

Bromberger Straße 5
40599 Düsseldorf

GRV

Nachrichten

GESELLSCHAFT FÜR RATIONALE VERKEHRSPOLITIK e.V.

VERKEHRSPOLITIK

Marktwirtschaft im Verkehr – funktioniert sie wirklich?

Dr. jur. Hans-Joachim, König, Darmstadt

Der gesamte Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland wird neben der Bahn von einer Reihe von Verkehrssystemen vornehmlich auf öffentlichen Straßen abgewickelt.

Keines der existierenden Verkehrssysteme ist allein in der Lage, den Gesamtverkehrsbedürfnissen aller Bürger und des Staates gerecht zu werden. Ihre Aufgabenbereiche ergänzen und überschneiden sich vielfach. Daraus sind im Laufe der Jahre erhebliche Probleme entstanden, und zwar vorwiegend durch eine Polarität von öffentlich-rechtlichen Sozialstaatsaufgaben, der sogenannten Daseinsvorsorge im Verkehrswesen, die über ein System leistender Staatsfunktionen sichergestellt werden, und der Ideologie von Marktwirtschaft, die auch im Verkehrswesen durchgesetzt werden soll.

Wir sind mitten in einem Prozeß, von dem einige glauben, daß wir von der durchgängigen Marktwirtschaft, so auch der im Verkehr, mit ihrer Liberalität eines Tages einen fast paradiesischen Wohlstand erwarten können.

Nur, dazu passen die öffentlich-rechtlichen Sozialstaatsaufgaben ganz und gar nicht. Diese Aufgaben korrespondieren mit entsprechenden Verpflichtungen des Staates. Die Bundesregierung ist sich darüber im klaren, daß sie ihren öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen im Verkehrswesen nur gerecht werden kann, wenn alle Verkehrsträger in die Lage versetzt werden, sich im Rahmen eines verkehrspolitischen Gesamtkonzepts zu behaupten. ¹⁾

Diese Erkenntnis ist von den Regierungen bisher noch nicht umgesetzt worden. Alle Regierungen haben es unterlassen, das ureigene Geschäft der Ausbalancierung der Verkehrsträger mit Hilfe ihrer Instrumente – insbesondere der Infrastrukturpolitik – überhaupt erst einmal anzupacken. Sie waren alle unwillig oder nicht fähig, eine verkehrspolitische Gesamtkonzeption zu entwickeln, die der Orientierungsrahmen für alle hätte sein müssen. Ansätze hierfür, die von Georg Leber unternommen wurden, sind von einer mächtigen pressur group von Interessenten des Straßenverkehrsgewerbes hart bekämpft worden. Sie hatten noch „weit mächtigere Verbündete“: vom Deutschen Indu-

strie- und Handelstag bis hin zum Bundesverband der Deutschen Industrie, von der Automobilindustrie gar nicht zu reden. Achtzehn an der Verkehrspolitik interessierte Verbände schlossen sich spontan zu einer Aktionsgemeinschaft ²⁾ zusammen, um den Leberplan zu Fall zu bringen. Leber kapitulierte. Das verkehrspolitische Vakuum füllten andere aus. „Verkehrspolitik“, so wurde spöttisch formu-

VERKEHRSPOLITIK	
Funktioniert Marktwirtschaft im Verkehr?	1
DIW: Eisenbahngüterverkehr Schlußlicht?	12
Streit über die Zukunft der Kfz-Steuer	13
1996 fällt der Verkehrsetat geringer aus	13
Eurovignette für alle Straßen	13
Der Kombinierte Verkehr rechnet sich nicht	14
Kompensation externer Kosten/Nutzen	14
BAHNEN	
Baubeginn im Berliner Regierungsviertel	15
Vogelfluglinie muß bald ohne Bahn auskommen	15
Beschlüsse des Aufsichtsrates der DB AG	15
Stuttgart 21 im Hochgeschwindigkeitsnetz	16
Graben Holländer deutschen Häfen das Wasser ab?	16
Das Streckensterben geht weiter	17
Regionalbusgesellschaften	17
100 Jahre VdV	17
ANDERE VERKEHRSTRÄGER	
BdF und BSL gegen DP AG	19
Main-Donau-Kanal hat noch Kapazitäten frei	19
Der Werkverkehr soll dereguliert werden	19
86% des Schiffverkehrs unter fremder Flagge	19
Lkw-Unfälle haben zugenommen	20
Lkw – künftig 18,5 m lang	20
AUSLAND	
Eurail Speed Tagung in Lille	20
Eisenbahnstreik in Frankreich	21
Brennerbasistunnel	22
ÖBB auf dem Weg zum Unternehmen	22
Föderaler Eisenbahntransport in Rußland	23
UMWELTSCHUTZ	
Deutsche Post testet Elektrofahrzeuge	24
Umweltfreundlichere Dieselfahrzeuge?	24
PERSONALIA	
KURZBERICHTE	

SIEMENS



A19100-V700-2529-01 PUBLICIS MCD

Weichenstellung für die Bahn von morgen.

Zu den wichtigsten Dingen in einer modernen Gesellschaft gehört die Möglichkeit, schnell von einem Ort zum anderen zu kommen. Die Bahn ist dafür unverzichtbar – und noch mehr wird sie es in Zukunft sein.

Durch Innovationen für dieses sichere und umweltfreundliche Verkehrsmittel hat Siemens seit jeher Weichen gestellt. Weichen stellen kann aber nur, wer in Elektrotechnik, Elektronik und Mechanik gleichermaßen innovativ ist – und diese drei Teilgebiete als Ganzes beherrscht.

Gemeinsam mit unseren Partnern bieten wir dieses umfassende Know-how.

Dazu gehören die Leit- und die Sicherungstechnik; dazu gehört

der Leitungsbau und die Bahnstromversorgung; dazu gehören Fahrzeuge für Nah- und Fernverkehr ebenso wie die Fähigkeit, komplette Bahnsysteme zu bauen. Davon profitieren Bahnbetreiber weltweit – und alle, die mobil bleiben wollen.

Wenn Sie mehr über Siemens Verkehrstechnik wissen wollen, schreiben Sie uns:

Siemens AG
Bereich Verkehrstechnik
Infoservice VT/Z015
Postfach 2348
D-90713 Fürth

Integriert bei
Siemens
Verkehrstechnik:

DUEWAG
ALEX. FRIEDMANN
HPW INTEGRA
SFT SEP

liert, „ist seitdem nur noch der Freiraum, den ihr die Wirtschaft gerade noch läßt.“

Es wird seither eine Verkehrspolitik ohne Perspektiven beklagt. An Ratschlägen, das zu ändern, hat es nicht gefehlt. Sie kamen zumeist von Interessengruppen, die darauf abzielten, die Diskussion in die von ihnen verfolgte Richtung zu lenken. Besonders stark war hier wiederum die Wirtschaft vertreten. In dem Gestrüpp von Meinungen verloren die Politiker in Bonn mangels eigener Vorstellungen über einen sinnvollen Ablauf der Verkehrsprozesse die Orientierung. Gelenkt von dem Bemühen, nicht wie Leber in der Öffentlichkeit anzustoßen und nur das in der jeweiligen Situation gerade noch machbar Erscheinende zu tun, steuerten sie fortan einen Zickzackkurs voller Widersprüche.

Um aus dem Teufelskreis wieder herauszufinden, präsentierte Bundesverkehrsminister Gscheidle die Formel: „Was für unsere Marktwirtschaft gilt, muß auch für die Verkehrswirtschaft gültig sein.“³⁾

Aber weshalb muß das so sein?

Merkte die Begriffsvertauschung Marktwirtschaft mit Verkehrspolitik wirklich niemand - auch nicht die meisten Verkehrswissenschaftler? Dieser schwere Fehler wurde schließlich zur Basis der Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland, obwohl der Sektor des Verkehrs mit den „Verkehrsleistungserstellungen“ ausdrücklich vom privaten marktwirtschaftlichen Bereich ausgespart war.⁴⁾

Trotzdem wollte die Regierung Kohl die Marktwirtschaft im Verkehr, aber das sollte ohne Änderung entgegenstehender Normen des geltenden Rechts bewerkstelligt werden.⁵⁾

Mit dieser salvatorischen Klausel befrachtete das Bundeskabinett aber den weiteren Gang des Geschehens mit einer der schwersten verkehrs- und auch rechtspolitischen Hypothesen. Man wußte nämlich, daß ganz zentrale Fragen der Verkehrsordnung über Jahrzehnte hinweg noch immer offen und ohne abschließende befriedigende Antworten sind und daß gewichtige Argumente unserer Rechtsordnung der Realisierung eines Verkehrsmarktsystems entgegenstehen. Aber man wollte dieses System trotzdem ohne Rechtsänderung durchsetzen. Das konnte nur die Aufforderung zum Taktieren an der Grenze der Legalität bedeuten. Den Hinweis der Bundesregierung an den Vorstand der Deutschen Bundesbahn, sich die nötige Handlungsfreiheit durch eine extensive Auslegung der Verfassung und der sonstigen einschlägigen Gesetze zu besorgen, kann man auch bei größtem Wohlwollen nur als eine eklatante Verirrung bezeichnen. Der Gohlke-Vorstand hielt sich an die Empfehlung und ging dabei mit Billigung des Bundesverkehrsministeriums und des Bundesfinanzministeriums sogar soweit, Verluste der Bahn in der Bilanz „auf eigene und haushaltspolitische Veranlassung in die Zukunft zu verschieben.“⁶⁾ Die Öffentlichkeit und selbst Mitarbeiter der Bundesbahn, die durch diese „kreative“ Bilanzierung über die wahren Verhältnisse der Bahn in einem insgesamt desolaten Verkehrswesen arg getäuscht worden sind, haben dies kaum zur Kenntnis genommen. Die Medien haben darüber geschwiegen. Die meisten Verkehrswissenschaftler auch. Man wollte wohl der Entwicklung in Richtung auf freie Marktwirtschaft im Verkehr ihren freien Lauf lassen. Aber auch kein

Politiker hat darauf reagiert. Man vertraute darauf, daß der Markt schon alles richten wird.

In diesem Aberglauben lebten - Christoph Seebohm und Georg Leber ausgenommen - wohl alle Bundesverkehrsminister. Sie haben sich deshalb auch das Gesetz des Handelns von einer dynamischen Wirtschaft, allen voran von der Automobil- und deren Zulieferindustrie sowie deren Verbänden, aufdrängen lassen, denen ganz natürlich an der Realisierung eigener Interessen gelegen war, und die waren auf die Straße gerichtet. Sie „formten mit ihren Anforderungen die Verkehrsstrukturen“ - wie der Bundesverkehrsminister Gscheidle bekannte⁷⁾ -, und zwar nach den üppigen Versprechungen, die von den Politikern besonders kurz vor den Wahlen gemacht wurden. Das lag auch auf der Linie des damaligen Regierungschefs Helmut Schmidt. Schon als Innensenator der Hansestadt Hamburg hatte er verkündet: „Alle Bürger sollen sich ihr eigenes Auto kaufen dürfen. Wir werden ihnen die Straßen dafür bauen.“ Hier hat die partielle Identifikation von Staat und Wirtschaft begonnen, einen Weg einzuschlagen, der mit der Zeit zu einem Umschlag von wirtschaftlichen Einflußpositionen in politische Entscheidungsmacht geführt hat. Diese bedenkliche Entwicklung, die auch anderwärts zu beobachten war⁸⁾, ist deshalb im Verkehr so nachhaltig und langlebig gewesen, weil sie von einer starken Gruppe von Wirtschaftswissenschaftlern unterstützt wurde, die statt Wissenschaft Politik unter dem Deckmantel der Wissenschaftlichkeit betrieb. Sie trat erst gar nicht in eine ernste wissenschaftliche Diskussion ein. Störende Fragen hierzu wurden weder von der Politik noch von den wissenschaftlichen Protagonisten des Verkehrsmarktsystems zur Kenntnis genommen. Ähnlich „argumentationsfreudig“ zeigten sich auch die Medien, soweit dort die Verfechter der reinen Lehre von der Marktwirtschaft im Verkehr als wissenschaftliche Berater, als Redaktionsmitglieder oder als Herausgeber in Erscheinung traten und die Kritik an ihrer Ideologie schon im Keime ersticken konnten. Die wissenschaftlichen Vertreter einer anderen „Denkschule“, die annahm, daß ein Funktionieren des „freien Wettbewerbs“⁹⁾ nach den normalen Regeln der Marktwirtschaft ausgeschlossen ist, konnten sich nicht durchsetzen.

Schwerwiegende Argumente ließen jedoch bald Zweifel aufkommen, ob das System „Marktwirtschaft im Verkehr“ überhaupt funktionieren könne.

Wie alle Ideen und Ideologien ist auch die Ideologie der Marktwirtschaft von Menschen erdacht. Sie kann nicht von sich aus existieren. Marktwirtschaft ist kein Selbstläufer, wie Prof. Erhard annahm und worauf viele seiner Anhänger noch immer vertrauen. Sie ist kein wartungsfreies Modell, wie Prof. Schiller deutlichgemacht hat. „Ihre Aggregate“, formulierte er, „müssen laufend überprüft und angepaßt werden.“, was kein Politiker getan hat. Dazu hätte es eines Ordnungssystems bedurft, das weder die Politiker noch die Verkehrs- und Wirtschaftswissenschaftler besitzen.

Voraussetzungen für Marktwirtschaft im Verkehr

Wer Marktwirtschaft im Verkehr will, muß sich wohl erst einmal die Fragen stellen,

- ob Marktwirtschaft im Verkehr überhaupt funktionieren kann,
- ob im Verkehr die Handlungs- und Entschließungsfreiheiten, die konstituierende Voraussetzung für den Wettbewerb sind, überhaupt vorliegen und
- ob ggf. die Aggregate der Marktwirtschaft den charakteristischen Eigenheiten des Verkehrs angepaßt werden können.

Das alles steht ja nicht a priori fest.

Bei der Suche nach Antworten auf diese Probleme muß man bedauerlicherweise erkennen, daß nahezu die ganze Wissenschaft fast allen entscheidenden, kritischen Fragen bezüglich eines Verkehrsmarktsystems aus dem Weg gegangen ist. Sie hat „durch Wegdefinition bzw. Ausklammerung der Konfliktlagen“ die Probleme schlicht und einfach beseitigt.¹⁰⁾ Die Wissenschaft ist auch heute noch nicht in der Lage, ausreichende Grundlagen für ein Funktionieren von Marktwirtschaft im Verkehr bereitzustellen. Stattdessen konzentrieren sich ihre Bemühungen auf griffige Formulierungen, um Emotionsschübe zur Infiltration ihrer Ideologie freizusetzen. Das ist ihr in der Tat auf breiter Front mit Hilfe der sie unterstützenden Medien gelungen.

Es ist dadurch eine hochgradige Desorientierung nicht nur der breiten Öffentlichkeit, sondern vor allem auch der Verkehrspolitik über „Marktwirtschaft im Verkehr“ eingetreten.

Ernsthafte Wissenschaftler haben sich jedoch den freien Blick bewahren können. Seidenfus schrieb 1967 dazu: „Wir verfügen praktisch nicht einmal über Erfahrungen, die erlauben könnten, die Bedingungen für einen funktionsfähigen Wettbewerb im Verkehrssektor anzugeben.“¹¹⁾ Die heute zu beobachtenden Wettbewerberscheinungen gestatten keine „Bejahung des freien Wettbewerbs als Koordinierungsprinzip; denn die Ergebnisse des Koordinierungsprozesses auf den Verkehrsmärkten entsprechen nicht den Ergebnissen des freien Wettbewerbs.“¹²⁾

Daran hat sich bis heute nichts geändert.

Der neuralgische Punkt liegt im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen. Vom Verfasser wird darauf seit über 30 Jahren auch öffentlich immer wieder hingewiesen.¹³⁾ Seidenfus¹⁴⁾ hat das Problem gesehen. Baum hat sich 1991 in einer eingehenden Arbeit damit auseinandergesetzt.¹⁵⁾

Eines der Probleme ist, daß die **Produktion von Verkehrsleistungen ohne den Komplementärfaktor Infrastruktur nicht denkbar ist**. Die Komplementarität, das Ergänzungsverhältnis von Transportmittel und Transportweg, ist so stark, daß der isolierte Besitz der Transportmittel nutzlos wäre. Die verfügbaren Kapazitäten und die Qualität der Infrastrukturen (Fahrwege) sind in einem ganz erheblichen Maße vorentscheidend für die Wettbewerbspositionen und damit für die Entwicklungsmöglichkeiten der konkurrierenden Verkehrszweige.¹⁶⁾ Wir müssen uns deshalb erst einmal mit den öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen auseinandersetzen.

Die wirtschaftliche Bedeutung der öffentlichen Verkehrswege für die Verkehrsträger

Für die verkehrsabhängigen Einrichtungen der Verkehrsunternehmen sind die öffentlichen Verkehrswege von existentieller Bedeutung. Ihr technischer Entwicklungsstand,

ihre Qualität und Quantität entscheiden über den Grad der Leistungsfähigkeit und der Akzeptanz der Verkehrsunternehmen. Im Verhältnis der einzelnen Verkehrssysteme (Verkehrsträger) zueinander, die auf unterschiedliche Verkehrsinfrastrukturen angewiesen sind, können diese Fakten von existenzhaltender, aber auch von existenzvernichtender Bedeutung sein.¹⁷⁾ Exklusive infrastrukturpolitische Entscheidungen zugunsten eines Verkehrsträgers, auch ohne dessen Zutun, können eine Umverteilung der Chancen der Verkehrsträger bewirken und die Entwicklungsmöglichkeiten der nicht geförderten Verkehrsträger wesentlich negativ präjudizieren.¹⁸⁾ Deren Anpassungsmöglichkeiten durch Kostensenkung, technischen Fortschritt und Preissenkungen sind begrenzt.¹⁹⁾ Nachfragemanipulationen haben ohne leistungsfähige und **wettbewerbsfähige** Verkehrsinfrastruktur keine Chance.²⁰⁾

Im übrigen ist die **Anpassungsflexibilität** des Angebots nach der Ordnungslogik des Marktes außerordentlich gering. Außerdem kann man bei der Verkehrsinfrastrukturausstattung auch nicht allein vom **ökonomischem Kalkül** ausgehen, weil dann für die Bereiche außerhalb der marktwirtschaftlichen Erfordernisse kein Platz mehr ist. Nach unserem Staats- und Rechtsverständnis ist es jedoch unmöglich, die Berücksichtigung der Politikaspekte Leben und Gesundheit, Umweltschutz usw. nur den spekulativen, der Gewinnmaximierung unterliegenden Entscheidungsgrundlagen zuzuordnen und von ihnen abhängig zu machen.

Das wußte auch schon 1982 Bundesverkehrsminister Dr. Volker Hauff. Er hat am 12.3.1982 in der Sitzung des Verwaltungsrates der DB u.a. vorgetragen, daß es allein durch die gewaltige Aufbauleistung im Nachkriegsautobahnbau zu enormen Produktivitätszuwächsen auf der Straße gekommen ist. Darin ist auch „die Ursache zu finden, daß bei einem nahezu konstanten Lkw-Bestand eine immer größer werdende Gütermenge auf der Straße transportiert werden kann.“ Elf Jahre später stellt am 9.9.1993 Bundesverkehrsminister Wissmann fest, daß eine über 40 Jahre laufende Monopolisierung des Straßenverkehrs eine fortwährende Umverteilung der Wettbewerbschancen bewirkt und zu einer umwälzenden Änderung der Verkehrsmittelwahl geführt hat.

Dem Lkw sind dadurch so viele Kosten- und Preisvorteile zugewachsen, daß er heute und noch für sehr lange Zeit die Standards bei den Leistungen und Preisen setzen kann; die getätigten Infrastrukturmaßnahmen haben nämlich Langzeitwirkungen mit Folgen auch noch für die nächsten Generationen.^{21), 22)}

Die Koordinierungsfähigkeit und die Integrationskraft des Marktes konnten wegen des sogenannten „Marktversagens“ nicht wirksam werden und die des Staates nicht wegen des „Staatsversagens“ infolge Unterlassungen seitens seiner Organe.

