtigten Ausbaumaßnahmen des Hafens. Kohl äußerte sich dabei positiv für den Ausbau der Betuwelinie.

Güterverkehr lief bei den ÖBB 1994 gut

Das Jahr 1994 war bei den ÖBB ein absolutes Rekordjahr. Mit 66,1 Mio t konnte gegenüber 1993 ein Plus von 9,7% erzielt werden. Auch der bisherige Höchstwert von 1991 wurde um 2,2% übertroffen. Der Transitverkehr nahm um 20,0% zu; das gilt vor allem für die Nord-Süd-Achsen über Polen und Tschechien und zwischen Deutschland und Italien. Hier wurden zweistellige Zuwachsraten erzielt. Im kombinierten Verkehr wurden 14,3 Mio t gefahren (+12%). Bei der Brennerroute konnten sogar Marktanteile gegenüber dem Lkw gewonnen werden.

Das Ergebnis ist auch im internationalen Verkehr beachtlich: Beim Zuwachs an tkm lagen die ÖBB an zweiter Stelle hinter Italien, aber vor der Schweiz und der DB AG.

ROLA in Österreich verlor Kunden durch EU-Beitritt

Der ÖKOMBI war es in den letzten Jahren durch günstiges Tarifangebot gelungen, die Auslastung der ROLA-Züge nicht unerheblich zu steigern, doch führte der EU-Beitritt zu Jahresbeginn zu erheblichen Einbrüchen. Im Januar ging die Nachfrage um 20% zurück.

Österreich senkte in Anpassung an die Richtlinien der EU die Tagessätze bzw. Jahrespauschale für Lastkraftwagen mit der Folge, daß sich die Transporte auf der Schiene, die bisher den Kosten auf der Straße angeglichen waren, verteuerten. Über die Brennerautobahn fahren deshalb täglich 400 Lkw mehr als zuvor. Daran partizipieren vor allem die ausländischen Lkw, während in Österreich selbst die

Senkung der Straßenbenutzungsgebühr durch Anhebung der Kfz-Steuer ausgeglichen wurde. Das führte zu der Einstellung der ROLA zwischen Wels und Wörgl. Günstig entwickelte sich dagegen die ROLA Wels – Sopron. Hier spielt eine Rolle, daß Ungarn kein EU-Mitglied ist.

Schweiz: Schienengüterverkehr unter Marktpreisen

Das Frachtvolumen der Schweizer Bundesbahnen (SBB) steigt jedes Jahr, aber ebenso regelmäßig sinken die Erträge. Schuld daran ist nach Auffassung der SBB der Straßengüterverkehr, der zu wesentlich günstigeren Konditionen anbieten könne und so die SBB zwänge, unter Marktpreisen anzubieten.

Das Transportvolumen stieg um knapp 8% im letzten Jahr und die tkm nahmen sogar um knapp 10% zu. Trotzdem sanken die Erträge um 5,3% auf 1,1 Mrd sfr. Eine Zulassung von Fahrten von Lkw von mehr als 28 t, was immer wieder von verschiedener Seite gefordert wird, würde die Situation weiter verschlechtern.

Die Gesamtrechnung der SBB 1994 war zufriedenstellend. Das Betriebsdefizit lag zwar unter dem Wert des Budgets, aber 100 Mio sfr höher als 1993. Dabei konnten die Personalkosten auf 3,52 Mrd erstmalig seit 18 Jahren um 20 Mio sfr gegenüber 1993 gesenkt werden. Jedoch stieg der Gesamtaufwand um 2,6% auf 6,55 Mrd sfr. Der Bund zahlte für den Ausgleich des Fehlbetrags sowie an Abgeltungen für Infrastruktur und gemeinwirtschaftliche Leistungen 2,42 Mrd sfr (+9,4%). Auch in der Schweiz ist die Politik gefordert, die Situation der Bahn grundlegend zu verbessern.

VERSCHIEDENES

Umweltwirkungen von Schiene und Luftverkehr

Ein von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Flughäfen, der Deutschen Bahn AG und des Deutschen Verkehrsforums in Auftrag gegebenes Forschungsvorhaben wurde zu obigem Thema von der Prognos AG vor kurzem in Frankfurt vorgestellt.

Über die Nachfrage und damit über die Bedeutung der Verkehrsmittel entschieden vor allem das Angebot sowie der Preis. Wie die Studie zeigt, haben Zug und Flugzeug unterschiedliche Transportaufgaben und Nutzen. Während im innerdeutschen Luftverkehr über 80% der Nutzer geschäftlich unterwegs sind, stellt auf der Schiene der Privat-

reiseverkehr die größte Kundengruppe. Beim ICE jedoch ist jeder Dritte geschäftlich unterwegs. Bei größeren Distanzen einer Reise bietet das Flugzeug wegen seiner höheren Reisegeschwindigkeit – mit zunehmender Entfernung ansteigenden – Zeitvorteil für den Reisenden. Bei drei betrachteten Relationen ist die Reisezeit des ICE 1,7 bis 2,5 mal länger als mit dem Flugzeug. Aber auch die Zeitlagen von Zug oder Flugzeug haben auf die Verkehrsmittelwahl Einfluß. Für die An-/Abreisezeit wurde für den ICE jeweils eine Stunde, für das Flugzeug 1 1/2 Stunden angesetzt.

Legt man für den Privatreiseverkehr in der 2. Klasse Durchschnittskosten von 6 DM/Reisestunde zugrunde, so fährt der Privatreisende in der 2. Klasse etwa zu halben Kosten des Linienjets, in der 1. Klasse zu 70%.

Was den Energieverbrauch anbelangt, so beträgt der durchschnittliche Primärenergieverbrauch bei der Flugreise

63 kWh/100 Pkm gegenüber 20 kWh/100 Pkm im Inter-city-Netz. Im ICE verbraucht der Reisende nur rund 1/3 der Energie des Flugzeuges.

Wenn man nur den Geschäftsverkehr betrachtet, so weist das Flugzeug eine bessere Energiebilanz als das Auto auf. Prognos meint, demnach wäre der Umstieg vom Auto auf das Flugzeug eine Entlastung für die Umwelt. Ziel von Bahn und Luftverkehr sei es, von den 83% Straßenverkehr mehr Anteile zu gewinnen. Prognos geht dabei von dem Umstand aus, daß im Dienst- und Geschäftsreiseverkehr der Pkw nur mit 1,05 Personen besetzt ist und der Energieverbrauch 122 kWh/100 Pkm (gehobene Fahrzeugklasse) beträgt. Im gesamten Individualverkehr auf der Straße rechnet Prognos mit einem Besetzungsgrad von 1,7 Personen und einem Energieverbrauch von 52 kWh/100 Pkm.

Prognos hat Zuschläge für Energieverbrauch für die Infrastruktur ermittelt. Beim Flugverkehr sind das 11,5 kWh/100 Pkm gegenüber 0,6 kWh/100 Pkm bei der Bahn. Hier schlägt der höhere Komfort bei den Flughäfen zu Buche.

Was die Unterschiede in der Umweltfreundlichkeit beider Verkehrsmittel anbelangt, kommt Prognos zu dem Schluß, daß die Schiene deutlich weniger als das Flugzeug die Umwelt belastet. Das liegt zum einen an dem niedrigen Energieverbrauch der Bahn, zum anderen daran, daß die Bahn 45% der Energie emissionsfrei aus Kernenergie und Wasserkraft erzeugt. Über mögliche Klimaveränderungen durch den Flugverkehr läßt sich das Gutachten nicht aus. Es verweist aber darauf, daß in den betrachteten Relationen bereits umweltfreundlicheres Gerät eingesetzt ist.

Beim Flächenbedarf schneidet der Luftverkehr wesentlich besser ab als Schiene und Straße. Deshalb ist auch ein Vergleich der Schallemissionen der beiden Verkehrsmittel unangebracht.