Herrschaftsverhältnisse der öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen

Der Staat hat, wie bereits erwähnt, die Alleinherrschaft über alle öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen, die Organe seines Zusammenhangs und damit wesentliche Elemente seiner Existenz sind.²³⁾ Die Sorge für die Bereitstellung,

für den Bau und die Unterhaltung der öffentlichen Verkehrswege gehört kraft der Natur der Sache zum Pflichtenkreis des Staates. Die Infrastrukturen sind in ihrer Gesamtheit eine dem Gemeinwohl, der Daseinsvorsorge dienende originäre Aufgabe des Staates, die ihm aufgrund seiner obersten Steuerungs-, Verteilungs- und Darreichungsfunktionen zusteht.²⁴⁾ Bei ihrer Planung, Errichtung und Unterhaltung müssen viele nicht rechenbare Politikaspekte wie Leben und Gesundheit, Natur- und Umweltschutz, Reinhaltung von Luft und Wasser berücksichtigt werden. Da die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen sich nicht in Privateigentum befinden, sondern als öffentliches Eigentum dem öffentlichen Recht unterliegen und nicht dem Privatrecht, sind sie auch der privaten Produzenten- und Nachfragesouveränität entzogen. „Die Durchsetzung von Wettbewerb ist bei öffentlichen Gütern nicht möglich, da jedes marktliche Ringen um Präferenzen und Nachfrageentscheidungen erfolglos bleiben muß.“²⁵⁾

Die einzelnen Verkehrsträger und die zu diesen gehörenden Unternehmen können sich Verkehrsstrukturen, die *conditio sine qua non* für die Verkehrsleistungserstellung erforderlich sind, auch nicht auf andere Art selbst beschaffen. Die Zuständigkeit des Staates für den Bau und den Ausbau der Verkehrswege schränkt nämlich auch die von Wirtschaftswissenschaftlern immer wieder zitierte „freie Wahl des Verkehrsmittels“ ein. Abgesehen davon, daß aus diesem politischen „Slogan“ kein Rechtsanspruch abzuleiten ist, kann die Wahl des Verkehrsmittels nur frei sein, soweit es bereits entsprechende Verkehrsmittel gibt. Ein Anspruch auf den Bau oder Ausbau von bestimmten Verkehrswegen war im übrigen nie damit gemeint.

Die Darreichung der öffentlichen Verkehrswege des Staates zum Gemeingebrauch ist auch kein privatwirtschaftliches Angebot. Mit einem den privatrechtlichen Normen unterliegenden Angebot zum Abschluß eines Rechtsgeschäftes im Sinne von Angebot und Nachfrage hat dieser Vorgang nichts zu tun. Wo es um die Zusammenarbeit zwischen Staat und Wirtschaft geht, hat sich nicht der Staat am Privatmann, sondern der einzelne an der Gemeinschaft, die im Staat organisiert ist, zu orientieren. Das wußten auch die Ökonomen. Aber das hinderte einige Inhaber öffentlich-rechtlicher Lehrämter nicht daran, *ex cathedra* zu verkünden, „In einer marktwirtschaftlichen Ordnung hätten sich die Anbieter (von Infrastrukturen) Bund, Länder und Gemeinden nach der (privatwirtschaftlichen) Nachfrage zu richten und nicht umgekehrt.“²⁶⁾ Sie haben damit wissentlich und willentlich nicht nur Generationen von Studenten fehlgeleitet, sondern auch die Öffentlichkeit in die Irre geführt.

Aus der institutionellen Garantie der in Art 2 Abs 1 GG eingeschlossenen Verkehrsfreiheit ergibt sich zwar die Verpflichtung des Staates, ein umfassendes Netz öffentlicher Verkehrswege bereitzustellen, aber keine Handhabe dafür, den Bau oder die Aufrechterhaltung bestimmter Verkehrswege durchzusetzen.

Es gibt auch keinen Rechtsanspruch auf die Widmung von Verkehrswegen zu öffentlichen Verkehrswegen und damit zum Gemeingebrauch.

Der Staat allein entscheidet über Umfang und Qualität der öffentlichen Verkehrswege, und zwar nach politischen Überlegungen, die von politischen Willensbildungen und

politischen Mehrheiten abhängig sind. Es kann daher auch nicht zu einem privaten Marktangebot kommen.²⁷⁾ Der von einigen soviel gepriesene Markt existiert für die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen nun einmal nicht. Fehlt aber der Markt, dann gibt es keinen Marktwettbewerb. Der wiederum besitzt allgemeine instrumentale Bedeutung dergestalt, daß er das Funktionieren des Systems „Marktwirtschaft“ sichert. Fehlt das Element des Marktwettbewerbs, dann haben wir es mit einer Veranstaltung zu tun, die dem System Marktwirtschaft nicht entspricht.²⁸⁾ Marktwirtschaft kann deshalb auch im Verkehr zwischen den Verkehrsträgern nicht funktionieren, denn die Verkehrsinfrastrukturen sind nun einmal unabdingbare Voraussetzungen für Verkehrsleistungen.

Außerdem kann man bei der Verkehrsausstattung nicht allein vom **ökonomischen Kalkül** ausgehen, weil dann für die Bereiche außerhalb der marktwirtschaftlichen Erfordernisse kein Platz mehr ist. Nach unserem Staats- und Rechtsverständnis ist es jedoch unmöglich, die Berücksichtigung der obengenannten Politikaspekte nur den spekulativen, der Gewinnmaximierung unterliegenden Entscheidungsgrundlagen zuzuordnen und von ihnen abhängig zu machen.

Die Koordination und Integration kann nur vom Staat ausgehen. Er hat auch die Pflicht, wie das Bundesverfassungsgericht festgestellt hat²⁹⁾, die Gesamtnachfrage im Verkehr „geordnet“, d.h. im Rahmen eines alle Verkehrszweige nach Maß ihres besonderen Leistungsvermögens sinnvoll berücksichtigenden Verkehrswesens zu befriedigen.

Dem Staat erwächst dabei „nicht nur die Verpflichtung, Alternativen zu entwickeln und zu realisieren, die aus einer drohenden Verkehrsschwäche herausführen können, sondern er muß gleichzeitig seiner Verpflichtung genügen, jene Verkehrsmittel forciert leistungsfähiger zu machen, die eine optimale flüssige Verkehrsversorgung ermöglichen, welche die Umwelt weniger belasten und insbesondere auch eine höhere Verkehrssicherheit gewährleisten als der reine Strassenverkehr“.³⁰⁾

Der Staat ist diesen Verpflichtungen nicht nachgekommen.

Die Wettbewerbsverhältnisse zwischen den Verkehrsträgern sind inzwischen katastrophal. **„Durch die einseitige Subventionierung des Straßenverkehrs allein im Infrastrukturbereich hat der Staat selbst die wirtschaftliche Existenz seiner eigenen Bahn entscheidend unterminiert und die tiefe langanhaltende Krise der Bahn ausgelöst.“**³¹⁾

Die dubiosen Vorstellungen der Bundesregierung von freier Marktwirtschaft im Verkehr haben keine fachliche Basis. Sie sind bedauerlicherweise stark geprägt worden

- von Äußerungen des Sachverständigenrats zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in seinem Gutachten 1985/86 in Teil C „Wettbewerb und Marktöffnung“;
- vom Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesminister für Verkehr (siehe „Verkehrsinfrastrukturen als Voraussetzung für gesellschaftliche Entwicklung“ in der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1987) und auch
- vom Bundesverband der Deutschen Industrie in einer Dokumentation „Verkehrsordnung im Umbruch“ Köln, Januar 1986 sowie

- von der „Unabhängigen Expertenkommission zum Abbau marktwidriger Regulierungen“ (genannt Deregulierungskommission) in ihrem Ersten Bericht.

Wandel in der wissenschaftlichen Behandlung eines Verkehrsmarktsystems in Sicht?

Jetzt, nachdem die „Integration des Verkehrssektors in die Marktwirtschaft“ mit der Privatisierung der Deutschen Bahn eingeleitet worden ist, tritt völlig überraschend Rainer Willeke mit frappierenden Erkenntnissen in seiner Abhandlung „Marktintegrierte Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik“³²⁾ an die Öffentlichkeit.

Er stellt darin unter anderem fest:

1. Theorie des Verkehrsmarktsystems ist noch immer mit **grundsätzlichen Schwierigkeiten** konfrontiert.
2. Unbeantwortete Fragen und Probleme lassen die Planungsbasis der in die neuen Marktstrukturen und Wettbewerbskonstellationen hereingestellten Unternehmen **nur schwer kalkulierbar**, vielleicht sogar **brüchig** erscheinen.
3. Die Koordinationsfähigkeit und Integrationskraft der Verkehrsmärkte selbst sind durch den Einfluß externer Effekte, vornehmlich externer Kosten, beeinträchtigt, möglicherweise **wesentlich verzerrt**.
4. **Handlungsspielräume** und **Konkurrenzfähigkeit** der Verkehrswege hängen vor allem im Bereich der Investitionsplanung für die Verkehrsinfrastruktur von politischen Entscheidungen über die bereits (im Straßenverkehr) unternommenen oder (im Schienenverkehr) unterlassenen ab.
5. Aus der Fülle der noch ungelösten Problemkreise spricht Willeke besonders den Komplex **des Fahrweges an, der „sich immer deutlicher als der wichtigste herausstellt.“**
6. Für die Eisenbahn ist dieser Komplex **„dominant“!**
7. „Trotz des Ergebnisausgleichs, der mit Hilfe der Steuerzahler für die operativen Bereiche vorausgesehen werden kann, ist klar und deutlich zu sagen, daß die DB AG bei der heutigen **Produktivitätslage** und bei den bestehenden **Kapazitäts- und Kostenbedingungen** nach normalen marktwirtschaftlichen **Maßstäben nicht konkurrenzfähig** ist.“
8. Die DB AG ist und bleibt ein Staatsunternehmen des Bundes, und zwar ein im Personal- und Kapitalkostenbereich **nach wie vor stark subventioniertes** Staatsunternehmen.
9. Noch ist von der Wissenschaft nicht einmal die Frage beantwortet, **ob die Eisenbahn ohne Wenn und Aber als Wirtschaftsunternehmen in die Marktwirtschaft integrierbar ist, ja ob das Schienenunternehmen die Regeln des funktionsfähigen Wettbewerbs überhaupt einhalten kann.**

Es ist gut, daß diese Probleme jetzt in aller Öffentlichkeit aufgegriffen werden. Der Verfasser stimmt mit dem Problemerkatalog der bisher kaum beantworteten Fragen von Willeke völlig überein. Das Funktionieren von Marktwirtschaft im Verkehr ist wissenschaftlich bisher nicht nachweisbar. Daß dies auch von einem Protagonisten der

Marktwirtschaft im Verkehr deutlich gemacht worden ist, gehört zum Verdienst von Willeke. Seine Arbeit kommt zwar zu sehr später Stunde, aber es ist doch ermutigend, daß sich Willeke der Aufgabe stellt und sich nicht damit begnügt, die angesprochenen Probleme durch Wegdefinition bzw. Ausklammerung der Konfliktlagen zu beseitigen, wie das auch die Regierungskommission Bundesbahn getan hat.

Die Bundesregierung wollte von der Regierungskommission nämlich wissen, ob die Bahn auch wettbewerbsfähig sein könne und Öwie die Strecken- und Produktionsstrukturen zu definieren sind, die auf lange Sicht qualitativ und preislich im Wettbewerb bestehen können.“Die Regierungskommission ist diesem Auftrag jedoch nicht nachgekommen. Sie hat ihn schlicht und einfach anders formuliert und im Abschlußbericht ausgeführt: „Sie hat ihren Auftrag darin gesehen, eine umfassende Reform der Eisenbahnstruktur vorzuschlagen (ohne zu wissen, ob die Bahn überhaupt wettbewerbsfähig sein kann! Der Verf.) und nicht darin, künftige unternehmerische Handlungen eines Bahnvorstandes vorzunehmen. Dies widerspräche der Grundauffassung der Kommission von einer unternehmerisch und eigenverantwortlich agierenden Bahn“ (Bericht Seite 6 Abs. 2). Die Bundesregierung hat sich diese Verweigerung gefallen lassen und die Bahn ohne die angeforderte Prüfung privatisiert. Man hat die Bahn in den absoluten Wettbewerb des „Marktes“ entlassen, ohne zu wissen, ob es den „Markt“ überhaupt gibt, ohne Gesamtkonzept und ohne jede Vision über die konkreten Aufgaben der Bahn in einem „Markt“.

Wenn jedoch ohne fundierte theoretische Grundlagen, bar aller praktischen Erfahrungen und ohne zu wissen, ob ein solches „Jahrhundertwerk“ der Eisenbahnreform überhaupt funktionieren kann, festgestellt wird, daß das ein **notwendiger erster Schritt** sei, dem dann in etwa fünf Jahren eine zweite Stufe folgen müsse³³⁾, von der man ebenfalls nicht weiß, wie sie aussehen könnte und für die es nicht einmal Ansätze für ein theoretisches Fundament gibt, dann schwinden ganz rasch die eben aufgekeimte Hoffnung und der Glaube an zu erwartende seriöse wissenschaftliche Ergebnisse.

Die Beantwortung der Fragen wird sicherlich einige unangenehme Überraschungen nicht nur für die Vertreter des Verkehrsmarktsystems bereithalten, sondern auch für die Politiker, die sich auf dieses Abenteuer eingelassen haben.

Wäre „freie Marktwirtschaft“ im Verkehr überhaupt vorstellbar?

Theoretisch wäre freie Marktwirtschaft im Verkehr in rechtsfreien Räumen denkbar, wenn alle öffentlichen Verkehrswege, die öffentlichen Straßen, die öffentlichen Wasserstraßen, die öffentlichen Flughäfen und die dem öffentlichen Verkehr dienenden Schieneninfrastrukturen entstaatlicht und privatisiert würden.

Solche rechtsfreien Räume haben wir aber nicht. In der Bundesrepublik Deutschland werden die öffentlichen Wege staatlich hoheitlich verwaltet. Sie sind bewußt dem Privatrecht entzogen, um die staatlichen Funktionen der öffentlichen Wege zu sichern.

Das wollen die Anhänger der Verkehrsmarktsysteme ändern. Dazu wollen sie den Staat zugunsten der Wirtschaft depossedieren.³⁴⁾ Die öffentlichen Verkehrswege sollen der staatlichen Funktion beraubt und zu reinen Produktionsinstrumenten der privaten Wirtschaft umfunktioniert werden, genauso wie es die Maschinen, Fabrikgebäude und nicht zuletzt auch die Kraftfahrzeuge selbst sind, damit auch für die Straßen die gleichen betriebs- und volkswirtschaftlichen Grundsätze angewandt werden können wie für alle anderen Produktionsmittel.³⁵⁾ Selbstverständlich müssen sie auch verkäuflich sein.

Die Bedarfs- und Nachfrageorientierung muß dann viel deutlicher und systematischer durchgesetzt werden. Dabei müssen Behinderungen durch lästige Auflagen der Umweltpolitik, durch rechtliche und faktische Planungswiderstände sowie durch den Vorrang von umweltverträglichen Neu- und Ausbauprogrammen der Bahn vermieden werden.³⁶⁾

Aus diesen Stellungnahmen wird bereits deutlich, mit welchen bedenklichen Wirkungen für die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz bei einer Privatisierung der öffentlichen Straßen zu rechnen wäre.

Der Verfasser möchte es sich versagen zu schildern, welche Verhältnisse sich auf unseren Straßen einstellen würden, wenn die Marktwirtschaft in diesem Bereich zum Tragen käme. Ansätze jedenfalls, die Bundesautobahnen zu privatisieren, gibt es. Man verspricht sich dabei eine Entlastung des Bundeshaushalt bei der Finanzierung neuer Autobahnen. Dabei wird daran gedacht, die Rückzahlung nicht kommenden Generationen zu überlassen, sondern dann wird zur Kasse gebeten werden. Doch dann droht die Gefahr der Abwanderung des Verkehrs auf die Bundes- und Landstraßen. So müßten auch diese in das Privatisierungsverfahren einbezogen werden. Ob dies der Wirtschaft und den Bürgern wirklich gut bekäme?

Wäre Marktwirtschaft im Verkehr durchsetzbar?

Mit der Beseitigung der sozialstaatlichen Leistungen im Verkehr entfallen zwangsläufig zahlreiche soziale Funktionen. Gerade sie gehören zu den wichtigsten Grundlagen des organisierten Zusammenlebens der Menschen in unserem Staat. Die Freizügigkeit, die Berufsfreiheit, die Versammlungsfreiheit usw. sind nur über ein funktionierendes System notwendiger leistender Staatsfunktionen denkbar.³⁷⁾ Ohne den effizienten Leistungsstaat gibt es keine positive Grundrechtswirklichkeit. Die Leistungen der öffentlichen Verkehrseinrichtungen sind der Teilhabe an wesentlichen Grundrechten der Verfassung geradezu spiegelbildlich zugehörig. Diese Teilhabe ist ein wichtiges Stück Freiheitssicherung. Sie entfällt bei der Entstaatlichung: Kein Unternehmer ist in der Lage, die institutionelle Garantie der in Art. 2 Abs 1 GG eingeschlossenen Verkehrsfreiheit zu garantieren. Kein Unternehmer wird bereit sein, die sich aus der Verkehrsfreiheit ergebende Verpflichtung zur Bereitstellung eines umfassenden Netzes funktionssicherer Verkehrswege vom Staat zu übernehmen, insbesondere dann nicht, wenn sie keine Rendite abwerfen.

In dem Maße, in dem Freiheiten abgebaut werden, entstehen aber neue unkontrollierte Gruppenprivilegien, die es

der Wirtschaft ermöglichen, den Staat abzuschöpfen. Wer könnte wohl sonst einspringen, wenn Infrastrukturunternehmen in Konkurs gehen müßten?

Es braucht nicht geschildert zu werden, welches Durcheinander auf unseren Straßen dadurch ausgelöst würde. Das Fazit ist: Es gibt offensichtlich „auch in marktwirtschaftlich organisierten Volkswirtschaften Bereiche, die zumindest einer echten Privatisierung nicht zugänglich sind.“³⁸⁾ Dazu gehören die meisten Bereiche des Verkehrs.

Schon „Adam Smith hat die Errichtung und den Betrieb von Straßen als eine außerhalb des Marktmechanismus stehende Staatsaufgabe bezeichnet.“³⁹⁾

Die Aufgaben des Staates bestehen ja gerade darin, Ansprüche anzumelden und durchzusetzen, die sich mit den unternehmerischen Interessen und den individuellen Wünschen der Verkehrsnachfrager keineswegs immer decken. Eine Privatisierung der öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen stellt einen fundamentalen Eingriff in das Verkehrsinfrastruktursystem dar.⁴⁰⁾

Es gibt keine brauchbaren Vorstellungen zur grundsätzlichen Umsetzung von Marktwirtschaft im Verkehr.

Marktwirtschaft im Verkehr und das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland

In der Diskussion über die Privatisierung von öffentlichen Unternehmen des Staates wird von einigen Ökonomen immer wieder vorgetragen: Das Grundgesetz enthalte eine Garantie des marktwirtschaftlichen Systems, und das verbiete dem Staat, mit eigenen Unternehmen tätig zu werden.

Diese Argumentation ist ebenso wie die Ableitung eines Rechtsanspruches auf den Ausbau und die Darreichung bestimmter Verkehrswege aus dem Schlagwort „Freie Wahl des Verkehrsmittels“ rechtlich nicht nachvollziehbar. Solche Argumente werden vom Grundgesetz nicht gedeckt. Eine institutionelle Garantie der freien Marktwirtschaft im Verkehr ist aus dem Grundgesetz nicht abzuleiten.⁴¹⁾ Das ist allgemein anerkannt.⁴²⁾

Der Rahmen der Entschließungsfreiheiten, die unabdingbare Voraussetzungen für das Funktionieren der Marktwirtschaft im Verkehr sind, bestimmt sich nach den allgemeinen Regeln des geltenden Rechts und des Verfassungsrechts. Danach ist Marktwirtschaft nicht unbedingt und nicht überall anwendbar.

In der Wirtschaft wußte man schon seit langer Zeit, daß der Ausweitung der Marktwirtschaft in den Verkehrsbebereich auch gravierende rechtliche Probleme entgegenstehen können. Deshalb hat der Reichsverband der Deutschen Industrie schon im November 1921 den massiven Vorstoß unternommen, die rechtlichen Voraussetzungen zu ändern, was damals noch möglich gewesen wäre. Er hatte, eine günstige Gelegenheit nutzend, dem Reich in einer prekären Situation ein Kreditangebot gemacht und damit die Forderung verbunden, zuerst die Reichsbahn der Privatwirtschaft zu überlassen sowie danach der Entstaatlichung weiterer öffentlicher Einrichtungen zuzustimmen. Das Reich hat dieses Ansinnen abwehren können.

Aber die Expansion der privaten Wirtschaft in die Daseinsvorsorgeaufgaben des Staates hinein war damit als Zielrichtung offengelegt worden. Sie entsprach der Auffassung, wonach alles Wohl und Wehe abhängig sei von einer

sich gesetzmäßig entwickelnden Wirtschaft als dem wesentlichen Gestalter der Gesellschaft. Ja man ging sogar soweit, die Wirtschaft als wahre Wirklichkeit, als tragenden und verursachenden Unterbau darzustellen und über die Verfassung zu erheben: „Alle anderen gesellschaftlichen Funktionen, namentlich aber die Politik, hielt man nur für ideologische Verhüllungen einer ökonomischen Situation, für Wirklichkeiten zweiter Ordnung, die grundsätzlich als Epiphänomene der Wirtschaft zu erklären seien.“⁴³⁾

Dieses „Modell Deutschland“ war auch den Vätern des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland bekannt. Gerade die einsetzende explosionsartige Entwicklung des Luft- und Schienenverkehrs sowie des Post- und Fernmeldewesens machte diese Bereiche für die Wirtschaft begehrt. Sie erzwang auf der anderen Seite auch die Erkenntnis, daß der moderne Staat im Bereich der Daseinsvorsorge auch und besonders im Verkehr bedeutsame Funktionen zu erfüllen hat.⁴⁴⁾ Dieser Erkenntnisprozeß hat sich in der Folgezeit immer weiter verstärkt und sich nach 1945 so gefestigt, daß er unter der Bezeichnung „Sozialstaat“, die sich primär auf die Staatsaufgaben und Staatsfunktionen bezieht und als „Fürsorgepflicht der als Staatsgemeinschaft dargestellten Allgemeinheit“⁴⁵⁾ Eingang in das Grundgesetz in Art 20 Abs 1 GG gefunden hat.