Bei Pünktlichkeit und Sicherheit gibt es zwischen ICE und Flugzeug keine Unterschiede.

Gegendarstellung: Rheinland-Pfalz-Takt kein Faß ohne Boden

Wir haben in den GRV-Nachrichten Nr. 23 eine kritische Stellungnahme des VDV zu dem integralen Taktfahrplan verschiedener Länder gebracht. Minister Brüderle von Rheinland-Pfalz bat uns, eine Gegendarstellung aus seiner Sicht zu bringen.

Das Land Rheinland-Pfalz werde an dem wesentlichen Inhalt des nach dem Schweizer Vorbild „Bahn 2000“ konzipierten Taktfahrplans mit einer mindestens stündlichen Bedienung jedes Bahnhofs, auch in den Abendstunden und an den Wochenenden, auch nach der Kritik durch den VDV festhalten. Der integrale Taktfahrplan bewirke geradezu eine Reduzierung der konsumptiven Ausgaben durch optimierten Ressourceneinsatz und gezielte Rationalisierungsinvestitionen.

Im übrigen sind die ersten Zahlen nach fast einem Jahr Rheinland-Pfalz-Takt ermutigend und bestätigen die optimistischen Prognosen. Dort, wo das Zugangebot in die

Abendstunden bis ca. 21 Uhr und in die Wochenenden ausgedehnt und verknüpft wurde und damit einhergehend 30% mehr Züge gefahren werden, seien die Einnahmen teilweise über 40% gestiegen. Auf der Strecke Mainz – Alzey seien die Fahrgastzahlen gegenüber 1994 um 50% angewachsen. Die Kostensteigerung der Bahn liegt hingegen weit unter 30%, da die ohnehin vorhandenen Anlagen und Fahrzeuge nur intensiver genutzt werden. Selbstverständlich wird behutsam vorgegangen.

Angebotsausweitungen in die Abendstunden erfolgen schrittweise. Die Bedienung auf den meisten Strecken ende vorerst um ca. 21 Uhr, statt um 24 Uhr. Zur Verbesserung der Umweltbilanz werde Rheinland-Pfalz auch kleinere, billigere und vor allem leichtere Schienenfahrzeuge bestellen.

Neuer Verbund am 28.5.1995 im Rhein-Main- Gebiet gestartet

Der „Rhein-Main-Verkehrsverbund“ (RMV) hat seit Fahrplanwechsel seine Tätigkeit aufgenommen (27 Gesellschafter – das Land Hessen, 15 Landkreise und 4 kreisfreie Städte). Mit 17000 qkm ist er flächenmäßig das größte Verbundgebiet in Deutschland. Erreicht werden sollen spürbare Entlastungen im Straßenverkehr, der im Ballungsraum Frankfurt/M. ohnehin an seine Grenzen stößt. Bisher benutzten nur 8% der Reisenden Bahnen und Busse. Dies zu ändern hat sich der Verbund auf seine Fahnen geschrieben. Es wird auch hier der integrale Taktfahrplan verwendet. Immer zur gleichen Zeit treffen sich an 50 Bahnhöfen Bus, Bahn oder Fernzug, damit beim Umsteigen unnötige Wartezeiten vermieden werden. Die kurzen Entfernungen bedient die Stadtschnellbahn in 30 Minuten – in der Berufszeit im 15 Minutentakt, zwischen den Städten verkehrt der Stadtexpreß (SE) jede Stunde. Innerhalb der Fläche fährt die Regionalbahn (RB) aus der Region in die Zentren, der Regionalexpreß (RE) mindestens alle zwei Stunden.

Mit der DB AG wurde ein Vertrag über 2,7 Mrd DM für drei Fahrplanperioden unterzeichnet.

Das Freiburger ÖPNV-Modell

In der Stadt Freiburg bewirkte eine 1984 eingeführte, um 22% rabattierte Monatskarte – Umweltschutzkarte – einen Nachfragezuwachs von 22%. Diese Karte wurde inzwischen von 40 anderen Verkehrsunternehmen übernommen wurde. Freiburg ging jetzt einen Schritt weiter und bezog auch die starken Verkehre zwischen Freiburg und seinem Umland ein. Nach dem Vorbild der großen Ballungsräume wurde eine einheitliche „Regio-Umweltkarte“ im Gebiet der Stadt und der Landkreise Emmendingen und Breisgau-Hochschwarzwald eingeführt. Neben der Stadt und den

Kreisen gibt auch das Land dazu eine finanzielle Unterstützung. Im Durchschnitt wurde eine weitere Nachfragesteigerung von 16% erzielt.

Die GRV hält das Freiburger Modell auch für andere ähnlich gelagerten Fälle für nachahmenswert.

Erdgas als Kraftstoff

Auf Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen hat der Bundesrat einstimmig beschlossen, den Steuersatz für Erdgas, das als Kraftstoff in Pkw, Lkw und Bussen eingesetzt wird, zu senken. Dies bietet nach Auffassung des NRW-Verkehrsministers Franz-Josef Kniola die Chance, die Umwelt vor allem in den Ballungsräumen zügig zu entlasten. Die Senkung des Steuersatzes von 47 auf 14 DM je Megawattstunde (MWh) wird zwar keinen Erdgasfahrzeugboom auslösen, doch ist der Steuervorteil gegenüber Dieselmotoren (62,55 DM/MWh) und besonders Otto-Kraftstoff (107,70 DM/MWh) erheblich. Bisher sind Erdgasfahrzeuge wegen der derzeitigen Besteuerung völlig unwirtschaftlich, weil sie einen weitaus höheren energetischen Kraftstoffverbrauch haben als z.B. Dieselfahrzeuge. NRW ist sogar bereit, die höheren Anschaffungskosten für erdgasbetriebene Busse und Lkw zu bezuschussen.

Bundesverkehrsminister Wissmann teilte im März mit, die Bundesregierung plane, die Mineralölsteuer für Erdgas als Treibstoff in 1996 auf den EU-Mindestsatz zu senken. Staatsminister Kniola möchte die Busse des ÖPNV und kommunale Nutzfahrzeuge mit Erdgas betreiben, weil ihre Reichweite von maximal 300 km für einen solchen Betrieb ausreicht. Angesichts der Ausmusterung überalterter Busse könnte die Umstellung innerhalb der nächsten acht Jahre durchgeführt werden. Im Vergleich zu Dieselfahrzeugen ist die Belastung durch Stickoxide und Kohlenwasserstoffe um 80% und durch Kohlenmonoxide um etwa 50% niedriger. Rußpartikel, Schwefeldioxide und Additive werden nicht ausgestoßen. Leider gibt es, was die klimarelevanten Kohlendioxide anbelangt, keine Vorteile gegenüber dem Dieseltreibstoff. Der erdgasbetriebene Pkw hat keine großen Chancen, weil die Erdgastanks sehr viel Platz einnehmen. Von seiten der Mineralölindustrie gibt es nicht uner-

hebliche Bedenken gegen den Erdgasbetrieb. In den USA wird aufgrund der schärferen Umweltgesetzgebung bis zum Jahre 2000 mit mehr als einer Million erdgasbetriebener Fahrzeuge, darunter auch Pkw gerechnet. Weltweit gibt es zur Zeit etwa 800 000 Erdgasfahrzeuge, davon über 300 000 in GUS-Staaten, 240 000 in Italien, 150 000 in Neuseeland. In Deutschland sind es erst etwa 300 Stück. Die Automobilfirmen werden sich auf diesem Gebiet engagieren.