Das Sozialstaatsprinzip des Art 20 Abs 1 GG hat mit Aufgaben und Leistung des Staates zu tun. Es lebt, um alle Zweifel auszuschließen, von der „Leistung“ und hat nichts mit der Instrumentalisierung politisch-gesellschaftlicher Machtinteressen zu tun, die den Staat nur in der Rolle eines Veranstalters und Verteilers von Gefälligkeiten sieht.

Nach herrschender Meinung ist die Daseinsvorsorge als Inbegriff der Funktionen der vorsorgenden, planenden, leistenden und darbietenden Verwaltung damit verfassungsrechtlich als Staatsziel verankert worden. Daseinsvorsorge hat seitdem als Verwaltungszweck die Idee des sozialen Rechtsstaates zur Grundlage und zielt auf die Verwirklichung dieser politischen Idee und unterscheidet sich dadurch von den entsprechenden Leistungen früherer Gesellschaftsordnungen.⁴⁶⁾ Das Grundgesetz hat damit eine klare Grenze zwischen der öffentlich-rechtlichen Daseinsvorsorge mit den leistenden Staatsfunktionen einerseits und den privatrechtlich geordneten privatwirtschaftlichen Tätigkeitsbereichen andererseits gezogen.

Das Verfassungsprinzip des Sozialstaates verbietet es, den Wirtschaftsablauf sich ausschließlich nach dem Prinzip *laissez-faire, laissez-aller* entwickeln zu lassen.⁴⁷⁾ „Wer von den Selbstregulierungskräften der Gesellschaft um jeden Preis die besten und richtigen Lösungen der menschlichen Probleme erwartet, der postuliert einen uneingeschränkten vernunftgesteuerten Menschen und hat damit die Summe der Erfahrungen gegen sich.“⁴⁸⁾

Der freiheitliche Sozialstaat zielt deshalb auch darauf ab, für jedermann die tatsächlichen Voraussetzungen der Freiheit zu schaffen und auszubauen.⁴⁹⁾

Zu der von unserer Verfassung in Art 20 Abs I GG geschützten Ordnung gehört auch folgerichtig nicht nur der formelle Bestand, sondern auch ihre praktische Funktionsfähigkeit.⁵⁰⁾ Und die kann in unserem Verkehrswesen durch das Herausbrechen aus der sozialstaatlichen Daseinsvorsorge und der Unterstellung unter ein rein privatwirtschaftliches Marktsystem nicht sichergestellt werden.

Die Väter des Grundgesetzes haben damit letztlich nur die Erkenntnisse des Begründers der klassischen Nationalökonomie Adam Smith verfassungsrechtlich umgesetzt, wonach die außerhalb der Marktmechanismen stehenden Aufgaben, wie die im Verkehrswesen, die öffentlichen, staatlichen Rahmenbedingungen für privates, marktwirtschaftliches Wettbewerbsverhalten sind (s. Anmerkung 38).

Eingedenk der historischen Erfahrungen und des mächtigen Expansionsdranges der privaten Wirtschaft in die staatlichen Daseinsvorsorgebereiche hinein, ist trotz aller Problematik, die in die Sozialstaatsklausel (Art. 20 Abs 1 GG) und in die korrespondierende Sicherungssperre des Art 73 Abs 3 GG hinein interpretiert worden ist, von der herrschenden Lehre und Rechtsprechung eine respektable Lösung zur Stabilisierung der verfassungsmäßigen Ordnung in der Bundesrepublik Deutschland bei starker Einschränkung des Wortlautes des Art 20 Abs 1 GG gefunden worden. Danach ist es offensichtlich unmöglich, das bestehende System der sozialen Sicherungen ersatzlos zu beseitigen, ohne dem in der Sozialstaatsklausel erteilten Verfassungsauftrag grob zu widersprechen.⁵¹⁾

Rechtsprechung und Lehre sind sich nach Roman Herzog absolut einig, daß das verfassungsrechtliche Sozialstaatsprinzip jede evidente unsoziale Politik verbietet und in diesem Umfang auch ein Eingreifen des Bundesverfassungsgerichts gegenüber Parlament und Regierung zuläßt.⁵²⁾

Wenn man bedenkt, daß es sich bei der Privatisierung von Sozialstaatsaufgaben im Verkehr nicht nur um das Segment Schienenverkehr aus dem gesamten Spektrum der Verkehrsinfrastrukturen handelt, sondern um den gesamten Komplex aller öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen aller Verkehrsträger in der Bundesrepublik, dann wird das ganze Ausmaß dieser Aktion erst voll erkennbar. Alle öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen stehen zur Disposition. Expressis verbis zielt die politische Tendenz bei allen auf Entstaatlichung, weil die Regierung sich entschlossen hat, privatwirtschaftliche Marktwirtschaft in allen Verkehrsbereichen durchzusetzen mit all den oben aufgezeigten Folgen.

Evidentere unsoziale Angriffe auf das Sozialstaatsprinzip sind kaum vorstellbar. Sie sind schon in ihrer politischen Tendenz verfassungswidrig.⁵³⁾ Man muß den Anfängen wehren, weil schon der erste Schritt verfassungswidrig ist.⁵⁴⁾

Genau das tat niemand.

Dem Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesminister für Verkehr, der dazu zuerst berufen gewesen wäre, blieb es vorbehalten, in die gegenteilige Richtung zu wirken und einen ersten extrakonstitutionellen Grundkonsens gegen die Sozialstaatlichkeit im Verkehr herzustellen. Der alte „Gemeinwirtschaftlichkeitsmythos“, so äußerte sich Willeke über das Sozialstaatsprinzip, sei mit der Zeit von diesem Beirat entblättert und auf den Kern staatlicher Bestellung von politisch gewollten aber nicht rentabel produzierbaren Leistungen reduziert worden.⁵⁵⁾ Obwohl gesicherte wissenschaftliche Grundlagen für diese Vorstellungen des Beirats nach wie vor nicht vorliegen.

Im übrigen könnte eine solche rein ökonomische Begründung, selbst dann, wenn sie wissenschaftlich zweifelsfrei darzulegen wäre, überhaupt nur nachgeordnete Bedeu-

tung gegenüber dem Verfassungsrecht, insbesondere gegenüber den Staatszielen haben.

Die fortlaufenden Verletzungen des Sozialstaatsprinzips begannen international bereits mit der Unterzeichnung der „Römischen Verträge“ (1957) und setzten sich fort im Verkehrsfinanzierungsgesetz von 1955 und dem Straßenbaufinanzierungsgesetz von 1960 mit der 50%-Zweckbindung des Aufkommens aus der Mineralölsteuer für Zwecke der Bundesfernstraßen. „Wenn die Vorhaltung von öffentlichen Wegen und die Darbietung von Verkehrsmöglichkeiten der ausschließlichen Entscheidung des Staates nach dem Maßstab des Gemeinwohls zusteht, dann darf diese Zuständigkeit nicht via Finanzierung auf nichtstaatliche Kräfte“ mit der Folge delegiert werden, „daß nicht mehr Gemeinwohl durch den Staat, sondern das Individualbelieben durch den Nutzer über die Vorhaltung öffentlicher Wege und die Darbietung von Beförderungsmöglichkeiten entscheidet.“⁵⁶⁾

„Die Zweckgebundenheit kann, wie die Verfassungsgeschichte lehrt, sehr wohl dazu führen, daß ihretwegen andere wichtigste Staatsaufgaben nicht finanziert werden können.“

„Hier vermittelt Geld Herrschaft über den Staat, beraubt ihn also seiner Entschließungsfreiheit zugunsten einer Gruppe von Geldzahlern.“⁵⁷⁾ Das hat mit **Sozialstaatlichkeit** nichts mehr zu tun.

Auch die „Kleine Verkehrsreform“ vom August 1961, die beabsichtigte, das Verkehrswesen vorsichtig und schrittweise, aber doch konsequent der marktwirtschaftlichen Ordnung anzunähern und einem verstärkten Wettbewerb zu eröffnen, setzte die extrakonstitutionelle Politik fort.

Die Staatsrechtler haben - von Krüger abgesehen - von diesen fortlaufenden Verfassungsbrüchen keine Kenntnis genommen. Der Wirtschaft sowie den Wirtschaftswissenschaftlern auch in den wissenschaftlichen Beratungsgremien der Bundesregierung konnte das nur willkommen sein.

Mit der Entstaatlichung und Privatisierung der Deutschen Bundesbahn ist eine Ordnungswende eingetreten, die in der Tat ein Ordnungsumbruch im wahrsten Sinne des Wortes ist. Sie war der bisher folgenschwerste Verfassungsbruch in der Verfassungsgeschichte der Bundesrepublik Deutschland.

„Der Beitrag, den die Wissenschaft - vor allem die Verkehrsökonomien - dazu geleistet hat, ist nachweisbar“⁵⁸⁾, aber kein Ruhmesblatt für die Wissenschaft. Es ist ein Musterbeispiel dafür, wie wir mit unserem Rechtsstaat **nicht** umgehen dürfen. Damit wird der ethische Wert, den Rechtsstaat zu respektieren, der seit Jahren gefährlich ins Rutschen geraten ist, nur noch weiter demontiert. Gegen Rechtsmißachtung der Staatsorgane zeigt sich die Bevölkerung inzwischen nach gesicherten demoskopischen Erkenntnissen „völlig abgebrüht“, wie Frau Noelle-Neumann in einem Gespräch mit „Die Welt“ vom 25.7.1995 S.2 berichtet hat. Der Wirtschaft und dem Bundeswirtschaftsministerium ist schließlich noch zuzuschreiben, daß die Ordnungslücke und damit der Fluchtweg über den „Werkverkehr“ aus der sozialstaatlichen Ordnung im Verkehr offen blieb.

Der Gesetzgeber kann und darf seinerseits diese Politik aber nicht weiterführen. Er kann nicht nach Belieben auch

solche sozialstaatlichen Einrichtungen abbauen oder ganz beseitigen, die für die Bürger von existenzeller Bedeutung sind, seit langer Zeit unangefochten bestehen und auf deren Bestand sich die Beteiligten auch in ihrer persönlichen Disposition eingerichtet haben. Hier wird geschichtlich gewachsene, konkrete, verfassungsmäßige Ordnung der Bundesrepublik Deutschland nicht nur im materiellen Kern berührt, sondern auch aus ihren Fundamenten gerissen. Und das kann unsere Verfassung nicht zulassen, weil es nicht der legale Weg ist, um die verfassungsgemäße Ordnung zu verändern.

Damit wird jedoch nicht einer „Ewigkeitsgarantie“ das Wort geredet, denn die Verfassung erhebt für sich keinen solchen Anspruch. Aber die Änderung ist eben schwieriger. Das ist auch notwendig, und dadurch entsteht auch für die Politiker der Druck, der Allgemeinheit die Bedeutung und die Konsequenzen solcher Veränderungen klar und deutlich zu veranschaulichen.

Die evidente Depossedierung des Staates hat der Souverän eben nicht zu den Wahlmöglichkeiten gemacht, zwischen denen sich der Gesetzgeber entscheiden kann.⁵⁹⁾

Der Sozialstaatsauftrag des Bundes kann auch nicht durch internationale Verträge an seiner Verwirklichung gehindert oder gar aufgehoben werden. Dafür besitzt keine Staatsgewalt die grundgesetzliche Legitimation. Daran müssen sich auch die Vereinbarungen in den europäischen Verträgen messen lassen. Das wissen wir spätestens seit dem 12.10.1993, dem Tag der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts über den Vertrag von Maastricht. *Nemo plus juris transferre posset quam ipse habet.*

Im übrigen hat man auch in der EG über Jahre hinweg die Bedeutung der Verkehrsinfrastrukturen überhaupt nicht erkannt. Da die Verkehrsinfrastrukturpolitik im Gründungsvertrag von Rom vom 25.3.1957 nicht erwähnt wurde, waren die Aktivitäten der Kommission der EG auch nicht darauf gerichtet.⁶⁰⁾ Sie beschränkten sich über zwei Jahrzehnte nur auf die Bereiche Liberalisierung und Harmonisierung. Die Verkehrsinfrastrukturpolitik war damit für die Kommission der EG gar nicht Gegenstand ihrer Verkehrspolitik.

Erwähnt sei hier noch die Gewährleistungspflicht des Bundes aus Art 87e Abs 4 GG und ihr **aufgabenrechtlicher Gehalt**. Sie sollte eigentlich nur eine politische Verantwortung, aber keine rechtliche Verpflichtung schaffen (BTD v. 12/6280,8).⁶¹⁾

Schmidt-Aßmann/Röhl und Jarass sehen darin dennoch auch eine rechtliche Verpflichtung. Sie geben allerdings zu, daß diese inhaltlich nur eine vage **Residualverantwortung** gegenüber dem Aufgabengehalt des früheren Art 87 Abs 1 Satz 1 GG darstellen kann und deutlich unter dem liegt, was der aufgabenrechtliche Gehalt des alten Art 87 Abs 1 S. 1 GG verlangte.

Gleicher Auffassung ist man auch im Bundesjustizministerium.⁶²⁾ Das ändert jedoch nichts an der bisher vorgelegenen rechtlichen Situation. Auch dadurch wird eine wesentliche Aufgabenveränderung gegenüber dem früheren Zustand verfassungswidrig vollzogen.

Die Behauptung des Bundesjustizministeriums (a.a.O.), das grundsätzliche Verbot **der Organisationsprivatisierung öffentlicher Aufgaben** ließe sich aus dem Sozialstaatsprinzip nicht ableiten, ist für den sozialstaatlichen Be-

reich nicht haltbar: Selbst jede Organisationsprivatisierung im Bereich der öffentlichen Verwaltung außerhalb des Sozialstaatsbereichs ist von einer Reihe wesentlicher Bedingungen abhängig, die von Stober ausführlich dargestellt worden sind.⁶³⁾

Keine dieser Bedingungen ist bei der Bahnstrukturreform erfüllt.

Die Streichung des Art 87 Abs 1 S. 1 GG ist also nicht nur aufgabenrechtlich, sondern organisationsrechtlich unzulässig.

Im übrigen würde auch eine rein privatrechtliche Organisationsform ohne die aufgabenrechtliche Privatisierung die normative Reichweite des Art 79 Abs III GG i.V. mit Art 20 Abs 1 GG keineswegs einengen, wie vom Bundesministeriums der Justiz a.a.O. irrig angenommen wird.

Geschützt wird dadurch nicht primär die Verbürgung der Privatsphäre, sondern das Sozialstaatsprinzip. Zu dessen Schutz ist aber kein subjektives öffentliches Recht erforderlich.

„Das Widerstandsrecht (Art 20 Abs 4 GG) ist als Notbremse des Verfassungsschutzes konzipiert, welches den **einzelnen** beim Versagen der in der Notlage zur Wahrung der Verfassungsordnung zuständigen Organe **mit besonderen Rechten** ausstattet.“⁶⁴⁾

Auch vor dem Hintergrund dieser Prüfungsmaßstäbe treten die schweren verfassungsrechtlichen Bedenken gegen die Bahnreform mit der Streichung des Art 87 Abs 1 S.1 GG und der Einfügung des Art 87e GG unverkennbar plastisch hervor.

Wenn eine materielle (Aufgaben der Privatisierung im Bereich der Schienenwege ausgeschlossen sein sollte, weil der Bund hier gemäß Art 87e Abs 3 S.3 GG die Mehrheit der Unternehmensanteile behalten muß (was nicht unbestritten ist), dann kann hier Marktwirtschaft auch aus diesem Grunde nicht durchgesetzt werden und daher nicht funktionieren.

Wie mit unserer Verfassung umgegangen wird, zeigte sich erst kürzlich anlässlich der letzten Haushaltsberatungen, als erwähnt wurde, daß der ehemalige Bundesverkehrsminister Krause die Bahnsanierung aus der **Privatisierung** und dem **Verkauf** von Bundesautobahnstrecken finanzieren wollte.

Marktwirtschaft ist nicht das A und O unserer Gesellschaft. Sie ist nur ein Teil jener Gesamtordnung, die auch noch Moral und Recht, Politik und Staat und Freiheit und Menschenwürde umfaßt. Wo sie im Grundkonsens der Wirtschaftenden fehlen, entartet der Wettbewerb.⁶⁵⁾

Wo sie im Grundkonsens des politischen Handelns fehlen, entartet die Politik. „Wenn Politiker für sich gar das Recht in Anspruch nehmen, selbst zu entscheiden, ob sie dem geltenden Recht und der Verfassung gehorchen wollen oder nicht, dann stellt dieser selektive Rechtsgehorsam keine Bereicherung der freiheitlichen demokratischen Ordnung dar, sondern er zerstört ihre rechtlichen Grundlagen.“⁶⁶⁾

Resümee

Nach dem Kenntnisstand der Verkehrswissenschaft ist es bisher nicht gelungen, das Funktionieren der Marktwirtschaft im Verkehr aus dem System der Marktwirtschaft

heraus schlüssig und zweifelsfrei abzuleiten und darzustellen.

Letztlich muß die Einführung der Marktwirtschaft im Verkehr am Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland scheitern. Es läßt die Entstaatlichung der sozialstaatlichen Daseinsvorsorgeaufgaben und die Ausweitung des privatwirtschaftlichen Marktsystems an Stelle der Aufgaben des Sozialstaates in diesem Ausmaß nicht zu.

Auf einem nicht funktionstauglichen System lassen sich auch keine erfolversprechenden Strategien für die Zukunft aufbauen.

Die Aufrechterhaltung des gegenwärtigen pseudomarktwirtschaftlichen Zustandes bei der Bahn verschlechtert ihre wirtschaftliche Situation fortlaufend weiter.

Dem Straßenverkehr würde es ähnlich ergehen wie der Bahn, wenn er in den letzten 40 Jahren so behandelt worden wäre wie die Bahn und viceversa die Bahn die großzügige Förderung erfahren hätte, wie sie dem Straßenverkehr zuteil geworden ist.

Im Bereich der Daseinsvorsorge des Staates können die Entscheidungen nur vom Erfordernis des Gemeinwohls bestimmt sein und nicht von der privatwirtschaftlichen Nachfrage von Interessenten.

Es ist deshalb durchaus folgerichtig, wenn die Bundesregierung in ihrem Kabinettsbeschluß vom 17.7.1992 feststellt, daß nur in einem Gesamtverkehrswegeplan die verkehrspolitisch sinnvolle erfolversprechende Lösung gefunden werden kann.

Konsequente systematische Ansätze zur Herstellung eines neuen Gleichgewichts im Verkehr, die zu einer echten und dauerhaften Verbesserung der Bahnsituation führen könnten, sind z.Z. noch nicht zu erkennen. Nicht mit Markterfolgen, wie oft wider besseres Wissen behauptet wird, sondern mit gewaltigen Staatshilfen konnte man die „schwarze Null“ im ersten Jahr der Privatisierung erreichen. (Dabei praktizierte die Bahn sogar eine als „sale and lease back“ bekannte Methode der Bilanzkosmetik. Sie verkauft ICE-Züge und least sie gleich wieder. Dem vollen Veräusserungserlös steht nur die vergleichsweise niedrige Leasingrate des ersten Jahres gegenüber.) Der Verkehrsanteilsverfall geht jedoch besonders im Güterverkehr unaufhaltsam weiter. Die Stunde der Wahrheit wird nicht mehr lange auf sich warten lassen. In der Zwischenzeit werden Deregulierung, Liberalisierung, Freigabe der Kabotage usw. ohne die erforderliche Harmonisierung die Fundamente der Bahn weiterhin stetig unterspülen.

In dieser Situation melden sich jetzt auch Aberle, einer der Väter der Bahnreform, und auch Dürr, Vorstandsvorsitzender der DB AG, zu Wort:

Aberle sieht die Bahn knapp zwei Jahre nach der Privatisierung und Entschuldung bereits wieder auf Verlustkurs (Die Welt vom 19.9.1995, S.15).

Dürr überrascht im Gegensatz zu seiner früheren Meinung in der „Neue Züricher Zeitung“ vom 6.6.1995 mit dem Ausspruch „Verkehrspolitik ist selten marktwirtschaftlich.“ „Die Schaffung marktwirtschaftlicher Rahmenbedingungen sei niemals Ziel der Bahnstruktur gewesen. Diesem Ansinnen würde allein schon die Tatsache, daß sie gemeinwirtschaftliche Leistungen zu erbringen habe, diametral entgegenstehen. Vielmehr solle man dafür sorgen,

daß mehr Verkehr von der Straße auf die Bahn umgelagert werde.“ Also nicht durch Wettbewerb?

Die Eisenbahnen des Bundes können nach der Bahnreform nicht mehr als Träger gemeinwirtschaftlicher Leistungen verstanden werden.

So hat man es auch bisher bei der DB AG gesehen. Sie hat dazu ausgeführt: Die Bahnreform trat am 1.1.1994 in Kraft. Sie war die Voraussetzung dafür, daß sich die Bahn AG als privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen voll auf die Kunden und den Wettbewerb einstellen konnte. Voraussetzung auch für **politische Klarheit und ökonomische Wahrheit**. Die Bahn AG ist ein Unternehmen und kein Instrument der Regional- und Strukturpolitik, das sich beliebig und ohne Rücksicht auf Wirtschaftlichkeit zur Daseinsvorsorge für die Bürger in Anspruch nehmen läßt. Sie muß sich im Wettbewerb behaupten.“

Mit dem marktwirtschaftlichen Latein scheinen inzwischen doch die meisten Verfechter der Marktwirtschaft im Verkehr am Ende zu sein.

Der Staat als Eigentümer der Bahnen und seine Organe müssen mit legalen Mitteln alles daransetzen, die galoppierende Fehlentwicklung zu stoppen und zu beseitigen.

- 1) Kabinettsbeschluß vom 15.7.1992
- 2) Sönnichsen: „40 Jahre Verkehrspolitik – Wie ich es sehe“, Herausgeber Bundesminister für Verkehr
- 3) Bundesminister für Verkehr: Broschüre „Verkehrspolitik, Fakten, Argumente“ aus der Ära Gscheidle, S. 10
- 4) Willeke: „40 Jahre Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik“, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 3, 1995, S. 167 ff (S. 118)
- 5) Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn, Kabinettsbeschluß vom 17.11.1983
- 6) Bericht der Regierungskommission Bundesbahn 1991, S. 68 letzter Absatz
- 7) Bundesminister für Verkehr: a.a.O.
- 8) Koslowski: „Vom sozialen Staat zum Sozialstaat, Aufstieg und Niedergang einer Vision“, in: „Der Staat“, Zeitschrift für Staatslehre, öffentliches Recht und Verfassungsgeschichte 34, Bd. 1995, Heft 2, S. 221 ff (S. 238)
- 9) Willeke: „40 Jahre Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik“, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 3, 1995, S. 147 ff
- 10) Aberle: „Wettbewerbstheorie und Wettbewerbspolitik“, Kohlhammer 1980, S. 33
- 11) Seidenfus: „Verkehrsbild der Zukunft aus der Sicht des Betriebs- und Volkswirts“, in: IAV 19 (1967), S. 249 ff (S. 252)
- 12) wie vor
- 13) König: „Potentielle Entwicklungen im Schienenverkehr“, in: Perspektiven des zukünftigen Verkehrs; Report 1, Schriftenreihe der Daimler Benz AG, VDI-Verlag Düsseldorf ders. „Deutsche Eisenbahn auf verlorenem Posten“, GRV-Nachrichten, Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e.V., Juli 1992, S. 1 ff ders. „Läuft die Bahn voll aus dem Ruder?“, in: „Internationales Verkehrswesen“, Heft 7+8/93, S. 424 f
- 14) Seidenfus: „Wettbewerb zwischen öffentlichen und privaten Unternehmen – Die Deutsche Bundesbahn in einem gemeinsamen europäischen Verkehrsmarkt“ 1989, S. 74 ff (S. 78)
- 15) Baum: „Infrastrukturpolitik als Mittel zur Steuerung des Verkehrsträgerwettbewerbs“, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1991, S. 3 ff
- 16) Willeke: „Rationalisierung der Verkehrsmärkte“, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1987, S. 50
- 17) Baum, a.a.O., S. 13
- 18) Baum, a.a.O.
- 19) Baum, a.a.O.
- 20) Baum, a.a.O., S. 19
- 21) Baum, a.a.O., S. 14
- 22) Zur gleichen Beurteilung kommt die Züricher Bank Julius Bär in ihrem Wochenbericht Nr. 30 vom 6.8.92 mit dem Thema „Privatisierung der SBB“ und im Wochenbericht Nr. 3 vom 21.1.1993 „Der Güterverkehr – Sorgenkind der SBB“ und folgert

daraus zu Recht, daß das eigentliche Problem der Bahn nicht in der staatlichen Trägerschaft an sich, sondern in den politischen Rahmenbedingungen liegt.

- 23) Krüger: „Marktwirtschaftliche Ordnung und öffentliche Vorhaltung der Verkehrswege“, in: DB-Schriftenreihe Folge 16, 1969, S. 15 ff (S. 16)
- 24) Stern: „Die öffentlichen Sachen“, Veröffentlichung der Vereinigung Deutschen Staatsrechtslehrer 21, S. 212/213
- 25) Aberle, a.a.O., S. 65
- 26) Hamm: „Flankenschutz- eine Form des Staatsversagens“, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1991, S. 65
- 27) Aberle, a.a.O., S. 65
- 28) Aberle, a.a.O., S. 15
- 29) Bundesverfassungsgericht: Entscheidung vom 14.10.1975, BrR 307/71, BrR 61/33, I V r R 255/73, I BrR 195/75
- 30) IHT: Investitionspolitik des Bundes im Verkehr; Schreiben an Verkehrsminister und -Senatoren der Länder sowie an den Bundesminister für Verkehr vom 5.10.1989
- 31) Daubertshäuser: „SPD und Bahnreform“, in: GRV-Nachrichten, Folge 17, Juli 1993
- 32) Willeke: „Marktintegrierte Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik“, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1995, Heft 1, S. 3 ff
- 33) Willeke, a.a.O., S. 8
- 34) Krüger: „Gegen eine Entstaatlichung der öffentlichen Wege“, Heft 1 der Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e.V. 1954
- 35) Hamm: „Müssen Straßen verzinst werden?“, in: FAZ Nr. 148 vom 30.6.1954
- 36) Willeke: „Rationalisierung der Verkehrsmärkte...“, a.a.O., S. 50/51
- 37) Scheuner: VVDStPl, Bd. 28, (1970), S. 23 Aussprache
- 38) Aberle: Autobahnprivatisierung: Zahlreiche diskussionswerte Aspekte in Wirtschaftsdienst, 1993/III, S. 118 f
- 39) Aberle, a.a.O., S. 118
- 40) Aberle: „Neue Finanzierungskonzepte für den Verkehr“, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1995, Heft 1, S. 33 f
- 41) Klein, Hans: „Teilhabe des Staates am wirtschaftlichen Wettbewerb“, Kohlhammer 1968, S. 100
- 42) Pittner: „Die öffentlichen Unternehmen“, 1969, S. 96 ff, Klein, Hans, a.a.O., S. 73 ff
- 43) Koslowski: a.a.O., S. 237, Zitat v. Heller: Staatslehre Hrsg. von G. Niemeyer 1979 FN 81, S. 213
- 44) Herzog: „Demokratie und Sozialstaat“, in: B. v. Maydell / W. Kannengießer (Hrsg.), Handbuch der Sozialpolitik 1988, S. 78 ff
- 45) Koslowski: a.a.O., 221/222
- 46) Stern: „Staatsrecht der Bundesrepublik Deutschland“, München 1980, Bd. 2, S. 816
- 47) Stern: „Staatsrecht der Bundesrepublik Deutschland“, 2. Aufl. 1994, Bd I = 21 II, 3 S. 905
- 48) BVerf GD 50, S. 290 ff, Stern: a.a.O., siehe Anm. 47
- 49) Jarass / Piroth: Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, 3. Aufl. 1995, Art 20 III, Rn 79, S. 445
- 50) R. Dolzer: „Normenelemente des Art 20 Abs 4 GG“ in HStR VII, S. 457, § 171 Rn 23
- 51) Benda: „Bundessozialgericht und Sozialstaatsklausel“, NJW, S. 1001 ff
- 52) Herzog: a.a.O., S. 83
- 53) Salzwedel: in: de Gruyter Lehrbuch Allgemeines Verwaltungsrecht, 9. Auflage 1992, § 46 II, S. 547
- 54) Salzwedel: a.a.O.
- 55) Willeke: „40 Jahre Verkehrswissenschaft ...“, a.a.O., S. 179
- 56) Krüger: „Marktwirtschaftliche Ordnung und öffentliche Vorhaltung der Verkehrswege“, in: DB-Schriftenreihe Folge 16, Darmstadt 1969, S. 22
- 57) Krüger: a.a.O., S. 24
- 58) Willeke: „40 Jahre...“, a.a.O., S. 183
- 59) Hesse: „Grundlagen des Verfassungsrechts der Bundesrepublik Deutschland“, 18. erg. Aufl., Heidelberg 1991, RNr 705, S. 278
- 60) Wenk: „Verkehrsinfrastrukturpolitik der EG“, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1992, S. 180 ff, (S. 180)
- 61) Schmidt-Aßmann/Röhl: „Grundpositionen des neuen Eisenbahnverfassungsrechts“, in: „Die öffentliche Verwaltung“ (DÖV), 47. Jhrg., Heft 14, Juli 1994, S. 577 ff (S. 578/579 und 584)
- 62) Jarass/Piroth: a.a.O., Art 87e, Rn 4, Bundesminister der Justiz vom 14.6.95 an das Sekretariat des Petitionsausschusses des Deutschen Bundestags betr. „Strukturreform der Bahn“
- 63) Stober: „Privatrechtlich organisierte Verwaltung“, in: NJW, Heft 9, S. 449 – 512 (452 f) 36. Jahrgang, 29.2.1982

64) Dolzer: a.a.O., Rn 31

65) Höhler: „Deutschland-Fragen – Sind wir ein Volk von kosumgierigen Raffern?“, Südd. Zeitung Magazin vom 30.11.90, S.22/23

66) FAZ vom 18.11.1994, Wassermann: Präsident des Oberlandesgerichts Braunschweig a.D., zitiert in: FAZ vom 18.11.94, S. 6.

DIW: Eisenbahn-Güterverkehr – Schlußlicht bei den Verkehrsprognosen

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) befaßt sich in seinem Wochenbericht vom 14.09.95 mit dem Thema „Verkehr in Europa: Trotz Wachstumsminde- rung ergeben sich noch hohe Zunahmen im Straßenverkehr“. Dazu wird unter anderem folgendes ausgeführt:

Güterverkehr

Die von den Verkehrsträgern Eisenbahn, Binnenschiffahrt, Rohrfernleitungen und Lastkraftwagen in Westeuropa erbrachten Leistungen haben sich von 1970 bis 1993 um knapp zwei Drittel auf 1 400 Mrd Tonnenkilometer erhöht. Im Jahresdurchschnitt betrug der Zuwachs 2,2%. Er lag damit leicht unter dem des westdeutschen Bruttoinlandsprodukts (2,5%), für das auch künftig Zunahmen im gleichen Rahmen erwartet werden. Auf Grund entsprechender Unterlagen werden die Verkehrsleistungen in den westeuropäischen Ländern künftig mit Raten von 1,5% und 2,85% pro Jahr zunehmen. Die Zahlen für Westdeutschland ^{1), 2)} in Mrd tkm sehen wie folgt aus:

Eisenbahn		Straßen- verkehr		Binnen- schiffahrt		Rohr- fernleitungen		Insgesamt	
1970	1993	1970	1993	1970	1993	1970	1993	1970	1993
70,5	63,8	78	210	48,8	53,0	15,1	14,3	212,4	341

1) 1970 = Westdeutschland

2) In Deutschland betrug die Zahl der Bevölkerung 1993 81,2 Mio Einwohner

Wenn man von den Rohrleitungen absieht, ist nur bei der Bahn der Güterverkehr drastisch zurückgegangen.

Das Güterverkehrsaufkommen¹⁾ betrug 1991 in Mio t:

Eisenbahn ²⁾	Straßen- verkehr ³⁾	Binnen- schiffahrt ⁴⁾	Rohr- fernleitungen	Insgesamt
390,9	3355,6	230,0	88,8	4065,3

Zur Aufteilung der Verkehre in Europa berichtet das DIW: Bei den einzelnen Verkehrsarten verlief die Entwicklung in Westeuropa seit 1970 sehr unterschiedlich. Obwohl die Verkehrsleistungen insgesamt um knapp zwei Drittel zunahmen, mußte die Eisenbahn Verluste bei den Tkm um mehr als 105 hinnehmen; ihre Verkehrsleistungen betragen 1993 noch etwa 220 Mrd Tkm. Bei den Rohrfernleitungen sind die Leistungen um 30% auf gut 80 Mrd Tkm gestiegen, während die Binnenschiffahrt ihr Transportniveau mit rund 100 Mrd Tkm knapp gehalten hat. **Der gesamte Zu-**

wachs kam per Saldo dem Straßenverkehr zugute. Die Leistungen der Lkw erhöhten sich um 130% auf knapp 980 Mrd Tkm im Jahre 1993. Der Straßenverkehr vergrößerte damit seinen Anteil an den Gesamtverkehrsleistungen von der Hälfte im Jahre 1970 auf mehr als zwei Drittel im Jahre 1993. Am stärksten war die Bahn bei den Einbußen betroffen, ihr Anteil ging von 30% auf 16% zurück.

Personenverkehr

Die Leistungen von Eisenbahn, Omnibus und Pkw haben sich in Westeuropa seit 1970 verdoppelt. Für die Entwicklung ist neben anderen Faktoren die Zahl der Einwohner die wesentliche Bestimmungsgröße. Während diese von 1970 bis 1993 um 14% auf 381 Mio gestiegen ist, wird künftig nur eine geringe Zunahme erwartet (bis 2005 2%). Von der Zahl der Einwohner dürfte daher kein nennenswerter Impuls ausgehen. In einigen Ländern, z.B. in Deutschland, wird sogar mit einer Wachstumsminde- rung gerechnet. Die Abschwächung der Entwicklungstrends wird zum einen mit Sättigungstendenzen begründet, zum anderen damit, daß wichtige Angebotsbedingungen (Straßenkapazität, Kraftstoffpreis), die in der Vergangenheit vor allem den Straßenverkehr begünstigten, sich künftig nicht mehr in gleicher Weise verbessern werden. Unter den westeuropäischen Ländern sah die Entwicklung (Mrd Pkm) in Deutschland 1),2) wie folgt aus:

Eisenbahn		Omnibusse		Pkw		Insgesamt	
1970	1993	1970	1993	1970	1993	1970	1993
38,5	56,9	46,8	69,9	360,6	741,9	437,7	868,7

1) Ohne U-Bahn und Straßenbahnverkehr

2) 1970 = Westdeutschland

Verkehrsaufteilung

Das dominierende Verkehrsmittel war bereits 1970 in **allen westeuropäischen Ländern** der Pkw mit einem Anteil von 78% an den gesamten Verkehrsleistungen (ohne Luftverkehr). Im Jahre 1993 wurden in Westeuropa bereits 84% aller Verkehrsleistungen mit dem Pkw erbracht, auf Eisenbahn und Omnibus entfielen nur 7 bzw. 9%. Die Motorisierung hat kräftig zugenommen. Während im Jahre 1970 in Westeuropa 66 Mio Pkw zugelassen waren, ist die Zahl um 150% auf 160 Mio gestiegen. Auf 1000 Einwohner kommen 420 Fahrzeuge.

Insgesamt wird der Motorisierungsprozeß noch nicht als abgeschlossen angesehen.

Ergebnis:

Im Güterverkehr wird in Westeuropa weiter mit einer Steigerung des Verkehrsaufkommens von jährlich 1,5% gerechnet.

Im Personenverkehr wird gegenüber den letzten 20 Jahren mit einer Halbierung der Zuwachsraten auf 1,5% erwartet.

Die Vorausschätzungen zeigen, daß in Westeuropa der Trend steigender Verkehrsleistungen anhält.

Hohe Zunahmen werden für den Straßenverkehr prognostiziert. Dies wird die schon heute auf einzelnen Strecken bestehenden großen Belastungen weiter erhöhen und den Konflikt mit den Zielen des Umweltschutzes verstärken. Deshalb sollten durch eine Reihe von Maßnahmen die die Umwelt weniger belastenden Verkehrsmittel, Eisenbahn und Binnenschifffahrt, unbedingt gefördert werden (die Red.).

Streit über die Zukunft der Kfz-Steuer

In der Koalition schwelt der Streit weiter, ob eine schadstoffbezogene Kraftfahrzeugsteuer (Union) eingeführt oder ob die Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer umgelegt werden soll (F.D.P.).

Die Union möchte, daß Steuernachlässe für schadstoffarme Kfz gewährt und Steuererhöhungen für Fahrzeuge mit höherem Schadstoffausstoß vorgesehen werden. Ein entsprechender Gesetzentwurf soll bald vorgelegt werden. Die F.D.P. lehnt solche Pläne ab. Aussichtsreichste Variante von insgesamt acht Modellen ist:

Pkw, die vor dem 1.1.1997 erstmals zugelassen werden und die Euro-II-Schadstoffnorm erfüllen, werden in Höhe von 264,- DM von der Steuer befreit. Bekanntlich tritt die Euro-II-Norm 1996 in Kraft, sie bedeutet gegenüber der Euro-I-Norm eine Verschärfung um 10 bis 20%, bei den Partikeln um 63%. Nach Beendigung der Steuerbefreiung - für einen 2-Liter-Pkw nach einem Jahr - soll der derzeitige Steuersatz von 13,20 DM je angefangene 100 Kubikzentimeter bei Pkw mit Benzinmotoren und 37,10 DM bei Pkw mit Dieselmotoren gelten. Bei Pkw, die derzeit mit vorstehenden Steuersätzen besteuert werden, soll es keine Änderung geben. Für alle anderen Pkw soll zum Ausgleich der Mindereinnahmen bei den Euro-II-Fahrzeugen der Steuersatz um 4,70 DM je 100 Kubikcm erhöht werden.

Von dieser emissionsorientierten Steuer erhofft sich Bundesverkehrsminister Wissmann vor allem für die Halter der 11,8 Mio Altfahrzeuge ohne Katalysator einen Anreiz, auf saubere Fahrzeuge umzusteigen. Wissmann meint zum Vorschlag der F.D.P., daß Deutschland bei der Mineralölsteuer in Europa bereits mit an der Spitze liege; außerdem würden Pendler überdurchschnittlich zur Kasse gebeten.

Wie bereits mehrmals dargestellt, plädiert die GRV an sich für die Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer. Bei der Abschaffung der Kfz-Steuer sind Konflikte mit den Ländern programmiert, denen ja das Aufkommen aus der Kfz-Steuer zusteht. Der Bund müßte dann die Länder an der Mineralölsteuer beteiligen, die jetzt noch ausschließlich dem Bund zusteht. Aus diesem Grund muß wohl dem Kompromiß der Koalition zugestimmt werden.

1996 fällt der Verkehrsetat geringer aus

Trotz aller Beteuerungen, die Schiene auf Grund ihres immensen Nachholbedarfs massiv zu fördern, erhält der Bundesfernstraßenbau im kommenden Jahr 400 Mio DM mehr, als ursprünglich vorgesehen (insgesamt 8 Mrd DM). Auch die Seeschifffahrt erhält 100 Mio statt der budgetierten 40 Mio DM. Bei der Bahn werden jedoch 80 Mio DM an Zinshilfen gestrichen. So beschloß es der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages. Ab 6.11.95 sollte das Parlament den Etat beschließen.

Der gesamte Verkehrsetat soll 1996 51 Mrd, also 2 Mrd weniger als 1995 betragen. Die Einsparungen werden durch Streichungen von Investitionsmitteln bei der Bahn gewonnen. Diesen Ausfall soll die DB AG durch den (sehr problematischen) Verkauf von Grundstücken kompensieren.

Beim Straßenbau sollten die ursprünglichen Investitionsansätze um 750 Mio DM verringert werden. Dieser Betrag wurde durch 250 Mio DM wieder aufgestockt; durch weitere Umschichtungen erhöht er sich auf 300 Mio DM. Weitere 100 Mio DM kommen noch aus Mehreinnahmen durch die Straßenbenutzungsgebühren dazu. Im Vergleich zu 1995 sind es jedoch insgesamt 350 Mio DM weniger.

Die SPD-Bundestagsfraktion kritisierte, daß damit die Vorrangspolitik für die Schiene endgültig ad acta gelegt worden sei.

Eurovignette für alle Straßen?

Die Belgische Regierung beharrt darauf, daß die mit der Eurovignette erhobene Straßenbenutzungsgebühr für den Schwerverkehr nicht nur für belgische, sondern auch für ausländische Lkw auf allen Straßen des Landes gilt. Im Gegensatz zu den Brummis der übrigen vier Vignetteländer (Deutschland, Dänemark, die Niederlande und Luxemburg) müssen die belgischen Fuhrbetriebe im Inland für die Nutzung sämtlicher Straßen zahlen. Belgien hat die EU-Kommission um eine entsprechende Ausnahmegenehmigung gebeten, denn auf Grund einer Harmonisierungsrichtlinie der EU aus dem Jahre 1993 ist der Anwendungsbereich der Gebührenpflicht auf die Autobahnen beschränkt. Belgien begründet seine Forderung damit, daß in dem kleinen Land mit entsprechend kurzen Fernverbindungen die Gefahr besteht, daß bei einer Beschränkung der Gebührenpflicht auf die großen Achsen die ausländischen Lkw auf die durch dicht besiedelte Gebiete führenden Nebenstrecken ausweichen.

Die GRV meint, daß die Schwerverkehrsabgabe grundsätzlich für alle Straßen erhoben werden sollte, damit ein Ausweichen von Lkw auf Bundesfernstraßen und Landesstraßen unmöglich gemacht wird. Die Vignette würde dann grundsätzlich für jeden Lkw zu erheben sein, der öffentliche Wege benutzt.

Der Kombinierte Verkehr (KLV) rechnet sich nicht

Bei einer Mitgliederversammlung des Bundesverbandes für Spedition und Lagerei (BSL) am 7.11.95 klagte Dürr, Vorstandsvorsitzter der DB AG: „Der ganze KLV als solcher rechnet sich nicht.“ Leider gibt es zum KLV keine Alternative. Auch die Terminals rechnen sich nicht. Bei den Güterverkehrszentren kommt man wegen des Verhaltens der DB nicht so recht voran, wird immer wieder beanstandet. Mit seinen Äußerungen verunsicherte Dürr die anwesenden Zuhörer. Dürr meinte daraufhin, die Bahn werde den Kombinierten Verkehr in keinem Fall beerdigen.

Der KLV hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Nur muß er kostendeckend werden. Wie das ohne Staatszuschüsse geschehen soll, blieb unbeantwortet. Für die Terminals gibt Bonn Baukostenzuschüsse, die nach den Worten Dürrs kräftig angehoben werden müßten. Bei den Zuschüssen müsse jedoch jedes Mal das Eisenbahnbundesamt eingeschaltet werden, das Auflagen des Bundesverkehrs- und des Bundesfinanzministers zu erfüllen habe. Dadurch muß die DB AG bei der GVZ-Standortwahl immer noch passen. Dürr räumte Fehler bei der Abberufung der zur Verfügung stehenden Mittel ein. Umgekehrt verlangten die BSL-Mitglieder Klarheit über die künftigen GFZ-Standorte, um Planungssicherheit bei ihren Investitionen zu haben.

Die GVZ-Entwicklungsgesellschaft, in der die regionalen GVZ-Entwicklungsgesellschaften zusammengeschlossen sind, monierte ebenfalls, daß die Wirtschaftlichkeitsberechnungen der DB keine Zustimmung beim EBA gefunden hätten. Deshalb habe das Bundesverkehrsministerium 200 Mio DM nicht bewilligen können. Seit der Bahnreform seien keine neuen Kombi-Terminals gebaut worden, und diese Entwicklung habe sich 1995 fortgesetzt. Das Bundesfinanzministerium verlangt hier offenbar die sogenannte „Konzernbetrachtung“, dabei wird die Wirtschaftlichkeit jedes Terminals unter Einbeziehung des Fahrweges und des Betriebes auf der Strecke ermittelt. Es sei hier politischer Handlungsbedarf gegeben, weil vermutet wird, daß bei dieser Betrachtungsweise sich kein einziger als wirtschaftlich erweist.

Die GRV bedauert es, daß selbst bei diesem Wachstumsträger der Bahn die Rechnung nicht aufgeht. Inzwischen hat auch Herr Dürr eingesehen, daß die Marktwirtschaft im Verkehr nicht funktioniert. In einem Interview mit der Neuen Züricher Zeitung vom 6.6.95 sagte Dürr, Verkehrspolitik sei selten marktwirtschaftlich... Die Schaffung marktwirtschaftlicher Rahmenbedingungen sei niemals Ziel der Bahnstruktur gewesen. Diesem Ansinnen würde allein schon die Tatsache, daß sie marktwirtschaftliche Leistungen zu erbringen habe, diametral entgegenstehen. Vielmehr solle man dafür sorgen, daß mehr Verkehr von der Schiene auf die Straße umgelagert werde. Diese Äußerung bedeutet eine Abkehr von allem, was die Bahnführung vor und nach der Privatisierung gesagt hat. Bisher sollte sich die Bahn



Masterplan II für GVZ der DB AG

Im Bild sind die GVZ-Makrostandorte und die geplanten Terminals sowie die Frachtzentren von Bahntrans und Post dargestellt

im Wettbewerb bewähren. Da die Fahrwege, die integraler Bestandteil jedes Verkehrsträgers sind, von ihm aber direkt nicht beeinflusst werden können, im Wettbewerb aber die ausschlaggebende Rolle spielen, kann im Verkehr kein echter Wettbewerb stattfinden (Vergl. a. Beitr. von Dr. König).

Kompensation externer Kosten des Verkehrs durch dessen externen Nutzen

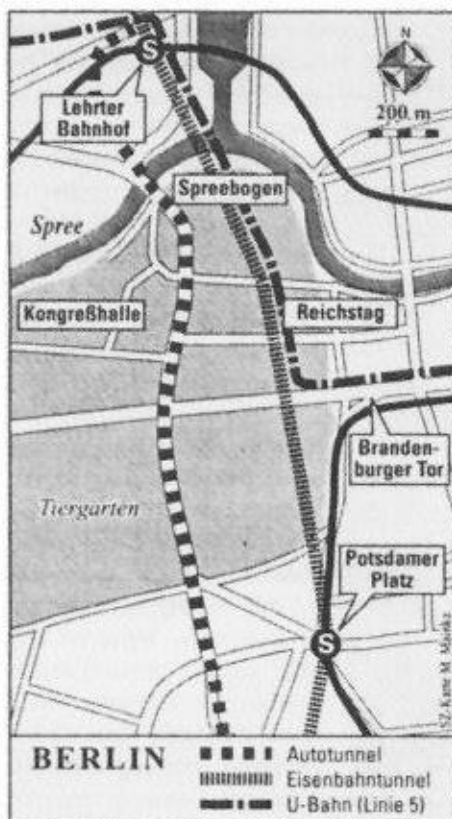
Immer wieder wird versucht, den sicherheits-, ressourcen- und umweltpolitisch veranlaßten externen Kosten externe Nutzen gegenüberzustellen. Dabei wird jedoch ignoriert, daß die ins Feld geführten externen Nutzen einen ganz anderen ökonomischen Charakter haben als die externen Kosten, gegen die sie aufgerechnet werden sollen. Die externen Kosten sind dadurch definiert, daß sie einen Güterverbrauch darstellen, der nicht entgolten wird. Die externen Nutzen beziehen sich jedoch auf bezahlte Leistungen, etwa auf Fahrzeuge oder Transporte, während die externen Kosten den Verbrauch gar nicht handelbarer Güter (wie menschliches Leben) betreffen.

Baubeginn im Berliner Regierungsviertel

Mit dem ersten Spatenstich gab Bundeskanzler Helmut Kohl zusammen mit dem Bahnchef, Heinz Dürr, und dem Regierenden Bürgermeister von Berlin, Eberhard Diepgen, am 13.10.1995 das Startsignal für den Bau des 3,4 km langen Tiergartentunnels durch Berlins Parlaments- und Regierungsviertel. Das Projekt wird 4,5 Mrd DM kosten. Damit soll das Eisenbahnnetz der Stadt durch eine Nord-Süd-Verbindung ergänzt werden. Die unterirdische viergleisige Trasse wird am Potsdamer Platz vorbeiführen, wo gleichzeitig ein neuer Bahnhof für den Regionalverkehr (S-Bahn) entstehen soll. Am Lehrter Bahnhof kreuzt die neue Strecke den West-Ost-Fernverkehr und die S-Bahn. Der heutige unscheinbare Lehrter Bahnhof soll zu einem Zentralbahnhof für ganz Berlin ausgebaut werden. Dieser Bahnhof soll gleichzeitig Regierungsbahnhof werden. Ein weiterer Bahnhof entsteht an der Papestraße. Fertigstellungstermin soll das Jahr 2000 sein. Die Spree muß vorübergehend in ein neues Flußbett umgeleitet werden.

Der Ausbau Berlins macht den schon zur Jahrhundertwende gehegten Wunsch, das Ringkonzept der Berliner Fern- und S-Bahn durch eine Nord-Süd-Achse zu ergänzen, zur Realität.

Der Tiergartentunnel ist nicht nur bei Umweltschützern in Berlin umstritten, Bündnis 90/Die Grünen sprechen von einem Milliardengrab. Eine einstweilige Verfügung ist auch schon beantragt, um den Tunnelbau zu stoppen. Der Um-



bau Berlins zum Regierungssitz wird dadurch jedoch nicht verzögert, weil die Bahntrasse zwischen dem Bundeskanzleramt und dem Reichstagsgebäude liegt.

Neben dem Bahntunnel wird eine Tunnelröhre für einen vierspurigen Autoverkehr reserviert.

Die Vogelfluglinie muß bald ohne Bahn auskommen

In etwa zwei Jahren werden die Dänischen Staatsbahnen (DSB) ihren gesamten Schienenverkehr auf die Große Beltquerung verlagern und damit die Trajektdienste auf der Vogelfluglinie nicht mehr in Anspruch nehmen. Die DB AG hat sich in dieser Frage noch nicht entschieden, schließlich werde auch eine feste Querung des Fehmarnbells geplant. Die Deutsche Fährgesellschaft Ostsee (DFO) bestreitet zwar nicht erhebliche Auswirkungen auf die Fährlinie Puttgarden-Rödby, aber von einem vollständigen Rückzug aus diesem Verkehr könne keine Rede sein.

Beschlüsse des Aufsichtsrates der DB AG - Sitzung im Dezember 1995

Der Aufsichtsrat verabschiedete ein **mittelfristiges Investitionsprogramm**, das für die Jahre 1996 bis 2000 rund 77 Mrd DM vorsieht. Davon sind 51 Mrd für die Infrastruktur (Schienennetz) vorgesehen. Davon werden 7,2 Mrd DM durch Baukostenzuschüsse des Bundes finanziert. Hinzu kommen noch zinslose Darlehen, die der Bund als Alleinaktionär dem Unternehmen gewährt. Die Bahn selbst will pro Jahr 6,9 Mrd DM aus eigener Kraft finanzieren.

26 Mrd werden für neue Züge, Lokomotiven, Reisezug- und Güterwagen, Bahnhöfe sowie für Ausrüstungen der Bahnbetriebswerke und die Datenverarbeitung ausgegeben.

Weiter wurde einer Kapitalerhöhung der DBKom, Gesellschaft für Telekommunikation mbH und Co, KG zugestimmt. Die DBKom wird ihre Tätigkeit am 1.1.1996 aufnehmen. Die etwa 6300 Mitarbeiter der DB in diesem Bereich, werden sukzessive übernommen.

Auch die Netzkooperation zwischen Vebacom GmbH, der Telekommunikationstochter der Veba AG, Düsseldorf, und der DBKom ist perfekt. Beide Unternehmen haben ein Grundsatzübereinkommen abgeschlossen, nach der sie ein bundesweites Telekommunikationsnetz aufbauen werden. Darin ist vorgesehen, daß ein Glasfasernetz mit einer Länge von 2900 km entlang den Strecken der DB AG verlegt wird. Dieses Netz kann von beiden Unternehmen genutzt werden. Es wird alle größeren Städte Deutschlands verbinden.

Weiter beschloß der Aufsichtsrat die Gründung einer Immobiliengesellschaft mbH der DB (Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH).

1995 wird der Bahn-Konzern einen Umsatz von vsl. 29,3 Mrd DM erreichen, der etwas über dem von 1994 liegen wird. Es wird ein gleiches Betriebsergebnis wie im Vorjahr erwartet.

Stuttgart 21 im Rahmen des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes

Das „Projekt Stuttgart 21“ wurde am 18.4.94 von den maßgeblich Beteiligten vorgestellt. Es sieht vor, durch weitgehende Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart etwa 80 ha bisheriges Bahngelände im Innenstadtbereich freizumachen und als Bauflächen der städtebaulichen Nutzung zuzuführen. Der vorhandene Kopfbahnhof soll durch einen Durchgangsbahnhof in Tieflage quer zur heutigen Bahnachse ersetzt werden. Ausgenommen die Züge des heutigen S-Bahnsystems, sollen alle Züge über den neuen Durchgangsbahnhof geführt werden. Die geplante Neubaustrecke Stuttgart-Ulm-Augsburg-München wird an den Durchgangsbahnhof angeschlossen und zur Autobahn A8 Stuttgart-München geführt mit einer Anbindung des Flughafens Stuttgart im Nebenschluß. Damit wird die Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart mit Halt in der City unmittelbar weitergeführt werden, was merkliche Verbesserungen im Fernverkehr bringen wird. Mit dieser Lösung gelingt auch die

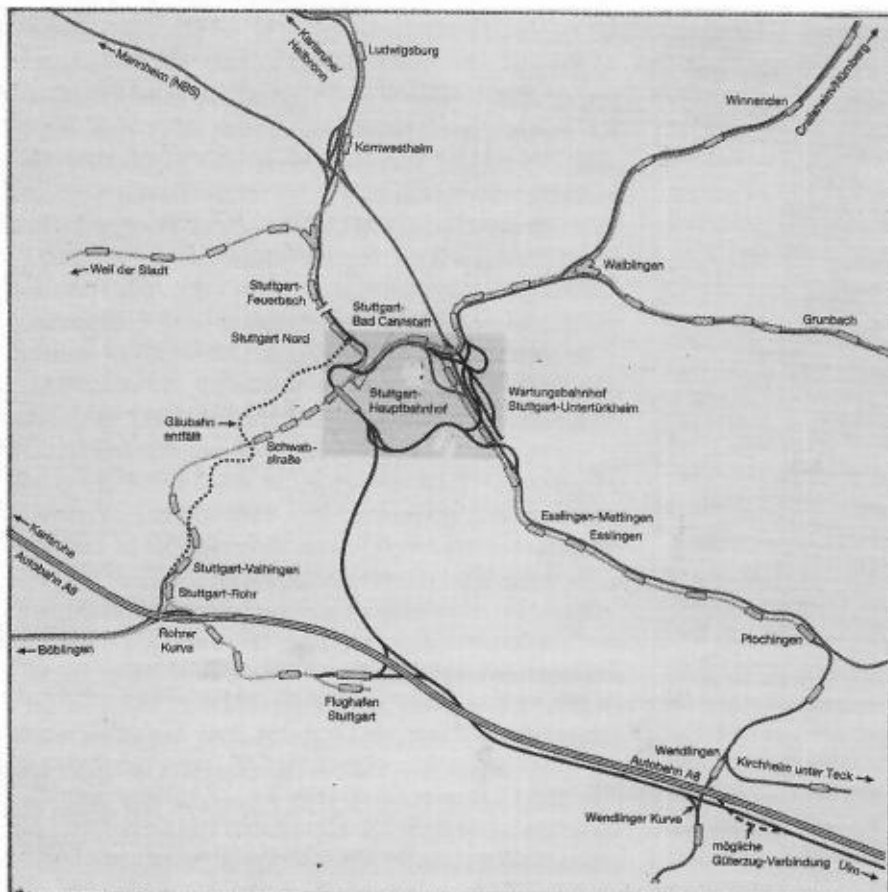
Entmischung schneller und langsamer Züge. Der Bahnhof Ulm wird dabei voll in das Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden. (Siehe Bild)

Mit der Unterzeichnung einer Finanzierungsvereinbarung haben Bund, Land, Region und DB AG den Weg für das „Projekt Stuttgart 21“ freigemacht. Bis zum Jahr 2008 soll Stuttgart einen unterirdischen Durchgangsbahnhof erhalten. Dabei wird ein zukunftsweisendes Nahverkehrskonzept für die Region geschaffen. Die Gesamtinvestition wird auf 4,9 Mrd DM veranschlagt.

Graben die Holländer den deutschen Containerhäfen das Wasser ab?

Die Häfen von Hamburg und Bremen verfolgen mit wachsendem Argwohn die Aktivitäten Rotterdams: Es sind nicht nur die hohen Investitionen, die in die bisher sehr vernachlässigte Schieneninfrastruktur des Hafens Rotterdam fließen, sondern die Förderung des Containerverkehrs in die Bundesrepublik und nach Mitteleuropa. Bisher verzichtet die Regierung der Niederlande auf die Forderung des EU-Ministerrates, kostendeckende Preise für die Nutzung des Schienennetzes zu verlangen. Dort ist man der Meinung, daß die Bahn nur eine Marktchance erhält, wenn von der Anlastung von Wegekosten abgesehen wird. Die Holländer wollen erst vom Jahre 2000 ab für ihre Eisenbahntrassenpreise die Vollkostenrechnung anwenden. Der befristete Verzicht auf kostendeckende Transportpreise im

Eisenbahngüterverkehr sei nach der EU-Richtlinie 91/440 jedoch rechtlich zulässig. Die Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG hat deshalb Beschwerde bei der EU eingelegt. Auch der DB AG wird vorgeworfen, sie behandle die Holländer besser. Diese weist jedoch darauf hin, daß sie im Hollandverkehr geringere Aufwendungen hat als bei der Bedienung der deutschen Containerhäfen (sie muß dort die Züge nicht in den Hafenrangierbahnhöfen zusammenstellen), deshalb könne sie mit den Preisen entgegenkommen; sie verhalte sich wettbewerbsneutral. Brisant wird das Thema durch den Bau der Betuwe-Güterbahn von Rotterdam nach Deutschland. Das Projekt ist im September vom niederländischen Parlament genehmigt worden. Damit wäre auch das Problem der zu wenig Trassen für den Güterverkehr auf den Personenverkehrsstrecken in den Niederlanden gelöst. Im Jahre 2005 soll die Betuwe-Linie, mit deren Bau bereits in Rotterdam begonnen wurde, in Betrieb gehen. Auf der Strecke könnten dann 65 Mio t pro Jahr befördert werden, und der Anteil der Bahn am Containerverkehr Rotterdams



würde dann von bisher 4,5% auf 25% steigen. Rotterdam ist der führende Umschlagplatz für Container: 1994 waren es 4,54 Mio 20-Fuß-Einheiten; das sind mehr als in beiden norddeutschen Häfen Bremen und Hamburg. Bei den Planungen in Rotterdam geht man davon aus, daß sich der Containerverkehr in den nächsten 15 Jahren verdoppeln wird. Dann geht es allein mit Lkw und Binnenschiff nicht mehr.

Nach Auffassung der GRV kommt die Betuwe-Linie eigentlich viel zu spät. Sie hätte längst gebaut werden müssen. Auch in den Niederlanden hat man bisher nur an die Straße gedacht. Viel zu lange schon belasten die Niederlande ihre Nachbarn mit dem Lkw-Verkehr.

Neues Forschungs- und Entwicklungszentrum in München

Die DB AG will nicht das ganze Technologiefeld der Industrie überlassen. Am 30.10.95 legte das für diesen Bereich zuständige Vorstandsmitglied, Roland Heinisch, in München-Freimann den Grundstein für ein neues Forschungs- und Technologiezentrum. Die Bahn will sich dabei vor allem auf die Entwicklung neuer Produktionstechniken im Güterverkehr, im Betriebsleitwesen und bei Hochgeschwindigkeitszügen konzentrieren.

Neben München will die Bahn auch in die anderen Forschungszentren Berlin- Kirchmöser und Minden investieren. Während in Minden vor allem die Zukunft des Güterverkehrs erforscht werden soll, sollen in München 340 Mitarbeiter Grundlagenforschung der Bahn von übermorgen betreiben. Hier wird die bisherige Bundesbahnversuchsanstalt zu einem Vordenkerzentrum ausgebaut. In Minden wird ein Güterzug mit elektronischer Bremse, automatischer Zugkupplung und Fahrzeugidentifikationssystem vorgestellt.

Das Streckensterben geht weiter

Seit der Bahnreform zum 1.1.94 hat die DB AG für 75 Strecken mit rund 700 km Gesamtlänge die Genehmigung zur Stilllegung erhalten. Davon machte sie 1994 und im ersten Halbjahr 1995 bei 422 km Strecken Gebrauch. 30 Stilllegungsverfahren (142 km) laufen noch. Weiter 55 Strecken mit 721 km bietet die DB AG zur Zeit Kommunen zum Kauf an. Greifen die Kommunen aus Angst vor den auf sie zukommenden Kosten nicht zu, sind die Strecken so gut wie tot.

Die Regionalbusgesellschaften

Die vereinigten Bundesverkehrsbetriebe GmbH mit ihren fünf regionalen Busgesellschaften (Autokraft Kiel, die KVG Stade, der Regionalverkehr Hannover, der Regionalverkehr Köln und die RVO - Regionalverkehr Oberbayern) bestehen nunmehr bereits fast zwanzig Jahre. Sie sind durch den Zusammenschluß von Bahnbusdiensten und Busdiensten der Deutschen Bundespost entstanden. Diese Busgesellschaften stehen nunmehr zum Verkauf an, weil die Post nach ihrer Privatisierung ihre Gesellschafteranteile verkaufen will.

Die Autokraft Kiel soll von der Bahnbusholding GmbH der DB AG aufgekauft werden. Die KVG Stade und der Regionalverkehr Hannover sollen unter Beteiligung des Landes Niedersachsen an regionale private Konsortien gehen. Der Regionalverkehr Köln ist begehrtes Kaufobjekt eines Konsortiums kommunaler Verkehrsunternehmen. In Bayern will ein Konsortium unter Federführung des Omnibusunternehmers Brodschelm die RVO übernehmen - und das möglichst billig. Dabei wird von diesem Konsortium darauf verwiesen, wie schnell das private Gewerbe nach Übernahme des Regionalbusunternehmens Augsburg (RVA) schwarze Zahlen geschrieben habe. Dabei wird verschwiegen, daß die entschuldete RVA mit 2,5 Mio DM fast verschenkt wurde. Die Arbeitnehmervertretung möchte unter allen Umständen verhindern, daß die RVO das gleiche Schicksal erleidet wie die RVA.

Der Aufsichtsrat der DB AG beschloß im Dezember 1995 die **Gründung einer Zug/Bus GmbH in Ulm**, die schon im kommenden Jahr im Auftrag des Landes auf *Schiene und Straße* Nahverkehr betreiben wird. Dazu wird der jetzigen Busgesellschaft, der Regionalverkehr Alb-Bo-densee (RAB), deren Verkehrsgebiet die acht Landkreise des Regierungsbezirks Tübingen und in vier angrenzende Landkreise umfaßt, unter dem Motto „**Bahn und Bus aus einer Hand**“ auch der Schienennahverkehr in diesem Gebiet übertragen. Die betreffenden 326 Eisenbahner kommen mit ihren Triebwagen zu den 551 Beschäftigten des Busunternehmens. Es werden dadurch Personaleinsparungen und eine Umsatzsteigerung mit Mehrerlösen von 6,3 Mio DM erwartet. Bei Bewährung will die Bahn diese Programm bundesweit einführen. Ob das Bundesverkehrsminister Wissmann gefällt, der alle Busunternehmen der DB AG längst verkaufen wollte, um Geld in die Kasse zu bekommen, ist die andere Frage.

100 Jahre VDV

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) feierte im Oktober in München das 100jährige Jubiläum des Verbandes und seiner Vorläuferorganisationen. Im Vordergrund der Veranstaltung stand die Zukunft des ÖPNV im Hinblick auf die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs. Der neue Präsident Ludwig forderte, daß die Unternehmen bei der Regionalisierung auf ihren

Rechten bestehen und ihre Mitwirkung durchsetzen müßten. Es solle bei der Stadt- und Regionalplanung wieder darauf gedrängt werden, verstärkt axiale, ÖPNV-freundliche Siedlungsstrukturen entstehen zu lassen. Der VDV müsse auch auf eine Vereinheitlichung drängen. Bei allen Überlegungen sei der Kunde das Maß aller Dinge. Bundesverkehrsminister Wissmann erklärte auf der Tagung, daß er die Forderung des VDV an die Länder unterstütze, die Mittel des Regionalisierungsgesetzes auch für investive Verbesserungen einzusetzen.

Der Freistaat Bayern habe, so der bayerische Verkehrsminister Dr. Wiesheu, mit der Gründung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft einen wichtigen Schritt vollzogen. Bayern werde kein eigenes Gesetz für den SPNV schaffen, sondern die Regeln in das seit 1.1.1994 geltende bayerische ÖPNV-Gesetz integrieren. Ziel der Staatsregierung sei der integrale Taktfahrplan. Zu den gegenwärtigen Verhandlungen mit der DB AG sagte er: „Leider haben wir es wegen der fehlenden Konkurrenz noch mit administrativen Angeboten der DB AG zu tun.“ (z.Zt. hat Dr. Wiesheu Probleme, einen längerfristigen Vertrag mit der DB AG unter Dach und Fach zu bringen.)

Ludwig beklagte ferner Verzerrungen im Wettbewerb mit der DB AG. Während das ehemalige Staatsunternehmen nur noch ÖAG-Löhne bezahle (den Rest lege der Bundesverkehrsminister über das Bundeseisenbahnvermögen drauf), müßten die NE-Bahnen ihre Beschäftigten wie bisher entlohnen. Der Unterschied mache 15% aus.

Anläßlich seines Jubiläums hat der VDV 20 Thesen herausgegeben als Fahrplan für die Zukunft. Dabei wird zum Güterverkehr folgendes ausgeführt:

These 16: Wir wollen die durch die Bahnreform geschaffenen Möglichkeiten zu einer Offensive im regionalen Eisenbahngüterverkehr nutzen. Dazu werden wir unsere regionale Kompetenz bei Akquisition und Produktion verstärkt einsetzen. Wir wollen für diese Offensive möglichst weitgehend die partnerschaftliche Zusammenarbeit der Regionalbahnen mit der DB AG nutzen.

These 17: Mit den durch die Bahnreform möglichen qualitativen Angebotsverbesserungen des Gesamtsystems Eisenbahn läßt sich je nach regionalen Gegebenheiten der Eisenbahngüterverkehr um bis zu 35% steigern, wie die bisherigen Initiativen unserer Bahnen zeigen. Damit wird die jahrzehntelange Diskussion um den Rückzug der Bahn aus der Fläche beendet.

These 18: Wir wollen auch im Schienengüterverkehr alle Möglichkeiten nutzen, um durch angepaßte Betriebsweisen und neue Techniken die Kosten bei Fahrweg und Betrieb weiter zu senken.

These 20: Wir wollen in Zukunft alles tun, um das Image des ÖPNV und des Eisenbahngüterverkehrs weiter zu verbessern, das Bewußtsein für die Gefährdung der Umwelt durch den motorisierten Straßenverkehr zu schärfen und die Notwendigkeit der nachhaltigen Förderung des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs ins Bewußtsein von Öffentlichkeit und Politik zu rücken.

Erwartungen des VDV für das Jubiläumsjahr 1995:

In 1994 wurden von den VDV-Mitgliedern, die ÖPNV betrieben, insgesamt 7,3 Mrd Fahrgäste befördert. Mit dem SPNV der DB AG sind es 8,7 Mrd Fahrgäste. Von den 7,3 Mrd Fahrgästen wurden in den neuen Bundesländern über 1 Mrd, in den alten Bundesländern einschl. Westberlin 6,2 Mrd Fahrgäste befördert.

Insgesamt erwartet der VDV weiter steigende Fahrgastzahlen in ganz Deutschland.

Am Güterverkehr des VDV sind 93 NE-Bahnen des öffentlichen Verkehrs, 108 Hafen- und Werkseisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs sowie 23 Güterkraftverkehrsbetriebe beteiligt.

Von den NE-Bahnen wurden 1994 auf 3.465 km Streckenlänge 72,6 Mio t befördert und eine Leistung von 851 Mio tkm erbracht. Im Wagenladungsverkehr – überwiegender Teil des Gesamtverkehrs – waren 1994 Zuwächse von 2,5% bei den t und 3,7% bei den tkm zu verzeichnen.

Im Stückgut- und Expreßgutverkehr (0,210 Mio t.) mußten 1994 Einbußen von 5% bzw 30% hingenommen werden.

Die Güterverkehrseinnahmen betragen 320 Mio DM.

Im Wagenladungsverkehr wird eine Mengen- Leistungssteigerung von 2,5% erwartet. Die Einnahmen werden um 1% steigen. Im Zuge der weiteren Realisierung von „Bahntrans“ wird der gesamte Kleingutverkehr verloren gehen.

Bei den Westdeutschen Hafeneisenbahnen wurden rund 51 Mio t bei einer Beförderungsleistung von 313 Mio tkm befördert (+ 55 bzw 6% gegenüber 1993). Insgesamt wird 1995 eine Steigerung von 0,5% erwartet.

Bei den westdeutschen Werkseisenbahnen wurden 1994 332 Mio t bei einer Leistung von 3800 Mio tkm erreicht (+ 45 bzw + 6% gegenüber 1993). 1995 wird eine Steigerung von 1% erwartet.

In den neuen Bundesländern sind nach wie vor Rückgänge zu verzeichnen. Das Ergebnis sind 107,5 Mio t und 1277 Mio tkm. In 1995 muß mit einem weiteren Rückgang von 3,5% gerechnet werden.

BDF und BSL gegen Sonderrechte der Deutschen Post (DP) AG

Postsendungen werden auch von ausländischen Verkehrsunternehmen ohne Güterfernverkehrsgenehmigung befördert. Das beklagen die Präsidenten des Bundesverbandes für den Güterfernverkehr (BDF) und des Bundesverbandes für Spedition und Lagerei (BSL). Die DP AG wies diese Vorwürfe als haltlos zurück. Sie sei gezwungen gewesen, ihren Lkw-Verkehr europaweit auszuschreiben. Die Wahl sei auf einen Unternehmer gefallen, der sich verpflichtet habe, alle gesetzlichen Vorschriften einzuhalten. Zwei Drittel der Post-Transporte seien unpaarig. In diesen Relationen könnten nur Subunternehmer eingesetzt werden, die über Konzessionen verfügen. Im übrigen seien die Sonderrechte der DP AG im Vergleich zu den Sonderbelastungen des Unternehmens nur Peanuts. Die Post müsse immer noch Einnahmen an den Bund abführen; in diesem Jahr werden dies 1,1 Mrd DM sein. Auch im steuerlichen Bereich habe sie Benachteiligungen. Wenn diese Benachteiligungen beseitigt seien, würde die Post auch auf alle Privilegien verzichten.

Der Main-Donaukanal hat noch Kapazitäten frei

Der Leiter der Abteilung Binnenschifffahrt im Bundesverkehrsministerium, Heinz Contzen, erklärte anlässlich eines kürzlichen Treffens von Repräsentanten der Regierungen, Behörden und Transportunternehmen der Bundesrepublik Deutschland und der Slowakei, daß allein in der Bundesrepublik 56 Mio t von den „an ihre Kapazität stoßenden Verkehrsträgern Schiene und Straße“ auf die Binnenschifffahrt verlagert werden könnten. Die Schifffahrtsstraße verbinde zwischen Nordsee und schwarzem Meer 15 europäische Staaten miteinander. Der Anteil slowakischer Güter am Gesamtvolumen auf der Donau in die Bundesrepublik mache nur 10% aus, so der Vertreter des slowakischen Abteilung Binnenschifffahrt im dortigen Wirtschaftsministerium. Beim weiteren umweltgerechten Ausbau beachte man die „Gleichrangigkeit von Ökologie und Ökonomie.“ Auch der Vertreter Bayerns bemerkte, daß es Ziel der Landesregierung sei, das Transportaufkommen auf umweltfreundliche Verkehrssysteme zu verlagern. In diesem Zusammenhang sei der Ausbau des 70 km langen Abschnitts der Donau zwischen Straubing und Vilshofen erforderlich. In die Verlagerung müßten auch Ro/Ro-Transporte vermehrt einbezogen werden. Es werde auch daran gedacht, die Pkw-Verschiffung zwischen Regensburg und Wien einzurichten.

Auf dem Kanal wurden 1994 insgesamt 6,22 Mio t und damit 22,7% mehr als im Vorjahr befördert.

Neben der Vertiefung der Donau in Bayern zur Erhaltung der Schifffahrt auch bei Niedrigwasser sind entsprechende Ausbauten auch in Hainburg bei Wien und in Ungarn erforderlich. In Hainburg ist dieser Ausbau wie in Bayern aus Umweltgründen problematisch, und in Ungarn fehlt einfach das Geld für den Donauausbau. Durch das Fehlen dieser Ausbauten werde die Wirtschaftlichkeit und die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt wesentlich beeinträchtigt.

Der Werkverkehr soll auch dereguliert werden

Dies ist nicht eine Forderung des Bundesverkehrsministers, sondern die des Bundesministers für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie, Dr.jur. Jürgen Rüttgers. Der Werkverkehr stehe, so erklärte der Minister in einem Festvortrag anlässlich des 40-jährigen Jubiläums des Bundesverbandes Werkverkehr und Verlader (BWV), immer noch im Hemmschuh überalteter Regularien. Er verwies in diesem Zusammenhang auf das Beförderungsverbot für Dritte und den nicht zugelassenen Konzernverkehr. Dadurch sei die durchschnittliche Auslastung der Fahrzeuge im Werkverkehr zu niedrig und dadurch würden die Straßen durch einen hohen Anteil von Leerläufen zusätzlich belastet.

Der Minister erklärte weiter auf der Veranstaltung: „Ein Umlenken von 10% des gewerblichen Güterverkehrs auf die Schiene würde eine Mehrbelastung der Bahn von 50% bedeuten.“

Die Vorschläge des Ministers, die sicher auch nicht dem Gewerbe des Güterfernverkehrs gefallen, würden bei den Bahnen zur Abwanderung von noch mehr Gut führen. Im übrigen sollte man mit der Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene endlich einmal anfangen und nicht Szenarien beschreiben, die weitab jeder Wirklichkeit sind.

86% des Schiffstransports unter fremder Flagge

1994 wurden 86% der zwischen deutschen und ausländischen Häfen transportierten 190 Mio t mit Schiffen unter fremder Flagge befördert. Mit 14% konnte Deutschland aber seine Spitzenposition in der Rangfolge der Flaggenstaaten halten. Flaggenstaaten mit bedeutenden Transportanteilen am deutschen Seegüterverkehr waren Norwegen (8,6%), Schweden (6,4%), Großbritannien (4,8%) sowie Panama und Dänemark (jeweils 4,2%).

Lkw-Unfälle haben zugenommen

Nach Mitteilung des statistischen Bundesamtes wurden 1994 in Deutschland von der Polizei 25858 Fahrer von Güterkraftfahrzeugen als Hauptverursacher von Personenschäden registriert, d.s. 8,4% mehr als 1993. Bei diesen Unfällen verunglückten 34577 Verkehrsteilnehmer, von denen 853 getötet wurden. Insgesamt waren 45902 Fahrer an Unfällen mit Personenschäden beteiligt. Die häufigste Unfallursache war nicht angepaßte Geschwindigkeit.

Die Zahl der verunglückten Lkw-Fahrer stieg um 10% auf 13497. Dabei hat die Verletzungsschwere deutlich zugenommen. Die Zahl der getöteten Lkw-Insassen nahm um 22%, die Zahl der Schwerverletzten um 11% auf 3365 und die der Leichtverletzten um 9,5% auf 9864 zu.

Lkw künftig maximal 18,75 Meter

Ende September 1995 hat sich der Verkehrsministerrat der EU auf neue Höchstabmessungen für Lastzüge geeinigt. Die künftige EU-Norm beträgt 18,75 m statt bisher 18,35 m. Für die Breite wurde ein Höchstmaß von 2,55 m vereinbart, das bei Isothermaufbauten 2,60 m erreichen darf. Eine Anhebung des Gewichtslimits im grenzüberschreitenden Verkehr wurde jedoch erwartungsgemäß abgelehnt. Die neuen Abmessungen müssen noch in 2. Lesung vom Europäischen Parlament beschlossen werden. Da keine Ablehnung durch das Parlament mehr zu erwarten ist, dürfte der neue Standard Anfang 1996 in Kraft treten. Die Mitgliedsländer müssen die Richtlinie innerhalb von zwölf Monaten in nationales Recht umsetzen.

VERKEHR IM AUSLAND

Eurail Speed Tagung in Lille

Die Leitlinie des 2. Weltkongresses über Hochgeschwindigkeit vom 4. bis 6.10.1995 lautete: „Mehr Mobilität - ja, aber auf dem rechten Weg“. 1200 Teilnehmer aus 51 Ländern tauschten ihre Erfahrungen aus. Schwerpunkte der Tagung waren: Finanzierung der Hochgeschwindigkeitsstrecken (HGV-Strecken), die Integration der Verkehrsträger, die Harmonisierung der Systeme und die Auswirkungen auf die Umwelt. Die Finanzierbarkeit stellt dabei die größte Herausforderung dar, vor allem weil sie nicht die Rendite bringen, die auf dem weltweiten Geldmarkt zu erzielen ist.

Anlässlich der Tagung wurden sieben HGV-Züge präsentiert: ICE, AVE, Eurostar, TGV-Douplex (Doppelstock-TGV), X2000, ETR 460 (Pendolino) und ETR 500.

Zu den HGV-Zügen:

Frankreich: Train à Grande Vitesse (TGV): Er verkehrt auf 1240 km Neubaustrecken integriert in ein Netz von 5600 km. 1994 reisten nahezu 45 Mio Reisende mit insgesamt 277 Einheiten.

Der TGV Eurostar verknüpft Paris durch den Kanaltunnel mit London. Damit begann eine besondere Ära der paneuropäischen Hochgeschwindigkeit. Grenzüberschreitende Projekte gibt es in die Beneluxländer, nach Deutschland, Italien, Spanien und in die Schweiz. Die HGV-Strecke nach Brüssel befindet sich im Stadium der Ausführung. Die Verbindung mit dem Luftverkehr ist bei den Flughäfen Charles de Gaulle (Paris) und Satolas (Lyon) hergestellt.

Frankreich will keine Neigetechnikzüge einsetzen; die Topographie des Landes verlangt das auch nicht. Aus nur 7 Fahrzeugtypen werden sich alle Zuggattungen vom Doppelstock-HGV-Zug bis zur Kurzversion für Regionalverbindungen kombinieren lassen. Anlässlich der Ausstellung fuhr der TGV von Paris nach Lille in 57 Minuten und zeigte damit, daß die schnurgerade Trassenführung in Frankreich auch über längere Abschnitte Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h zuläßt.

Spanien: Die Neubaustrecke Madrid-Sevilla (471 km) mit einer Spurweite von 1,435 m ist noch eine Insellösung. Hier verkehren die AVE-Züge. Das soll sich aber mit einer Verlängerung nach Barcelona (Fertigstellung im Jahre 2004) und zur französischen Mittelmeergrenze ändern. Zur Herstellung einer besseren Interoperabilität können sich die Talgozüge schnell einer veränderten Spurweite anpassen.

Hochgeschwindigkeitszüge der Deutschen Bahn AG

	Plätze	Länge (m)	Leistung (MW)	Geschwindigkeit (km/h)	Wahrnehmung	
60 ICE 1	2 Triebköpfe, 10-14 Wagen, Beispiel: 12 Wagen	649 + 36*	358	9,6	280	1991-1993
44 ICE 2	1 Triebkopf und 7 Wagen	368 + 23*	205	4,8	280	1997-1998
50 ICE 2.2	8-teiliger Triebwagen Ein-System-Zug Mehr-System-Zug	398 + 24* 368 + 24*	200	8,0	330	1998-2000
43 ICT	5- und 7-teilige Neitech-Triebwagen Beispiel: 7 Wagen	374 + 24*	184	4,0	230	1998-1999
ICE 21	Versuchszug für den ICE der vierten Generation					

*zusätzlich Plätze im Speisewagen

Italien: Hier werden die Züge ETR 460 und ETR 500 eingesetzt. Besondere Hochgeschwindigkeitsstrecken sind z.B. zwischen Mailand und Venedig sowie zwischen Rom und Neapel vorgesehen.

Schweden setzt auf der 456 km langen Strecke zwischen Stockholm und Göteborg den HGV-Zug X2000 ein, der mit Neigetechnik ausgerüstet ist und 200 km/h schnell ist. Auf einzelnen Neubauabschnitten kann mit 250 km/h gefahren werden.

Deutschland: Der ICE fährt auf 477 km Strecken mit Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h, ergänzt durch etwa 1200 km, auf denen mit 200 km/h gefahren werden kann, integriert in ein Netz von 4000 km. 1994 benutzten etwa 19,2 Mio Fahrgäste die 60 ICE auf den HGV-Strecken (Gegenüber 1993 eine Zunahme von 20%). Eine Variante ICE 2/2 soll noch vor der Jahrtausendwende als Mehrsystemzug für die Strecken Frankfurt/Main-Amsterdam-Brüssel eingesetzt werden. Außerdem sollen 43 Triebwagenzüge mit Neigetechnik (ICT) vornehmlich auf Ausbaustrecken mit maximal 230 km/h verkehren.

Auf der Tagung wurde deutlich, daß das System Schiene noch lange nicht am Ende ist.

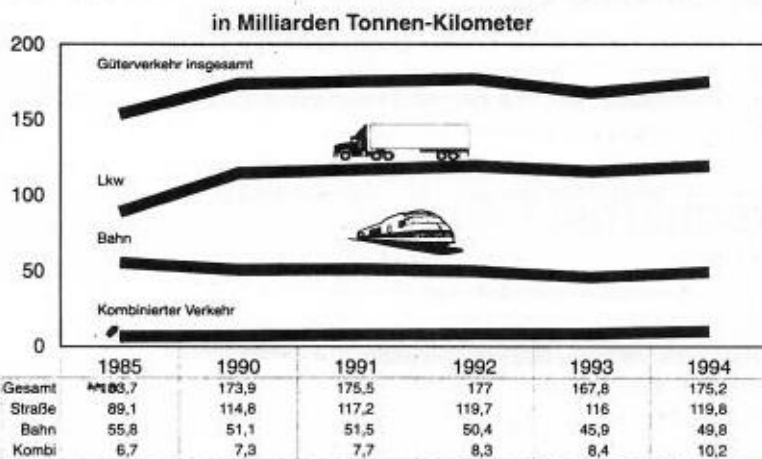
Besonders wichtig ist die Interoperabilität der verschiedenen Systeme zur Zugsicherung. Hier soll vor allem ETCS (Europäan Train Control System) weiterhelfen. Die Prüfung der Komponenten dieses Systems sind auf der Strecke Madrid-Sevilla vorgesehen. Deutschland, Frankreich und Italien haben sich zur Erprobung dieses Systems zusammengeschlossen. Damit ausgestattet sollen folgende Strecken werden: Köln-Rhein/Main, Paris-Straßburg (TGV Est), Lyon-Turin, Mailand-Venedig und Rom-Neapel. Mit diesem europaweit genormten System hofft die Signalindustrie auf eine stärkere Position auch im internationalen Wettbewerb.

Der Präsident der UIC bemerkte, daß es beim HGV-Netz immerhin um ein Projekt von 29000 km größtenteils Neubauabschnitten geht, das einschließlich der Fahrzeuge ein Investitionsvolumen von 240 Mrd Ecu darstellt.

Eisenbahnerstreik in Frankreich

Wesentlicher Streitpunkt im Aufstand der französischen Eisenbahner, der eine riesige, langandauernde Streikwelle im ganzen Land ausgelöst hat, war der Sanierungsplan für die staatliche Eisenbahngesellschaft SNCF, der nach dem Streik vorläufig vom Tisch ist. Die Regierung hatte darin vorgeschlagen, der maroden SNCF zunächst eine Hilfe von 11 Mrd DM zu gewähren. Weiter sollen bis zum Jahre 2000 für jeden von der SNCF verdienten Franc vom Staat ein Franc an Finanzlasten übernommen werden.

Güterverkehr in Frankreich von 1985 bis 1994



Dafür sollte die SNCF ihren Service verbessern, ihre Kosten schärfer kontrollieren und ihre Investitionsprogramme beschneiden. Die Eisenbahngewerkschaften haben diese Vorschläge als inakzeptabel zurückgewiesen, die von den Eisenbahnern verlangten Gegenleistungen stünden in keinem Verhältnis zum Beitrag der Regierung. Vor allem aber pochen sie auf den Sonderstatus der SNCF-Mitarbeiter für den Ruhestand. Der Staatsbetrieb muß 36% seiner Lohnsumme für die Alterssicherung seiner Beschäftigten - das Personal geht mit 55 Jahren, die Lokführer gehen bereits mit 50 Jahren in den Ruhestand - aufwenden. Rund 350 000 Ruhestandler müssen bezahlt werden. Die SNCF zählt heute doppelt so viele Pensionäre wie Aktive (176 000). Die französische Regierung wollte mit dem Sanierungsplan, der auch erhebliche Streckenstilllegungen vorsah, entsprechend den EU-Vorschriften bis zum Jahre 1997 den Haushalt der SNCF einigermaßen ins Lot bringen. Die wesentlichen Ursachen für die Finanzmisere der SNCF sind Umsatzrückgang, teilweise unrentables Netz und hohe Personalkosten.

Der Hochleistungsschnellzug TGV hat den klassischen Zugverkehr auf den großen Strecken erheblich beeinträchtigt. Obwohl der TGV vom Flugverkehr anfangs erhebliche Anteile auf die Schiene geholt hat, ist jetzt auf den innerfranzösischen Strecken mit dem Monopol der Air Inter ein Preiskampf entstanden, dem die SNCF nicht standhalten kann. So hat die SNCF auf der Strecke Paris-Toulouse innerhalb von 18 Monaten wieder ein Drittel ihrer Kunden verloren. Noch ungünstiger hat sich der Güterverkehr entwickelt. Seit 1980 hat sich das Aufkommen auf der Schiene halbiert.

In diesem Jahr muß die SNCF vier Mrd DM für den Schuldendienst aufbringen, der -falls nichts geschieht - weiter erheblich ansteigen wird. Das Personal ist zwar in den letzten zehn Jahren um 23% vermindert worden, die Lohnsumme ging aber nur um 11%

SNCF in Zahlen

	1992	1993	1994	1995
(in Milliarden Franc)				
Umsatz	55	53	54	57
Verlust	3	8	8	10
Subventionen	39	38	38	38
Schulden	107	132	156	175
Mitarbeiter ¹⁾	198	192	183	178

Eine Milliarde Franc entspricht rund 290 Millionen DM. Zahlen für 1995 geschätzt ¹⁾ in Tausend. Quelle: SNCF, OECD

zurück. 36% davon müssen für die Alterssicherung aufgewendet werden.

Der Streik hat der Wirtschaft erhebliche Probleme gebracht. Vielfach wurde auf Straße und Binnenschifffahrt im Güterverkehr ausgewichen. Auch die Post mußte auf die Straße ausweichen. Bei den Express-Transportunternehmen stieg das Transportvolumen um 20 bis 25%.

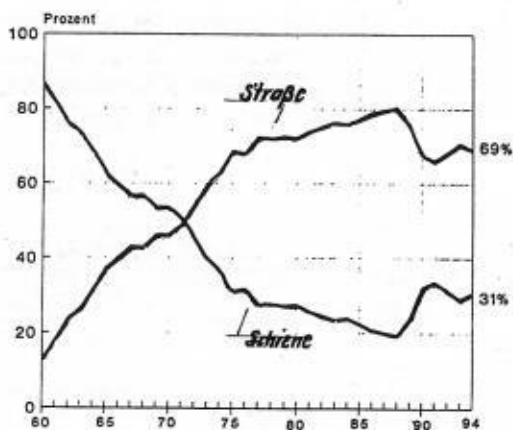
Brennerbasistunnel

Am 10.10.1995 hatte der bayerische Ministerpräsident Edmund Stoiber den Bundesverkehrsminister Wissmann sowie die Vertreter Bayerns, Tirols, Südtirols sowie der Provinzen von Trient und Verona geladen. Die Konferenz stand unter keinem glücklichen Stern.

Bundesverkehrsminister Wissmann erklärte, die Bundesrepublik Deutschland werde sich nicht mit öffentlichen Mitteln am Bau des Brennerbasistunnels beteiligen. Diese Aussage machte bereits vor einer Reihe Jahren der damalige Bundesverkehrsminister Georg Leber. Die eigenen Verpflichtungen Deutschlands als Transitland Nummer 1 in Europa erlauben ein finanzielles Engagement am Brenner nicht. Immerhin werde jedoch die Bundesrepublik 3 Mrd DM für die Zulaufwege auf deutscher Seite bereitstellen.

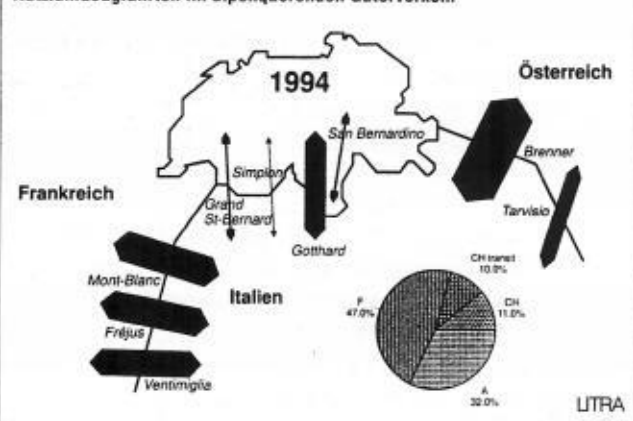
Wissmann meinte, die gewaltige Summe von 25 Mrd DM allein für den Tunnel verlange saubere Wirtschaftlichkeitsberechnungen, ausserdem müsse auch auf Überkapazitäten geachtet werden. Die Verkehrsströme müßten die kürzesten Wege durch die Alpen nehmen. Eine Entscheidung über den Bau können erst im nächsten Jahr getroffen werden.

Auf der Europäischen Alpenkonferenz CIPRA, die im November in München stattfand, warf der Bayerische Umweltminister Thomas Goppel den Umweltschützern vor, sie schürten eine Angstkampagne gegen den Brenner Basistunnel. Auch hatte der Minister der österreichischen Seite vorgehalten, sie wolle in der Alpenkonvention nicht nur den Verzicht auf neue Straßentalpentransversalen festschreiben, sondern auch bestehende Zusagen - etwa bei der Fortführung der bei Füssen endenden Autobahn A7 auf österreichischem Gebiet - wieder zurücknehmen. Weniger gegen den Brennerbasistunnel wenden sich die Österreicher als gegen



Güterverkehr Brenner
Verkehrsteilung Schiene / Straße (1960 - 1994)

Nutzfahrzeugfahrten im alpenquerenden Güterverkehr



den Ausbau weiterer Straßen. Falls Bonn Österreich auf eine adäquate Fortführung der A 7 drängen sollte, melden sie massive Protestaktionen an. Auch Südtirol wendet sich dagegen. Eine Fortführung der A 7 könnte ein Präzedenzfall für die sogenannte Alemagna-Autobahn werden, die bisher in Belluno endet, aber bis ins Pustertal und weiter durch Österreich bis zur Inntalautobahn geführt werden soll.

Nachdem schon so viel Zeit verstrichen ist, hält die GRV die Lösung des Brennerproblems nach wie vor für äußerst vordringlich. Der Hinweis, daß auf der Brennerbahn noch Fahrplantrassen frei sind, ist wenig hilfreich, denn die Bahn mit ihrer aus dem vorigen Jahrhundert stammenden viel zu langen Trasse ist dem Straßenverkehr nicht gewachsen. Wer für kleinere Ausbaumaßnahmen plädiert, wird, wenn er sich echt mit der Materie befaßt, feststellen, daß kleine Lösungen nicht möglich sind. Nur eine wesentliche Erneuerung kann im Wettbewerb mit der Straße wirklich helfen.

Das Bild links unten soll verdeutlichen, wie sich das Verhältnis zwischen Schiene und Straße im Laufe der Zeit grundlegend verändert hat.

ÖBB auf dem Weg zum Unternehmen

Die ÖBB haben bei einem Gesamtumsatz von 3,8 Mrd DM in 1994 einen Gewinn von 246 Mio DM erwirtschaftet. Der Bilanzgewinn betrug rund 46,6 Mio DM. Die auf der Basis des Bundesbahngesetzes von 1992 möglichen unternehmerischen Freiheiten führten zu positiven Ergebnissen. Somit konnten die ÖBB in 1994 durch eine Offensivstrategie nicht nur mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene bringen, sondern auch die Ertragslage verbessern. Der Güterverkehr hat mit 66,1 Mio t ein Rekordergebnis (+ 9,7% gegenüber 1993) eingefahren. Sein Marktanteil liegt bei 10%. Das ist besonders bemerkenswert, weil der Staat im Unternehmensbereich „Absatz“ keine Zuwendungen geleistet hat. Dagegen trägt der Staat im Unternehmensbereich „Infrastruktur“ gemäß Bundesbahngesetz weiterhin die Kosten (5,7 Mrd DM). Allerdings mußten die ÖBB für

die Benutzung der Infrastruktur an den Staat 400 Mio DM bezahlen.

Im konventionelle Ladungsverkehr wurden 51,4 Mio t (= 78% des gesamten Schienengüterverkehrsaufkommens) befördert. Der Aufkommenszuwachs von 9,2% ist vor allem auf Akquisitionserfolge im internationalen Verkehr zurückzuführen, während im Inlandverkehr nur ein bescheidener Zuwachs von 2% erreicht wurde.

Im Kombinierten Verkehr setzte sich der positive Trend mit einem Verkehrsaufkommen von 14,3 Mio t (+ 12% gegenüber 1993) fort. Damit hat der Kombiverkehr einen Anteil am gesamten Schienengüterverkehr von rund 22%.

Im Dezember 1994 waren 62 974 Mitarbeiter mit einem Personalaufwand von 3,93 Mrd DM beschäftigt.

Der positive Trend bei den ÖBB setzte sich auch in 1995 fort. Im Güterverkehr wurden in den ersten 10 Monaten im Vergleich zu 1994 7,2% mehr Gut befördert. Falls Ende 1995 70 Mio t erreicht werden, so wäre das ein neuer Rekord. Auch der Kombinierte Verkehr brachte es in den ersten 10 Monaten auf 11,4 Mio t, was einem Zuwachs von 7,4% entspricht.

Bei den Zuwächsen liegen die ÖBB im ersten Halbjahr 1995 sowohl bei den beförderten Tonnen wie auch Personen jeweils an fünfter Stelle. Damit habe man die DB AG und die SBB übertroffen.

Wenn sich auch 1995 eine positive Entwicklung der Umsatzerlöse abzeichnet, dürfte es wegen der Zinsen für die langfristigen Schulden schwierig sein, ein ausgeglichenes Ergebnis im Unternehmensbereich Absatz zu erreichen. Es wird gehofft, daß ein positives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit doch noch, wenn auch sehr knapp, erreicht wird.

Gesetz über den föderalen Eisenbahntransport in Rußland

Das neue Gesetz regelt die Eigentumsfragen, die Leitungsprinzipien, die inneren wirtschaftlichen Beziehungen, die Beziehungen zu den Nutzern der Bahn und eine Reihe anderer Fragen. Es wurde von der Staatsduma am 25.7.1995 angenommen und von Präsident Boris Jelzin am 25.8.1995 unterzeichnet.

Das Gesetz bestätigt die Rolle der Eisenbahnen als Grundlage des russischen Transportsystems. Auf die Eisenbahnen entfallen mehr als 70% der Güterverkehrsleistungen und 42% der Personenverkehrsleistungen im Nah- und Fernverkehr. Diese Bedeutung verlange die Verpflichtung des Staates zur Regulierung und Kontrolle der Eisenbahntransporte. Es legt auch die Beibehaltung eines eigenständigen Eisenbahnministeriums fest. U.a. wird auch bestimmt, daß die stabile Arbeit der Eisenbahnen ohne die Einhaltung von Disziplin, ohne die Besonderheiten des Arbeitszeitregimes und ohne Berücksichtigung der Arbeitsbedingungen für Fahrpersonal unmöglich ist. In Artikel 17 des Gesetzes heißt es u.a.: „Die Einstellung der Arbeit als Mittel zur Lösung von kollektiven Arbeitsstreitigkeiten bei den Eisenbahnen ist nicht zulässig“. Von besonderem Interesse ist der Artikel 1 des Gesetzes, der die Rolle des Eisenbahntransportes in der Wirtschaft und sozialen Sphäre der Russischen Föderation beschreibt:

„Der Eisenbahntransport stellt die Grundlage des Transportsystems der Russischen Föderation dar und ist dazu berufen, im Zusammenwirken mit den anderen Verkehrsträgern zeit- und qualitätsgerecht im Binnen- und internationalen Eisenbahnverkehr die Anforderungen der Bevölkerung an den Transport, die Dienstleistungen, die Lebensfähigkeit aller Wirtschaftszweige und die nationale Sicherheit des Staates, die Herausbildung des Transportmarktes und der damit verbundenen Dienstleistungen, die effektive Entwicklung der unternehmerischen Tätigkeit zu gewährleisten. Der Staat realisiert die Regulierung und Kontrolle der Tätigkeit des Eisenbahntransportes, die Entwicklung seiner materiell-technischen Basis und erfüllt die grundlegenden Anforderungen im Rahmen der Staatlichen Bedürfnisse. Die Eisenbahnbeförderungen gehören zu den natürlichen Monopolen, was die besonderen Bedingungen der Entwicklung und Funktionsfähigkeit des Eisenbahntransportes bestimmt.“

Deutsche Post AG testet neue elektrisch betriebene Fahrzeuge

Die Deutsche Post AG greift bei einem in Bremen ange-
laufenen Test mit mehreren E-Post-Autos auf den Batteriebetrieb zurück, der vor der Motorisierung schon einmal in diesem Jahrhundert erheblich genutzt wurde. Diese Fahrzeuge geben vor Ort keinerlei Schadstoffe an die Umwelt ab, das macht sie besonders geeignet für den innerstädtischen Betrieb. Auch die Lärmbelästigung sinkt derart, daß die Lieferfahrer ahnungslose Passanten mit einer Klingel warnen müssen.

Die Post bedient sich dabei der israelischen Zink-Luft-Technik von Jerusalem Elektro Fuel (Wir haben hierüber früher berichtet). Die Batterien wiegen nur ein Sechstel der Blei-Gel-Varianten. Die Reichweite liegt bei 300 km im Vergleich zu 50 km bei Blei-Gel. Ein mit diesen neuartigen Batterien ausgerüsteter Mercedes-Transporter leistet 50 kW/68 PS und erreicht Tempo 90 km/h.

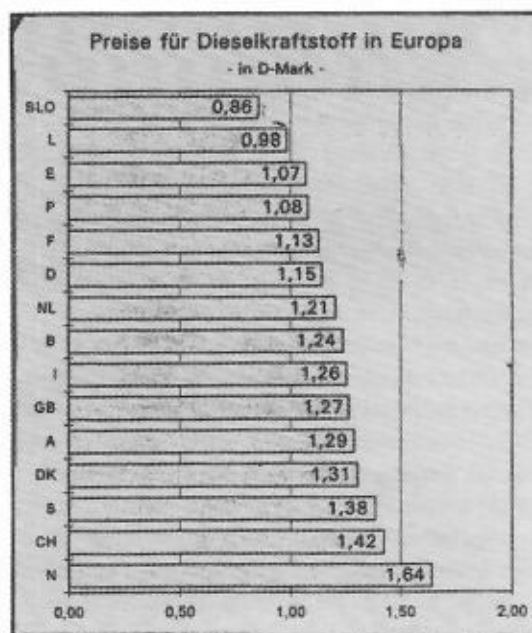
Allerdings lassen sich Zink-Luft-E-Fahrzeuge nicht einfach an der Steckdose anschließen, sondern die Batterien müssen ausgebaut und regeneriert werden. In Bremen tauscht ein Roboter in kürzester Zeit die verbrauchte Batterie gegen eine neue aus. Das System ist vorläufig nur bei Fahrzeugflotten einsetzbar.

Der etwa dreifache Kilometerpreis ist noch ein Schönheitsfehler.

Trotzdem, so meint die GRV, sollte dieser Versuch auch bei anderen Kraftfahrzeugflotten mit ähnlichem Einsatz Schule machen.

Katalysatoren und Rußfilter sollen Dieselfahrzeuge umweltfreundlicher machen

er Diesel, erst verhätschelt und steuerbegünstigt, dann verstoßen und als Krebserreger gebrandmarkt, taucht wie der Phönix aus dem Rußstaub wieder auf" (SZ v.19.10.95). Weil der Dieselmotor an sich sparsam ist, verkünden die Autohersteller, daß dies der Motor für das künftige 3-Liter-Auto sei. Aber dazu müsse sein Öko-Image aufgebessert werden. Die Mineralölindustrie bringt bereits heute, also ein Jahr früher als Brüssel es vorschreibt, einen Dieseltreibstoff auf den Markt, der statt bisher zwei nurmehr ein halbes Promille Schwefel enthält. Die Autos werden damit weniger Schwefeldioxid ausstoßen, das be-



kantlich Mitverursacher des sauren Regens ist. Dennoch sieht die Öko-Bilanz des Dieselaautos kläglich aus. Das Bundesumweltamt sieht keine Veranlassung, den Dieselausstoß als nicht krebserregend einzustufen. Der Dieselmotor stößt dazu noch gut ein Drittel mehr NOx als der Ottomotor mit Dreiwegekatalysator in die Luft, d.h. er ist mitverantwortlich für die Ozon-Sommersmogbildung. Das wollen die Wissenschaftler mit einem elektrochemischen Verfahren im Auspuff verhindern. Das dadurch im Auspuff entstehende „Funkengewitter“ verspricht das Dilemma bei der Dieselmotortechnik zu vermeiden. Zwar schlucken die treibstoffmageren Diesel- und Ottomotoren bis zu 15% weniger Treibstoff, aber die Abgaszusammensetzung ist eine andere als beim normalbetriebenen Benzinmotor, mit der Konsequenz, daß Diesel- und Ottomotoren nur mit sogenannten Oxidationskatalysatoren betrieben werden können. Damit ausgerüstete Motoren bändigen zwar giftiges Kohlenmonoxid, reduzieren aber im Unterschied zum Drei-Wege-Edelmetall-Katalysator Stickoxide nicht. Das ist ein klarer ökologischer Malus, der beim Diesel durch den Ausstoß krebserregender Rußpartikel noch erhöht wird. Deshalb soll das elektrochemische Verfahren vom Bundesforschungsministerium und der Automobilindustrie mit zehn Millionen DM gefördert werden. Auch die Firma Siemens erforscht andere Wege, um durch Übertragung der Entstickungsverfahren der Kohlekraftwerke das Problem zu lösen.

Über die Erprobungsphase hinaus sind spezielle Rußfilter für Dieselmotoren im Einsatz. Sie halten bis zu 90% des unverbrannten Kohlenstoffs zurück, was bei einem Großversuch mit 1200 Diesel-Lkw nachgewiesen wurde.

Das vorstehende Bild zeigt die Preise für Dieseldieselkraftstoff in Europa. Danach liegt die Bundesrepublik etwa in der Mitte.

PERSONALIA

Heinz Dürr, Vorstandsvorsitzer der DB AG, ist ab 1.1.1996 Präsident der Gemeinschaft der Europäischen Eisenbahnen (GEB) geworden.

Dieter Ludwig, Geschäftsführer des Karlsruher Verkehrsverbundes, wurde anlässlich der Jahrestagung des VDV (100-jähriges Jubiläum) zum Geschäftsführer des Verbandes in München gewählt. Er wurde damit Nachfolger von Klaus-Dieter Bollhöfer.

Dem **Univ.-Prof. Dr.-Ing. Gerhard Heimerl**, Universität Stuttgart, ist die

Ehrendoktorwürde durch den Senat und die Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ der Universität Dresden verliehen worden.

Günter Mündemann ist nach fast 25jähriger Tätigkeit aus der Transfracht Deutsche Transportgesellschaft mbH ausgeschieden.

Moritz Leutzenberger (Zürcher Sozialdemokrat) ist seit Oktober 1995 neuer Verkehrsminister der Schweiz geworden. Er löst Minister Ogi ab, der ins Militärdepartement wechselt.

Neuer Präsident des Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) und Nachfolger des im August verstorbenen Klemens Weber ist **Hermann Grewer**.

Dr.-Ing. e.h. Wilhelm Pällmann, 61, Vorstandsmitglied der Deutschen Telekom AG, Bonn, ist im Juli 1995 in den Ruhestand verabschiedet worden. Pällmann war von 1982 bis 1991 Vorstandsmitglied der Deutschen Bundesbahn.

KURZBERICHTE

Bahn auf Verlustkurs? Professor Aberle befürchtet, daß die Bahn AG knapp zwei Jahre nach ihrer Privatisierung und milliardenschweren Entschuldung bereits wieder auf Verlustkurs geht. Es seien in den nächsten Jahren wegen der Milliardeninvestitionen in die neuen Strecken, in moderne Technik, in Loks und Waggons bei der Bahn erhebliche Kostenzuwächse durch Abschreibungen und Kreditzinsen zu erwarten. Professor Aberle befürchtet, daß es sehr unsicher ist, ob diese Kostenerhöhungen durch Einsparungen bei den Personal- und Sachkosten sowie durch höhere Umsätze wieder aufgefangen werden können. Die schwierigen Jahre stünden der DB AG erst noch bevor.

Nach achtjähriger Entwicklungsarbeit haben die SNCF die Vorserie eines **doppelstöckigen TGV-Zuges** vorgestellt, der ab dem 2. Halbjahr 1996 zwischen Paris, Lyon, Marseille und Montpellier eingesetzt werden soll. Dieser neue TGV besitzt 545 Sitzplätze (+ 48% des bisherigen TGV Sud-Est). Der Zug wird auch komfortabler und für Behinderte leichter zugänglich sein.

Am 24.9.95 wurde der **elektrische Zugbetrieb zwischen Hamburg und**

Kiel aufgenommen. Die Fahrzeiten zwischen der Hansestadt und der Landeshauptstadt Schleswig-Holsteins reduzieren sich damit um bis zu 38 Minuten. Kiel wird erstmals mit zwei ICE-Zugpaaren bedient. Die Züge fahren nach Stuttgart und Frankfurt/M und kommen abends aus Stuttgart und Luzern. Geplant ist die Elektrifizierung weiterer Strecken wie z.B. Hamburg-Lübeck-Travemünde, Puttgarden, Bad Kleinen, Elmshorn-Itzehöhe, Kiel-Lübeck.

Der **Fahrscheinverkauf** wurde jetzt durch **mobile Fahrscheincomputer** erleichtert und beschleunigt. Der Zugbegleiter trägt ein mobiles, handliches Terminal, in dem alle wichtigen Informationen über Preise und Fahrpläne enthalten sind. Die Energie reicht für 150 Fahrscheinausdrucke oder 96 Stunden.

Die englische Railfreight Distribution, für den Schienengüterverkehr zuständige Abteilung von Britishrail, will den **intermodalen Frachtverkehr durch den Kanaltunnel** um 30% erhöhen. Das Ziel ist vor allem die Bundesrepublik Deutschland als eigenes Ziel und als Umschlagpunkt für die osteuropäischen Verkehre. Dabei soll Duisburg, wo wöchentlich fünf England-

züge in beiden Richtungen abgefertigt werden, der Umschlagbahnhof sein. Nach den Zielen Spanien und Italien, wohin beispielsweise jede Nacht fünf Güterzüge verkehren, soll nun Deutschland 1996 das große Projekt werden. Auf deutscher Seite ist Transfracht der Partner, aber auch andere Kombigesellschaften sollen eingeschaltet werden. Die Zugfrequenz soll auf zwei Züge pro Tag mit einer Zuglänge von 35 Waggons erhöht werden. Dazu sollen wöchentlich zwei Züge mit Ziel Prag, Warschau und Sopron hinzukommen. Auch die Verbindung Duisburg-Berlin-Moskau soll genutzt werden.

In der Schweiz wurde beschlossen, durch Anhebung der Heizöl- und Erdgaszölle zusätzliche Finanzierungsmittel für die Neat von im Jahr 435 Mio DM zu gewinnen. Die Idee, die Neat mit einer leistungsbezogenen Schwerkverkehrsabgabe zu finanzieren, ist damit vorläufig vom Tisch.

Dem **Siemenskonzern ist jetzt erstmals ein Verkauf des ICE gelungen**. Das Unternehmen wird als Generalunternehmer zunächst 6 Züge für 210 Mio DM an die **Niederlande** liefern. Mit großer Wahrscheinlichkeit stehe ein Anschlußauftrag für 15 bis 20 Züge

in Aussicht. Für Siemens ist das ein Meilenstein. Das Geschäft für den Bau und die Ausrüstung einer Hochgeschwindigkeitstrecke in Korea ging an den französisch-britischen Konkurrenten GEC-Alsthom verloren. Bei der Strecke Washington-New York-Boston macht sich dagegen Siemens gemeinsam mit AEG Hoffnungen, den Zuschlag zu erhalten. Weitere Großprojekte dürften in China und Taiwan anstehen. Siemens und GEC-Alsthom prüfen derzeit, ob man dort einen Zug anbietet, der sowohl Teile des ICE und des TGV enthält. Dazu haben sich beide Konkurrenten durchgerungen, weil TGV in Korea wegen der starken Konkurrenz von Siemens wahrscheinlich zu billig angeboten hat. Die Niederlande haben vor allem deswegen dem ICE den Vorzug gegeben, weil die holländischen Züge vor allem auf der Strecke Amsterdam - Köln - Frankfurt/Main eingesetzt werden sollen. Entsprechend habe sich Holland vor zwei Jahren für den TGV für die Strecke Amsterdam-Brüssel-Paris entschieden. Bei den jetzt verabredeten Zügen handelt es sich um die gleichen Züge, die die DB AG im Sommer 1994 bestellt hat, d.h. da alle Antriebe unter dem Zug verteilt sind, fallen die Triebköpfe weg. Die Züge können damit 400 Reisende, also 10% mehr als die mit Triebköpfen versehenen ICE aufnehmen.

Die FS steuerten 1995 einen Rekord im Güterverkehr an. Das Aufkommen ist in den ersten 10 Monaten um 12% auf 20,7 Mrd tkm gestiegen. Es soll die Rekordmarke von 25 Mrd tkm durchbrochen werden. Während die Einfuhrmenge um 5,4% und der Export um 6,6% gestiegen ist, war beim Inlandsverkehr eine Zunahme von 25,4% zu verzeichnen. Der konventionelle Ladungsverkehr (+ 20%) wuchs dabei stärker als Huckepack- und Containerverkehr (+ 2,8 bzw. 9,7%). An dem hohen Wachstum waren vor allem Verkehre aus Mittel- und Südtalien beteiligt.

Die gute Auslastung **des Containerzugs Berlin - Moskau** führte dazu, daß statt bisher einer Fahrt pro Woche neuerdings zwei Abfahrten pro Woche eingerichtet wurden. An diesem Produkt beteiligen sich Intercontainer-Interfrigo, Transfracht und Transrail.

Die Schwedischen Staatseisenbahnen haben bei ABB sieben Triebköpfe und 28 Zwischenwagen des **Hochgeschwindigkeitsneigezuges X2000** bestellt und eine Option für sechs zusätzliche Zugeinheiten. Vmax ist 200 km/h.

Bundesverkehrsminister Wissmann plant, den **kombinierten Verkehr von den Autobahnbenutzungsgebühren zu befreien**. Dazu verhandelt er mit den am Gebührenverbund beteiligten Nachbarstaaten Belgien, Niederlande, Luxemburg und Dänemark. Die Gebühr beträgt derzeit bis zu 2450.-DM/Jahr.

Auch Österreich testet elektronische Mautsysteme. Seit dem 23.11.1995 wird auf der Tauernautobahn die Maut elektronisch kassiert. Das Funkprojekt ist eines der weltweit modernsten Funkmaut-Projekte. Dabei haben die Versuchsfahrzeuge einen miniaturisierten Computer an Bord. In Deutschland sind zum gleichen Zeitpunkt nach Abschluß eines zweijährigen Feldversuches auf der Autobahn zwischen Köln und Bonn die Pläne für eine elektronische Autobahngebühr vom Tisch. Die Gründe sind: Ein zu großer Kontrollaufwand bei der Erfassung der Gebühren und Zweifel, ob ein dem deutschen Datenschutz entsprechendes Verfahren überhaupt möglich sei. An der Einführung automatisch erfaßter Gebühren für Lkw hält die deutsche Bundesregierung allerdings fest.

Der Kongreß in den USA hebt das Tempolimit auf. Bisher galt eine bundesweite Geschwindigkeitsbegrenzung (höchstens 65 Meilen = 108 km/h). Die USA geben diese zentrale Regelung auf und überlassen die Festlegung der Geschwindigkeiten den Bundesstaaten. Die Verkehrsschilder zur Anhebung des Tempolimits stehen schon bereit. Warner in der Wüste ist nur das Versicherungsgewerbe in den USA, das einen ganz erheblichen Anstieg der Unfallzahlen befürchtet.

Deutschland und Dänemark haben weitere Aufträge für die gemeinsam getragene **Machbarkeitsstudie für die feste Querung des Fehmarnbells** vergeben. Vorausgegangen war die Vergabe einer Studie zur Verkehrsanalyse und -Prognose. 1998 dürften die

Ergebnisse der Untersuchungen vorliegen. Danach soll der Entscheidungsprozeß für den Bau beginnen. Die Verbindung über den Fehmarnbelt ist bekanntlich die kürzeste Verbindung zwischen Mitteleuropa und Skandinavien.

Ab Herbst 1996 **werden Güterzüge über den großen Belt** verkehren. Sie werden durch einen 7,4 km langen Eisenbahntunnel von Seeland nach der Insel Sprogö und über die 6,6 km lange Westbrücke nach Fünen fahren. Anfang 1997 soll auch der Personenverkehr folgen. Der seit 1883 betriebene Eisenbahnfährverkehr von Korsör nach Nyborg wird dann eingestellt.

Beim Ausbau der Schienenwege, für die der Bund aufzukommen hat, will die DB AG auch eigene Initiative ergreifen. **Der Neu- und Ausbau der Strecke Nürnberg-Ingolstadt-München soll mit Kreditmitteln vorfinanziert werden.** Nach Fertigstellung des Bauvorhabens im Jahr 2008 werde der Bund in alle angelaufenen Verbindlichkeiten eintreten. Im Gegenzug der Übernahme der Schulden durch den Bund hat die DB AG wie bei allen anderen Fahrweginvestitionen die jährlichen Abschreibungen zu leisten. Die Strecke ist ein Bestandteil der Achse Berlin-München-Brenner-Mailand. Das Projekt kostet rund 5 Mrd DM, dazu kommen maximal zwei Mrd DM für die Zwischenfinanzierung. Für das Projekt wird die DB AG im Rahmen ihrer allgemeinen Kapitalmarktaktivitäten Anleihen begeben. Die Alternative einer Führung über Augsburg dürfte damit endgültig vom Tisch sein.

Um Staus auf Straße und Schiene zu vermeiden, gründete sich auf Initiative des Bundesverkehrsministers in Bonn das **Wirtschaftsforum Verkehrstelematik**.

Am 13.12.1995 hat die DB AG den **Bau der ICE-Neubaustrecke Köln-Rhein/Main begonnen**. Die direkte Schienenverbindung – eine der wichtigsten überhaupt in der Bundesrepublik –, die 177 km lang ist und fast 8 Mrd DM kosten wird, verkürzt die Fahrzeit von Köln nach Frankfurt von 2 1/2 h auf gut eine Stunde. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2000 vorgesehen.

Die DB AG hat ihre Fahrpreise seit 5.1.96 um 2,8% (in den neuen Bundesländern um 14%) erhöht. Der Preis für Zeitkarten steigt im Westen um 2%, im Osten um 14%. Das „Schöne Wochenende“ kostet 35 statt bisher 30 DM. Die Bahncardpreise bleiben unverändert; die Jahresnetzkarte wird von 7704 DM auf 7250 DM verbilligt. Im ICE beträgt der „Supersparpreis“ 230 statt 220 DM und der „Sparpreis“ 290 statt 270 DM.

Das neue Angebot im **Gepäckdienst der DB AG**, das das bestehende ergänzen wird, sieht vor, daß der Reisende sein Gepäck bei einer der 17000 Postfilialen abgeben kann. Das Höchstgewicht liegt bei 20 kg, es kostet 18,50 DM. Bei Entfernungen bis 550 km soll die Zustellung am nächsten Werktag, bei größeren Entfernungen am übernächsten Werktag einschließlich Samstag erfolgen.

Der Großversuch auf der A 555 zwischen Köln und Bonn hat ergeben, daß es **auf Deutschen Autobahnen in absehbarer Zeit keine streckenbezogene und elektronische Maut geben wird**. Bundesverkehrsminister Wissmann geht davon aus, daß es frühestens zu Beginn des nächsten Jahrzehnts eine automatische Gebührenerhebung und dann nur für Lkw geben wird. Die von Wissmann für 1998 ins Auge gefaßte Erhöhung der seit Beginn des Jahres 1995 erhobenen Autobahngebühr für Lkw kann weiter nur zeitbezogen erfolgen.

In einem kürzlichen Expertengespräch des Verkehrsparlaments der Süddeutschen Zeitung, an dem jedoch kein unabhängiger Vertreter des Umweltschutzes beteiligt war, kam man zu dem Schluß, daß **ein Tempolimit überflüssig erscheint; angepaßtes Fahren sei viel wichtiger**. Beschränkungen, die für den Autofahrer nicht plausibel sind, werden kaum eingehalten. (SZ vom 8.12.95).

Der Personennahverkehr, der größte Bereich der DB AG, hat für das Unternehmen strategische Bedeutung. Deshalb **sollen bis zur Jahrtausendwende fast 7 Mrd DM in Nahverkehrsfahrzeuge investiert werden**. Der Umsatz im Nahverkehr beträgt 11 Mrd DM, der Gesamtumsatz

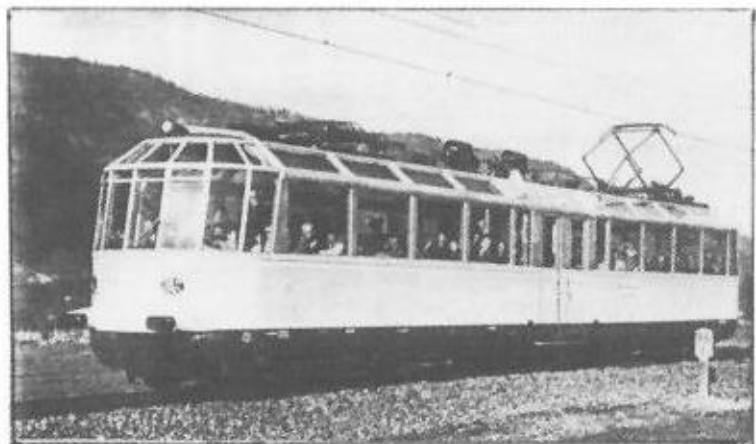
der Bahn rund 24 Mrd DM. Befördert werden hier im Jahr 1,4 Mrd Fahrgäste mit täglich 33000 Zügen. Am gesamten öffentlichen Nahverkehr hat die DB AG einen Marktanteil von knapp 30%. Mit dem Ticket „Schönes Wochenende“ konnten mit allen Verkehrsmitteln des ÖPNV (ausgenommen einige Verbünde) fünf Personen in der zweiten Klasse für 30 DM ohne Kilometerbegrenzung fahren. Nach Dürr sind bis Anfang November 1995 5,3 Mio Tickets verkauft worden. Damit betrachtet Dürr das Schienennetz der DB AG als den größten Aktivposten und weist Besorgnisse über einen Rückzug der DB AG aus der Fläche als unbegründet zurück. Auch der „integrale Taktfahrplan“ habe sich in den ersten Versuchen bewährt. Zusätzliche Nachfrage konnte damit mobilisiert werden.

Vom 1.1.96 an sind **auch die niederländischen Straßen für Lkw gebührenpflichtig**.

Autofreie Urlaubsorte sind in Deutschland noch eine Seltenheit. Die Orte, deren Ortsbereich autofrei ist, setzen jedoch meist auf Großparkplätze am Rand. Manchen Kurorten droht, weil die Luft zu schlecht ist, den Status „heilklimatischer“ Kurort zu verlieren. In Bayern gibt es seit 1993 die „Interessengemeinschaft autofreier Kur- und Fremdenverkehrsorte“. Ihr gehören bisher 31 Gemeinden an. In der Schweiz gibt es die „Gemeinschaft autofreier Schweizer Tourismusorte“, z.B. Zermatt, Saas Fee.

Am Dienstag, den 12.12.1995, kollidierte der in den Bahnhof Garmisch-Partenkirchen einlaufende „**Gläserne Zug**“ mit dem ausfahrenden RE 3612 Innsbruck-München. Vermutlich war die Ursache das Überfahren des haltzeigenden Signals durch den RE 3612. Leider starb bei diesem Unfall ein Reisender und 57 Personen wurden zum Teil schwer verletzt. Der Gläserne Zug selbst wurde schwer beschädigt. Er befand sich auf der Fahrt nach Innsbruck über die bei den Reisenden sehr beliebte Karwendelbahn.

Ob dieser bereits mehrmals aufgearbeitete Triebwagen, der schon fast 60 Jahre seinen Dienst tat, noch einmal repariert werden kann, ist noch nicht entschieden. Für das Liebhaber-Stammpublikum wäre das ein großer Verlust.



1935 wurden von der damaligen Reichsbahn zwei Aussichtstriebwagen „Gläserne Züge“ gebaut. Einer der beiden Triebwagen wurde im Kriege zerstört. Der andere wurde jetzt beim Unglück in Garmisch-Partenkirchen schwer beschädigt.

Zu guter Letzt:

In dem Stadtstaat **Singapur** leben 3 Mio Menschen auf einem Gebiet, das der Größe eines kleinen Schweizer Kantons entspricht. Trotzdem gibt es dort **kaum je Staus** und wenig Straßenlärm und Abgase. In Singapur kostet ein billiger Kleinwagen rund 120 000 DM, ein Mittelklassewagen 180 000 und ein teureres Modell 250 000 DM. An den hohen Preisen sind die Autohersteller nicht beteiligt. Singapur erhebt auf jeden eingeführten Wagen einen Einfuhrzoll von 45%. Dazu

kommen 150% Registrierungs- und Straßengebühren. Für Fahrten ins Regierungs- oder Bankenviertel wird eine Spezialgenehmigung verlangt, die monatlich 66 DM kostet. Zusätzlich verteuert wird der Autobesitz durch das vor fünf Jahren eingeführte „certificate of ownership“. Weil die Behörden die Zunahme der Neuzulassungen auf 3,5% im Jahr begrenzen wollen, gibt es jeden Monat Auktionen, wo Eigentümercertificate erworben werden können. Sie kosten je nach Angebot und Nachfrage für einen mittleren Pkw rund 50 000 DM. Wegen der in Singa-

pur vereinzelt geäußerten Kritik an diesen enormen Beschränkungen testet der Stadtstaat ein elektronisches System, mit dem genau angezeigt wird, wie viele Stunden ein Automobilist seinen Wagen fährt. Wer länger auf der Straße ist, zahlt höhere Gebühren, und umgekehrt. Die Behörden hoffen, daß dies zu einer stärkeren Selbstbeschränkung der Autofahrer führen wird. Dann gäbe es die Möglichkeit, die Neuzulassungen zu erhöhen, ohne daß das Verkehrsaufkommen entsprechend zunimmt.

Gewimmel auf Europas Straßen

Pkw je 1000 Einwohner in den Ländern der Europäischen Union

Luxemburg	587
Italien	519
Deutschland	479
Frankreich	432
Schweden	410
Großbritannien	408
Belgien	406
Österreich	406
Finnland	381
Niederlande	376
Spanien	343
Dänemark	309
Irland	241
Portugal	205
Griechenland	177

Quelle: SZ

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	Verantwortlich im Sinne des Presserechts:	Dr.-Ing. Alfons Thoma Richelstraße 14 80634 München
Bankverbindung:	Stadtsparkasse Düsseldorf Konto 45 004 652 (BLZ 300 501 10) Postgiroamt Essen Konto 632 84 - 431 (BLZ 360 100 43)	Layout, Satz: Druck:	Ursula Schletzbaum 82256 Fürstenfeldbruck Kriegdruck GmbH 82166 Gräfelfing