Korridor Berlin – Moskau

In Berlin unterzeichneten die Verkehrsminister der vier an dem Korridor beteiligten Staaten Deutschland, Polen, Weißrußland und der GUS ein „Memorandum of Understanding“. Mit diesem Korridor sollen die Beziehungen zwischen der EU und den mittel- und osteuropäischen Staaten verbessert werden. Der 1800 km lange Korridor verbindet mit den Ballungsräumen Berlin, Warschau, Minsk und Moskau einen Bevölkerungskreis von 20 Mio Menschen. Die ersten Ausbaumaßnahmen auf dem deutschen Abschnitt kommen voran. So wurde eine Gemeinschaftszollanlage zwischen Polen und Deutschland errichtet. Die zweite Oderbrücke wird noch in diesem Jahr in Betrieb genommen. Die Autobahn, einschließlich der Oderbrücke, wird im Grenzbereich 1997 fertig werden. In die Ausbaustrecke der DB AG zwischen Berlin und Frankfurt/Oder wird investiert, um Fahrzeitverkürzungen ab 1996 zu erzielen. Weiter haben sich die Polnische Staatsbahn und die DB AG darüber verständigt, daß die Strecke Berlin – Warschau ab 1998 mit 160 km/h befahren werden kann, was eine Fahrzeitverkürzung von zwei Stunden bringen wird. Natürlich wird der Spur- und Bahnstromsystemwechsel in Brest bleiben. Auf der Straße verlängert der schlechte Zustand die Fahrzeiten erheblich. Bei der Autostraße fehlen Seiten- und Mittelstreifen. Durch Instandsetzung und Ausbau nach europäischem Muster könnten die Reisezeiten von derzeit 30 auf unter 20 Stunden ermäßigt werden. Die Gesamtmaßnahme dürfte Aufwendungen verlangen, die zwischen 5 und 10 Mrd ECU liegen. Jetzt gilt es, eine nach einheitlichen Kriterien durchzuführende Bestandsaufnahme vorzunehmen.

PERSONALIA

Der wiedergewählte Präsident der parlamentarischen Gruppe Bahn, **Dr. Dionys Jobst** (CSU), stellte fest, daß die Politik auch weiterhin die Bahn auf ihrem Weg zum wettbewerbsfähigen Verkehrsträger mit allen Kräften fördern und die Deutsche Bahn AG zum erfolgreichen Wirtschaftsunternehmen mit den notwendigen Maßnahmen begleiten wird. In der laufenden Legisla-

turperiode gehören 115 Abgeordnete dieser Gruppe an. Als Vizepräsidenten wurden gewählt Elke Ferner (SPD), Horst Friedrich (FDP), Albert Schmidt (Bündnis 90/Die Grünen) und Dr. Dagmar Enkelmann (PDS).

Der langjährige Präsident des Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs **Klemens Weber** wird aus Krankheitsgründen anläßlich der nächsten Präsidiumssitzung am 28.9.1995 sein Mandat niederlegen. Mit ihm scheidet auch Dr. Hans-Wilhelm Krefz,

Geschäftsführendes Präsidialmitglied, aus der Verbandsspitze aus.

Am 6.4.1995 ist **Albert Rempe**, Ehrenvorsitzender des Deutschen Güterfernverkehrs und Ehrenvorsitzender des Landesverbandes Bayerischer Transportunternehmen, im Alter von 76 Jahren verstorben.

Prof. Dr.-Ing. **Gerhard Heimerl**, Ordinarius für Eisenbahn- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart, wurde von der TU Dresden am 3.2.1995 zum Dr.-Ing.e.h. ernannt.

KURZBERICHTE

Containerzug zwischen Bremerhaven und Hamburg kann rollen

Bisher hatten sich die Hamburger geweigert, dem Containershuttledienst zwischen beiden Städten auf ihren Hafengleisen verkehren zu lassen. Dahinter stand vor allem die Befürchtung, Hamburger Containerverkehre könnten nach Bremerhaven umgeleitet werden. Nach langem Tauziehen lenkte Hamburg nunmehr ein. Beteiligt an dem Verkehr sind die Eisenbahn- und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH und die Bundesbahntochter Transfracht. Zweimal täglich soll ein Shuttlezug in jeder Richtung verkehren. Konkurrenz ist ein bereits existierender Shuttle-Dienst auf dem Wasserweg.

City-Night-Züge

Ab diesem Sommer verkehren Hotelzüge mit modernem Nachtreisekomfort mit Dusche und WC zwischen Köln und Wien, Zürich und Wien und ab Ende September zwischen Hamburg und Zürich.

62 IKE-Züge ab 2. Juni im Einsatz

Die Deutsche Bahn AG weitet ab 2.6.1995 ihr Angebot von 22 auf 62 Interkombi-Expreßzüge aus. Diese Züge sind das Spitzenprodukt des kombinierten Verkehrs. Besonderer Vorzug dieses Systems ist seine große Zuver-

lässigkeit und Pünktlichkeit. Die Bahn versucht damit mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Binnenschifffahrt 8% mehr Güter

Die Deutsche Binnenschifffahrt hat 1994 eine Gütermenge von 237 Mio t auf den deutschen Binnenwasserstraßen befördert, das sind etwa 8% mehr als im Vorjahr.

Main-Donau-Kanal im Plus

Auf dem Main-Donau-Kanal wurden im vergangenen Jahr 6,22 Mio t befördert, das sind 22% mehr als im Vorjahr. Auch die Fahrgastschifffahrt entwickelte sich gut, im Abschnitt Nürnberg – Kehlheim ist eine Steigerung von 67% zu verzeichnen.

Deutsche Lufthansa AG im Steifflug

Nach einem Verlust in 1993 von 110 Mio DM erwirtschaftete das Unternehmen einen Konzernumsatz von fast 10 Mrd DM. Die DLH erreichte eine Passagierzahl von knapp 38 Mio. Das Fracht- und Postvolumen stieg um 17%. Es erreichte einen Gewinn vor Steuern von 678 Mio DM. Die Investitionen von 2,1 Mrd DM konnten voll aus dem Cashflow finanziert werden. Die Lufthansa will nach den starken Personaleinsparungen der vergangenen Jahre die Mitarbeiterzahl sogar um 1% aufstocken. Der Vorstandsvorsitzende, Jürgen Weber, bezeichnete 1994 als das erfolgreichste Jahr in der Unternehmensgeschichte.

Aus für Sperenberg als Großflughafen für Berlin?

Nachdem nun auch Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann erklärt hat, daß sich der Bund an den Mehrkosten für einen Flughafen in Sperenberg (etwa 1,7 Mrd DM) nicht beteiligen werde, dürfte dies das Aus für diesen Flughafen bedeuten. Auch private Investoren meinen, dieser Flughafen liege zu weit außerhalb der Stadt. Es wäre wohl ein Schildbürgerstreich, wollte die brandenburgische Landesregierung den im Grundsatz bereits genehmigten Bau eines neuen Terminals in Berlin-Schönefeld weiter verzögern.

Neuer Elektrobus von MAN

MAN stellte kürzlich in Leipzig einen Elektrobus vor, der fünf bis sieben Stunden unterwegs sein kann. Er hat eine Kapazität von 22 Sitz- und 38 Stehplätzen. Die lange Fahrtdauer ermöglichen Natrium-Nickel-Chloridbatterien. Mit einem zehnminütigen Batteriewechsel an Endhaltestellen könnte das Fahrzeug ganztägig im Einsatz sein.

Zu guter Letzt: Eine Frage an Radio Eriwan

Kann ein Zug mit einer Geschwindigkeit von 250 km/h, der mit Neigetechnik ausgerüstet ist, in einen Bogen von 500 m Halbmesser einfahren?

Antwort von Radio Eriwan: Im Grundsatz ja, aber nur einmal.

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 Naturschutzrings (DNR)
Bromberger Straße 5, 40599 Düsseldorf
Telefon: (0211) 74 15 07

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

Verantwortlich im Sinne
des Presserechts:

Dr.-Ing. Alfons Thoma
Richelstraße 14
80634 München

Layout, Grafik, Satz:

Ursula Schletzbaum
82256 Fürstenfeldbruck
Kriegdruck GmbH
82166 Gräfelfing

Druck: