

Bromberger Straße 5
40599 Düsseldorf

GRV

Nachrichten

GESELLSCHAFT FÜR RATIONALE VERKEHRSPOLITIK e.V.

VERKEHRSPOLITIK

Deutschland und die europäische Verkehrspolitik

nach einem Vortrag von Min.Dirig.
Rolf Stamm am 25.4.1996 vor dem
Wirtschaftsbeirat der Union in München

Deutschland hat mit seiner zentralen Lage in Europa – anders als in der Vergangenheit – allen Grund, sich aktiv und gestalterisch an einer europäischen Verkehrspolitik zu beteiligen. Es hat mit Außengrenzen zu neun anderen

Ländern und seewärtigen Grenzen zu zwei Meeren mehr Grenzen als jedes andere Land in Europa. Es ist das Transitland Nr. 1, sowohl für den Nord-Süd-Verkehr als auch für den Ost-West-Verkehr; es trägt die Hauptlast des gesamteuropäischen Verkehrs- und Wirtschaftsbeziehungen. Zudem ist Deutschland eine exportierende Wirtschaftsnation, die ein „natürliches Interesse an einem gut funktionierenden grenzüberschreitenden Verkehr haben muß.“

Die europäischen Institutionen

Europäische Verkehrspolitik mit der Verkehrspolitik der Europäischen Union gleichzusetzen, greift etwas zu kurz, wengleich die Europäische Union (EU) inzwischen die stärkste Gestaltungskraft hat. Im Laufe der Nachkriegszeit sind jedoch auch andere Institutionen entstanden, die zur europäischen Verkehrspolitik wertvolle Beiträge liefern. Dies geschieht in Form von multilateralen Abkommen, Beschlüssen, Resolutionen. Zu nennen sind vornehmlich:

VERKEHRSPOLITIK

Deutschland und europäische Verkehrspolitik	1
Die Grünbücher der EG-Kommission	8
IFO-Verkehrsprognose 1996	9
BDF gegen Verteuerung des Lkw-Verkehrs	9
Umweltexperten für Öko-Steuern	9
Vignetten-Richtlinienentwurf wird abgelehnt	9
Erhöhung Lkw-Gebühr, Flugbenzin steuerfrei	10
BSL für Trennung von Fahrweg und Betrieb	10
Verkehrsumlenkung mit Dirigismus?	10
Probleme des West-Ost-Verkehrs	10
Externe Kosten des Verkehrs	11
Ruinöse Marktlage schwächt Verkehrsträger	13
Ost-West-Verkehrsinvestitionen	13
Beschleunigungsgesetz verlängert	13
Dornier-Kompakt GVZ „City Terminal“	14

BAHNEN

DB AG auch 1995 erfolgreich	14
Der Zugang zu Eisenbahntrasse	14
DB AG finanziert Streckeninvestitionen	15
Die Bahn hat große Kapazitätsreserven	15
Forderungen des DIHT zur Bahnreform	15
Zur Kostenproblematik im Güterverkehr	16
Mehr Förderung für den Kombinierten Verkehr	17
Reform der Schweizer Bundesbahnen (SBB)	17
Fahrt frei für Kobotage	18
Streckenstillegungen	18
Der Trailerzug, eine zugkräftige Alternative	19
Kooperation von Bahn zu Bahn	20
Selbständig fahrende Transporteinheiten (STE)	22

ANDERE VERKEHRSTRÄGER

Luftverkehr-Liberalisierung Deutschland/USA	23
Privat finanzierter Straßenbau teurer	23
Telematik für den Stadtverkehr	23
Transrapid	23
Fahrgemeinschaften vermindern Verkehr	24

AUSLAND

Nach Schweden im Jahre 2000 ohne Führen	24
Schweiz: Verhandlungen über 40 t-Lkws	25
Sachstand: Gotthard-Basistunnel	25
Auch 1996 Lkw-Gebühr in Österreich	25
Brennermaut	25
Energiesteuer in Österreich	25
Ermutigendes beim Eurotunnel	26
Vollautomatische Mautautobahn in Kalifornien	26

UMWELTSCHUTZ

Keine neue Autobahn durch die Alpen	27
Wirtschaft will CO ₂ -Ausstoß stärker reduzieren	27
Wachstum Fahrleistung und Kraftstoffverbrauch	27
Flugverkehr: Mehr Umweltschutz	28

VERSCHIEDENES

PERSONALIA

Diese Zusammenarbeit wird noch intensiviert durch

- regelmäßige Treffen des EU-Ministerrates mit Ministern der Länder, mit denen Europa-Abkommen bestehen oder vorgesehen sind (Strukturierter Dialog).
- multilaterale oder bilaterale Verkehrsabkommen zwischen der EU und Drittstaaten (Marktzugang, Liberalisierung, Harmonisierung, etc.). Die Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT) soll nach ihrem Protokoll
- alle Maßnahmen treffen, um die beste Ausnutzung und rationellste Weiterentwicklung des europäischen Binnenverkehrs, soweit ihm internationale Bedeutung zukommt, im allgemeinen oder im regionalen Rahmen zu verwirklichen;
- die Arbeiten in internationalen Organisationen, die sich mit Fragen des europäischen Binnenverkehrs befassen, koordinieren und fördern,
- sich zur Untersuchung technischer Fragen geeigneter anderer zwischenstaatlicher oder nichtstaatlicher Organisationen bedienen.

Der CEMT-Rat will sich nach einem Beschluß vom Nov. 1992 im wesentlichen auf politisch wichtige Themen konzentrieren. Eine vordringliche Aufgabe sieht er darin, das Verkehrssystem der EU/des EWR mit den übrigen Teilen Europas zu einem gesamteuropäischen kohärenten Verkehrssystem zu verzahnen.

Ziel der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) ist es, durch geeignete Aktionen ein effizientes, ausgewogenes Gesamteuropäisches Transportsystem zu schaffen.

Die ECE fördert insbesondere

- die Harmonisierung und Verbesserung technischer und betrieblicher Regelungen, Standards und Empfehlungen insbesondere in den Bereichen Straßenverkehr, technische Normen für Kraftfahrzeuge, Transport gefährlicher Güter, Verkehrsinfrastruktur und kombinierter Verkehr;
- die koordinierte Entwicklung von Infrastrukturen für Eisenbahn, Straße, Binnenschifffahrt und Kombinierten Verkehr mit dem Ziel, kohärente Verkehrsnetze für jeden Verkehrsträger zu erreichen;
- die Erleichterung des internationalen Verkehrs durch Vereinfachung und Harmonisierung von verwaltungsmäßigen Verfahren beim Grenzübergang und beim elektronischen Datenaustausch (EDIFAKT).

Im Rahmen ihrer Zuständigkeit erarbeitet und verwaltet die ECE international verbindliche Instrumente.

Die Gesamteuropäischen Konferenzen haben auf Initiative von Mitgliedern des Europäischen Parlaments, von Vertretern der Europäischen Kommission sowie unter Beteiligung der Verkehrsministerien und von Mitgliedern der Parlamente aus den meisten europäischen Staaten, der Se-



ekretariate verschiedener internationaler Organisationen (u.a. CEMT, ECE) und von Nichtregierungsorganisationen bisher zweimal (1991 in Prag und 1994 auf Kreta) getagt; eine weitere gesamteuropäische Verkehrskonferenz ist für 1997 in Helsinki vorgesehen. In der Prager Erklärung haben die Teilnehmer den Willen bekundet, auf ein gesamteuropäisches kohärentes Verkehrssystem hinzuwirken. Das Ergebnis der Kreta-Erklärung kann in vier Leitlinien zusammengefaßt werden, die die künftige gesamteuropäische Verkehrspolitik bestimmen sollen:

- Der Verkehr ist in ganz Europa schrittweise nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen zu entwickeln ohne Diskriminierung der Marktteilnehmer und unter Einbeziehung des sozialen Dialogs.
- In enger Zusammenarbeit ist ein gesamteuropäisches Infrastrukturnetz zu schaffen mit dem gebührenden Blick auf die wirtschaftsschwächeren Regionen.
- Es besteht Einvernehmen in den politischen Prioritäten bei einzelnen Verkehrsträgern.
Nämlich:
 - Leistungsfähigkeit und Integration der Systeme,
 - Sicherheit und Umweltverträglichkeit.

Es ist eine Zusammenarbeit erforderlich bei der Forschung und Entwicklung, bei Prognosen und Analysen und beim Austausch statistischer Informationen.

Die gesamteuropäischen Verkehrskonferenzen sind nicht institutionalisiert, sie entstanden spontan nach Fall des „Eisernen Vorhangs“. Ihre Arbeitsergebnisse und Schlussfolgerungen sind rechtlich nicht bindend.

Eine Reihe mehr oder weniger regelmäßiger regionaler Verkehrsministerkonferenzen, z.B. der Ostseeanrainer, der nordischen Staaten, der Alpenländer, der zentraleuropäischen Staaten, der GUS-Staaten befaßt sich auch mit Fragen, die in irgendeiner Weise die gesamteuropäische Verkehrspolitik oder die Belange benachbarter europäischer Regionen berühren. Auch diese Konferenzen haben keine institutionalisierte Rahmen und fassen keine rechtlich bindenden Beschlüsse.

Die vielfältigen und sich teilweise überschneidenden Aktivitäten unterschiedlicher Gremien auf verkehrspolitischem Gebiet lassen es angebracht erscheinen, die Aufgaben neu zu strukturieren

- unter Berücksichtigung der eingetretenen politischen Veränderungen in Europa,
- im Hinblick auf eine Aufwertung der Treffen auf Ministeriebene,
- zur Vermeidung von Doppelarbeit, wie z.B. zwischen CEMT und ECE, deren Vielzahl von Arbeitsgremien sich mit gleichen Arbeitsfeldern befassen.

Der Bundesminister für Verkehr hat in Schreiben an seinen französischen und britischen Kollegen eine entsprechende Initiative gestartet, um diese Anliegen gemeinsam in den zuständigen Gremien voranzubringen.

Die Verkehrspolitik der Europäischen Union

Mit dem 1992 vorgelegten Weißbuch „Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik. Globalkonzept

einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität“ hat die Europäische Kommission vorgeschlagen, von dem System verkehrsträgerspezifischer, auf Vollendung des Binnenmarktes ausgerichteter Politiken auf ein neues, alle Aspekte des Verkehrssektors umfassendes verkehrspolitisches Grundkonzept überzugehen.

Der Rat der EU-Verkehrsminister begrüßt in seinen Schlußfolgerungen vom 7./8.6.1993 den integrierten Ansatz der Verkehrspolitik und hat entschieden, eine alle Aspekte des Verkehrssektors umfassende verkehrspolitische Gesamtkonzept zu entwickeln. Dabei sind das Subsidiaritätsprinzip zu beachten, hohe Umweltstandards, die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger, den Ausbau der Infrastruktur vorzusehen, die Harmonisierung weiter zu entwickeln sowie der EU ein Mandat für die Außenbeziehungen zu erteilen. Der Rat betrachtet dieses Thema als dauernden Prozeß, mit dem er sich regelmäßig befassen will. Die Kommission wird ersucht, im Lichte dieser Schlußfolgerungen

- Vollendung und Funktionieren des Binnenmarktes sicherzustellen,
- entsprechende Vorschläge zu unterbreiten,
- die Entwicklung des Verkehrssektors aufmerksam zu verfolgen.

Sie hat dazu im Juli 1995 das Aktionsprogramm 1995 bis 2000 vorgelegt, das folgende Schwerpunkte enthält:

- Qualitätsverbesserung
 - Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes,
 - Verbesserung der Interoperabilität des europäischen Verkehrssystems,
 - Umweltschutz,
 - Verkehrssicherheit;
 - Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Binnenmarktes,
 - Marktzugang,
 - Kosten, Gebühren,
 - soziale Dimension;
 - Ausbau der Außenbeziehungen der Gemeinschaft.
- In Anhängen zum Aktionsprogramm sind aufgelistet:
- Vorschläge und Maßnahmen für die Jahre 1995 und 1996 (Anhang I),
 - Themenbereiche für den Zeitraum 1997 bis 2000 (Anhang II),
 - weitere Politikfelder mit verkehrspolitischer Relevanz, z.B. GATS, MOEL, CO₂ (Anhang IV),
 - die vorgesehenen Haushaltsmittel für die Durchführung der gemeinsamen Verkehrspolitik (Anhang V).

Das Aktionsprogramm schafft ein Stück Transparenz über die Absichten der Europäischen Kommission in den nächsten Jahren. Es deckt sich weitgehend mit verkehrspolitischen Schwerpunkten aus deutscher Sicht. In einer Reihe von Punkten läßt es noch nicht eindeutig erkennen, welche konkreten Schritte die Europäische Kommission plant. Daher läßt sich im jetzigen Stadium nicht sagen, in welcher Weise deutsche Interessen berührt werden.

Viel Stoff wird eine Reihe von umfangreichen Grundsatzpapieren der Europäischen Kommission geben, die sie in jüngster Zeit vorgelegt hat oder in aller nächster Zeit vorlegen wird:

- das Weißbuch über einen europäischen Luftraum ohne Grenzen,
- das Grünbuch „Das Bürgernetz – Wege zur Nutzung des Potentials des öffentlichen Verkehrs in Europa“,
- das Grünbuch „faire und effiziente Preise im Verkehr“,
- das Strategiepapier zur Seeverkehrspolitik.

Die deutsche Position

Die deutsche Grundsatzposition zur EU-Verkehrspolitik läßt sich wie folgt umreißen:

- Einbeziehung des Verkehrs in den europäischen Binnenmarkt
 - im Gleichgang mit der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen
 - unter Gewährleistung einer sinnvollen Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern (u.a. durch gerechte Anlastung der Wegekosten
 - schrittweise, wo dies im Interesse der Sozialverträglichkeit ist
- hohe Sicherheits- und Umweltstandards
- schrittweise Heranführung der mittel- und osteuropäischen Staaten an die EU
- Wahrung des Subsidiaritätsprinzips.

Da dem Verkehr bereits 1957 in den römischen Verträgen ein eigener Titel zugebilligt wurde, ist es für die Bundesregierung keine Frage, daß der Verkehr auch voll in den europäischen Binnenmarkt einbezogen wird. Wie aus den Grundsatzpositionen zu entnehmen ist, gibt es da noch Defizite, um deren Aufarbeitung der Bund bemüht ist.

So wird der Harmonisierung fiskalischer Aspekte unter dem Gesichtspunkt der Wettbewerbsgleichheit nach wie vor eine große Bedeutung zugemessen. Dieser Bereich zusammen mit anderen Aspekten gehört zum Gesamtkomplex der verursachungsgerechten Anlastung der Wegekosten. Wiederholt hat das Bundesverkehrsministerium betont, wie wichtig für ihn eine Lösung dieses Problems für eine zukunftsorientierte und auf Dauer tragbare Verkehrsentwicklung ist. Vorschläge für eine weitergehende verkehrsträgerübergreifende Harmonisierung der Regeln für die Besteuerung und Abgabenträchtigung sind wichtig schon aus Wettbewerbsgesichtspunkten. Dies gilt nicht nur allein zwischen den Unternehmen eines Verkehrsträgers, sondern auch zwischen den Verkehrsträgern.

Ebenso verdienen die Arbeitsbedingungen und die sozialen Aspekte besondere Aufmerksamkeit. Die Europäische Kommission hat in ihrem obengenannten Aktionsprogramm zurecht festgestellt, daß das reibungslose Funktionieren des Verkehrsbinnenmarktes weitere Maßnahmen zugunsten der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer im Verkehrsbereich erfordert. Da diese Maßnahmen das Funktionieren des Verkehrsmarktes insbesondere die Wettbewerbsbedingungen für Verkehrsunternehmen beeinflussen, sollten sie soweit erforderlich gemeinschaftsweit ergriffen werden.

Neben der Schaffung von Rechtsvorschriften auf Gemeinschaftsebene hat die Harmonisierung noch eine weitere Dimension: Es geht in bereits geregelten Bereichen auch um eine gemeinschaftsweite, wirksame Durchsetzung der geltenden Regelungen.

Die Gewährleistung einer sinnvollen Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern bleibt eine Daueraufgabe. Dabei setzt sich Deutschland schon seit geraumer Zeit für eine möglichst umfangreiche Nutzung des Eisenbahnsystems ein. Dies ist schon aus finanziellen Gründen notwendig. Wir können uns den Luxus **unausgelasteter Eisenbahnstrecken** bei parallel verlaufenden **überlasteten** Straßen auf Dauer nicht leisten. Dieses ist jedoch derzeit die Realität. Unter den heute erkennbaren ordnungspolitischen Rahmenbedingungen in der EU müßte unter ökonomischen Aspekten das System Schiene aufgegeben werden. Das Verkehrsaufkommen der Eisenbahnen in Deutschland entspricht derzeit nur noch dem Wachstum des Straßenverkehrs von zwei Jahren. In Deutschland hat die Eisenbahn im Güterverkehr noch einen Marktanteil von 15% mit sinkender Tendenz.

In der Ordnungspolitik der EU ist keine Konzeption sichtbar, die die umweltfreundlichen Verkehrsträger auf Wachstumskurs bringen könnte:

- Als Ergebnis der Ratsentscheidung von 1993 sind im Zentrum Europas die Fiskalabgaben zur Anlastung der Wegekosten des Lkw heute deutlich niedriger als 1990.
- Die Kommission hat in der Vergangenheit zahlreiche Initiativen unterstützt, die Abmessungen und Gewichte des Lkw auszuweiten
- Im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern werden keine Anstalten getroffen, um einen Binnenmarkt auch im Bereich des Eisenbahnwesens zu schaffen.

Zwar betreibt die Europäische Kommission die Interoperabilität, d.h. insbesondere die technische Harmonisierung der Eisenbahnnetze. Die Öffnung der Schienennetze für **alle** Eisenbahnunternehmen ist jedoch über marginale Ansätze nicht hinausgekommen. Die Eisenbahnen sind damit auf absehbare Zeit nicht in der Lage, grenzüberschreitend wie ein Straßenverkehrsunternehmen zu operieren. Dies widerspricht eindeutig den erklärten Zielsetzungen der Europäischen Kommission, den umweltfreundlichen Verkehrsträgern Eisenbahn, Binnenschiff und Kombiniertes Verkehr wieder eine stärkere Rolle zu sichern.

Im Umweltbereich ist der Bundesminister für Verkehr der Ansicht, daß durch Verbesserung der Technologie sowohl bei den Fahrzeugen und den Kraftstoffen als auch bei der Infrastruktur Möglichkeiten gefunden werden können, die Umweltbelastungen weiter zu reduzieren.

Andererseits ist auch zu sehen, daß die Umweltthemen verbunden sind mit den Problemen der sogenannten externen Kosten. Der Gesamtkomplex externe Kosten, zu dem die Europäische Kommission ein Grünbuch vorgelegt hat, wird sicherlich kaum kurzfristig zu befriedigenden Resultaten führen. Man muß sich diesem Thema stellen, wenn auch mit einem konservativen Ansatz.

Andererseits gibt es wenig Sinn, sich mit externen Kosten zu beschäftigen, wenn wir gleichzeitig das Problem der Wegekosten nicht zu lösen vermögen. Fortschritte, wenn auch noch keine bindenden Beschlüsse des Ministerrats, erhoffen wir bis Mitte dieses Jahres auch in Richtung auf eine Anhebung der zeitabhängigen Autobahngebühr für Lkw. Die Kommission will in aller Kürze einen Vorschlag zur Änderung der einschlägigen Richtlinie vorlegen. Er

wird voraussichtlich folgende wesentlichen Elemente enthalten:

Anhebung der Obergrenze für zeitabhängige Autobahngebühren von bisher 1250 auf 2000 ECU

- Die bisher auf Brücken, Tunnel und Gebirgspässe beschränkte Ausnahme von dem Verbot, für die Benutzung ein und desselben Straßennetzes gleichzeitig Maut- und Benutzungsgebühren zu erheben, soll auf „ökologisch sensible Strecken“ ausgedehnt werden.
- Auf sensiblen Strecken, auf denen aus technischen Gründen keine Streckenmaut erhoben werden kann, soll eine zusätzliche Tagesgebühr („Mautersatz“) von bis zu 15 ECU erhoben werden können. Möglichkeit von Abschlägen für umweltfreundliche Kraftfahrzeuge bei der Kraftfahrzeugsteuer.

Alle Elemente dieses zu erwartenden Vorschlags werden sicherlich bei vielen Mitgliedstaaten auf Widerspruch stoßen. Für uns hat absoluten Vorrang die Anhebung des Höchstsatzes für zeitabhängige Autobahngebühren. Wir machen hiervon unsere Zustimmung zu gegenseitigen Marktzugangsrechten zwischen der EU und den mittel- und osteuropäischen Staaten abhängig.

Wegekosten in Österreich

Nachdem Österreich seit dem 1.1.1995 Mitglied der EU ist, gilt für Wegekostenfragen auch dort die Richtlinie 93/89/EWG. Zwar wurden noch einige Übergangsregelungen ausgehandelt, die jedoch 1997 auslaufen. In diesem Zusammenhang scheinen mir einige Worte zur österreichischen Brenner-Maut und zu den österreichischen Vignettenplänen angezeigt. Bundesminister Wissmann hat mehrfach mit dem österreichischen Finanzminister Klima, den für Verkehrsfragen zuständigen Minister Dr. Scholten und mit Verkehrskommissar Kinnock eingehend gesprochen.

Wir halten Straßenbenutzungsgebühren, vor allem wenn sie streckenbezogen sind, für einen angemessenen und marktkonformen Ansatz. Sie müssen sich aber im Rahmen des geltenden Rechts halten. Die Brenner-Maut überdeckt nach unseren Erkenntnissen bei weitem die Kosten für Bau, Betrieb und weiteren Ausbau des betreffenden Straßennetzes. Sie verstößt insofern klar gegen die genannte Gebührenrichtlinie. Die Europäische Kommission hat deswegen ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich eingeleitet.

Zu den österreichischen Vignettenplänen haben wir die Europäische Kommission an ihre sehr strenge Beurteilung früherer deutscher Vignettenpläne erinnert. Um Diskriminierung von Ausländern, die nur sporadisch das deutsche Straßennetz benutzen, zu vermeiden, hat die Europäische Kommission in den frühen 90iger Jahren von uns eine tiefe zeitliche Staffelung bis herunter zu einem Tag, mindestens aber bis zu einer Woche, möglichst unter proportionaler Berücksichtigung der Zeiträume, verlangt. Verwaltungskosten, die möglicherweise eine degressive Staffelung von den kürzeren zu den längeren Zeiteinheiten rechtfertigen könnten, seien einwandfrei nachzuweisen. Wir haben der Europäischen Kommission, wie von ihr gewünscht, die entsprechenden Unterlagen zur Verfügung gestellt.

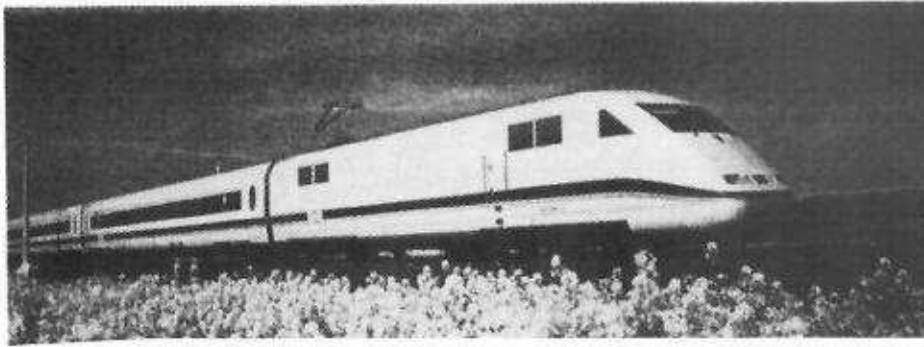
Die künftigen Beziehungen der EU zur Schweiz

Nachdem die schweizer Bürger auf ihre Unabhängigkeit pochen und den Beitritt zum Europäischen Wirtschaftsraum abgelehnt haben, müssen zwischen der EU und der unabhängigen Schweiz einige Bereiche neu geregelt werden. Dazu zählen auch der Land- und Luftverkehr der EU mit der Schweiz. Die Europäische Kommission wird mit ihren Verhandlungen, soweit jetzt erkennbar, noch viel Arbeit haben. Die Schweiz hat kürzlich ein Zwei-Phasen-Konzept vorgeschlagen, das jedoch kaum als ausgewogen bezeichnet werden kann: Die Schweiz ist in erster Linie an Zugangsrechten zum Verkehrsmarkt der EU interessiert. Hierzu will sie bereits in der ersten Phase konkrete Vereinbarungen. Gegenüber den Anliegen der EU - Annäherung der Schweiz an den verkehrspolitischen Ordnungsrahmen der EU - will sie vorerst nur marginale Zugeständnisse machen und erst in einer zweiten Phase in weitergehende Verhandlungen eintreten. Die Mehrzahl der Mitgliedstaaten hat im Verkehrsministerrat begrifflicherweise diesen schweizerischen Ansatz abgelehnt. Positiv ist hervorzuheben: Die Schweiz gesteht nunmehr grundsätzlich ein, daß die 28-t-Grenze kein geeignetes Instrument einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik ist. Beim Nahverkehr, wo die Schiene keine ernsthafte Alternative ist, führt die 28-t-Grenze sogar zu zusätzlichem Verkehr. Wir treten für konstruktive Verhandlungen ein. Diese müssen aber auf gleichgewichtiges Geben und Nehmen hinauslaufen. Den Vorteilen, die sich die Schweiz vor allem beim Zugang zum Luftverkehrsmarkt der EU erhofft, müssen gleichgewichtige Vorteile der EU beim Landverkehr entsprechen.

Heranführung der Mittel- und Osteuropäischen (MOE) Länder

Es ist erklärtes Ziel der EU, die Verkehrswirtschaft der mittel- und osteuropäischen Länder an den Binnenmarkt heranzuführen:

- Die Assoziierungsabkommen mit Polen, Tschechien, der Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien, künftig auch Litauen, Lettland, Estland und Slowenien sehen bereits einen ungehinderten gegenseitigen Zugang zum Markt im Seeverkehr vor. Hinsichtlich der übrigen Verkehrsträger sollen die Bedingungen für den gegenseitigen Marktzugang in gesonderten Verkehrsabkommen geregelt werden. Während der Übergangszeit sollen die MOE-Länder ihre Rechtsvorschriften an die geltenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft im Luft- und Landverkehr insoweit angleichen, als dies der Liberalisierung und dem gegenseitigen Marktzugang der Vertragsparteien dienlich ist und den Personen- und Güterverkehr erleichtert.
- Die Europäische Kommission hat zur Rechtsangleichung inzwischen ein umfassendes Weißbuch vorgelegt.
- Der Europäische Rat hat den MOE-Ländern eine klare Beitrittsperspektive eröffnet. In verschiedenen Bereichen, darunter dem Verkehr, soll es jährlich ein Treffen



zwischen dem Rat und den assoziierten Ländern geben (sog. strukturierter Dialog).

- Aus einer Statistik der EU von Anfang April 1996 geht hervor, daß die MOE-Länder selbst vom untersten Einkommensniveau der EU noch weit entfernt sind. Slowenien, Tschechien, Ungarn und die Slowakei haben von den 15 MOE-Staaten das höchste Inlandsprodukt (BIP) je Einwohner. Dennoch bleiben sie spürbar unter den Werten jener EU-Mitgliedstaaten, die in der Wohlstandsskala an letzter Stelle liegen, nämlich Irland, Spanien, Portugal und Griechenland.
- In einer kürzlichen Debatte im Europäischen Parlament wurden erstmals kritische Stimmen zu einem baldigen Beitritt der MOE-Länder laut. Ein politisch motivierter Beitritt komme nicht in Betracht.

Probleme Deutschlands bei der geplanten Heranführung der MOE-Länder

Deutschland ist besonders betroffen:

- Es ist Nahtstelle zwischen Ost und West.
- Es ist das Haupttransitland in Europa.
- Der größte Teil der Verkehrsströme zwischen EU und den MOE-Ländern geht von/nach/durch Deutschland.

Die Prognosen für den BVWP '92 gehen bis 2010 von einem Wachstum des Güterverkehrs in Europa von insgesamt 40% aus. Für Deutschland wird mit einem fast gleichbleibenden Binnenverkehr, mit einem Anstieg des Wechselverkehrs um 87%, einem Anstieg des Transitverkehrs insgesamt um 100%, aber mit einer Verzehnfachung des Verkehrs in Ost-West-Richtung gerechnet.

Aus gesamtpolitischer Sicht ist das erfreulich. Die Kehrseiten sind jedoch:

- Das Wachstum findet fast ausschließlich auf der Straße statt.
- Die Folgen sind Überlastung der Grenzübergänge, Belastung der Umwelt, Gefahr der Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit.
- Die Verkehrsunternehmen der EU, insbesondere die deutschen Verkehrsunternehmen, werden einem Wettbewerb mit teilweise sehr ungleichen Bedingungen ausgesetzt. Die Privatisierung in den MOE-Ländern ist insgesamt nicht in dem Tempo fortgeschritten, wie z.B. in den neuen Bundesländern. Es dürfte sich hier um einen Prozeß handeln, der je nach Ausgangslage 10 bis 15 Jahre erfordern wird. Gesichtspunkte der Devisenbewirtschaftung und der Beschäftigung haben häufig Vorrang vor betriebswirtschaftlicher Rentabilität. Die Löh-

ne und die Treibstoffpreise in den MOE-Ländern betragen häufig nur einen Bruchteil der Löhne und Treibstoffpreise in Deutschland.

Wie soll es nun weitergehen?

Die aus Gründen der politischen Stabilität in Europa gewollte Heranführung der MOE-Länder an die EU soll wie folgt gestaltet werden:

- Die MOE-Länder sollen in parallelen Schritten an die in der EU geltende liberale Marktordnung und an die geltenden Sicherheits-, Umwelt- und Sozialstandards herangeführt werden.
- Soweit die in der EU geltende Marktordnung (einschließlich der Anlastung der Wegekosten) und geltenden Sicherheits-, Umwelt- und Sozialstandards noch Unzuträglichkeiten aufweisen, müssen diese EU-intern beseitigt werden, bevor der gemeinschaftliche Besitzstand auf die MOE-Länder übertragen wird.
- Bis zur Aushandlung von Verkehrsverträgen zwischen der EU und den MOE-Ländern können auch die Mitgliedstaaten der EU in ihren bilateralen Verkehrsverträgen Beiträge zur Heranführung dieser Länder an die in der EU bestehenden oder angestrebten Standards leisten.

Leitlinien für ein Transeuropäisches Verkehrsnetz

Mit den seit 1957 bestehenden Artikeln 74 bis 87 des Unionsvertrages zur Verkehrspolitik wurde unter den Begriffen Dienstleistungsfreiheit oder Marktordnung lange Zeit nur die ordnungspolitische Seite der Verkehrspolitik verstanden. Seit dem Vertrag von Maastricht hat die Verkehrspolitik der EU ein neues Niveau und genauso wie in Deutschland eine zweite Säule: Die gemeinsame Verkehrsinfrastrukturplanung nach den Artikeln 129 b bis d (Transeuropäische Netze).

Die Europäische Kommission hat 1994 einen Vorschlag für Leitlinien für ein Transeuropäisches Verkehrsnetz vorgelegt. In diesen Leitlinien ist ein erster Schritt in Richtung auf eine multimodale Verkehrswegeplanung der EU bis zum Jahr 2010 zu sehen, um vorhandene Kapazitäten und arteigene Vorteile der jeweiligen Verkehrsträger zu nutzen. Diese Leitlinien unterliegen nach Artikel 189 b dem Kodifikationsverfahren. Dabei wird erstmals durch Mitentscheidung des Europäischen Parlaments (EP) die Mitwirkungsmöglichkeit der Bürger in einem demokratischen Verfahren erprobt. Unter deutscher Präsidentschaft im zweiten Halbjahr 1994 wurde der Entwurf in einigen Orientierungsaussprachen der Verkehrsminister maßgeblich überarbeitet. Ein „gemeinsamer Standpunkt“ konnte im Dezember 1995 erzielt werden.

Die wesentlichen Zielsetzungen bestehen in:

- Zusammenführung der nationalen Netzpläne der Landverkehrsträger einschließlich See-, Binnen- und Flughafen sowie von Verkehrstelematiksystemen.

- Schrittweise Überführung in einen intermodalen Ansatz.
- Ausweisung von „Vorhaben von gemeinsamen Interessen“.
- Festlegung von Prioritäten.

Dieser gemeinsame Standpunkt berücksichtigt wesentliche deutsche Interessen:

- Charakter eines Orientierungsrahmens mit indikativem Zeithorizont 2010.
- Umsetzung in Abhängigkeit von planerischer Reife und Verfügbarkeit nationaler Finanzmittel.
- Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit der Vorhaben und des Wettbewerbs.
- Integration aller wesentlichen Neu- und Ausbauprojekte gemäß der nationalen Beschlußlage (Bundesverkehrswegeplan 1992).
- Berücksichtigung der Zukunftstechnologie „Magnet-schwebebahn“ und Ausweisung einer ersten Anwendungsstrecke Hamburg – Berlin im Leitschema des deutschen Eisenbahnnetzes.

Der „Gemeinsame Standpunkt“ wurde jedoch vom EP in zweiter Lesung im Dezember 1995 mit über 100 Änderungsanträgen abgelehnt. Da der Rat in zweiter Lesung den „Gemeinsamen Standpunkt“ im März 1996 bestätigt hat, befinden sich die Leitlinien nunmehr unter italienischer Präsidentschaft im Vermittlungsverfahren.

Die meisten Änderungsanträge betreffen einzelne Projekte; hier wird letzten Endes das EP dem Unionsvertrag Rechnung tragen müssen, wonach kein Projekt gegen den Willen des betroffenen Mitgliedstaates beschlossen werden kann. Hauptstreitpunkte sind zwei Forderungen des EP:

- Aufnahme eines eigenen Artikels zum Umweltschutz. Der Rat ist hierzu grundsätzlich bereit, will aber den Mitgliedstaaten keine neuen rechtlichen oder administrativen Verpflichtungen über die derzeit bestehenden Vorschriften der Gemeinschaft hinaus auferlegen. Dies ist auch nicht Sache von Leitlinien, bei denen es darum geht, das gemeinschaftliche Interesse an Verkehrsprojekten zu dokumentieren.
- Aufnahme eines neuen Anhangs III zur Ausweisung prioritärer Vorhaben. Der Rat lehnt dies wegen des hinweisenden, nicht verpflichtenden Charakters der Leitlinien ab. Es soll jedoch nach einem Kompromiß, eventuell auf der Grundlage einer gemeinsamen Protokollerklärung oder eines „modus vivendi“ gesucht werden.

Das Vermittlungsverfahren zwischen Rat und EP soll Ende April begonnen werden. Für dieses Verfahren gibt der Vertrag nur sechs Wochen Zeit. Deutschland möchte dabei eine Konfrontation mit dem EP möglichst vermeiden.

Die nationale deutsche Verkehrspolitik

Nach dieser Darstellung der europäischen Verkehrspolitik wird sich mancher fragen, welche gestalterische „Restmenge“ der nationalen deutschen Verkehrspolitik noch verbleibt. Die Antwort kann kurz sein: Offensichtlich viel.

1. Die Bundesregierung wird die weitere Entwicklung und Integration in der EU aktiv und konstruktiv begleiten. Die Verkehrspolitik der EU hat den Rahmen für den Markt mit fairen Bedingungen und mit Hilfe der Mitgliedstaaten durchzusetzen. Die Verkehrspolitik bleibt angebotsorientiert, d.h. sie ermöglicht die freie Wahl des Verkehrsträgers. Für dirigistische Eingriffe besteht daher kein Raum. Zum Erfolg einer solchen Verkehrspolitik gehört allerdings auch die eigene Verantwortung des Entscheiders über die Inanspruchnahme von Verkehrsleistungen, sprich der sorgsame Umgang mit der Mobilität.
2. In einer großen deutschen Wochenzeitung war am 21.4.96 zu lesen, daß Deutschland bei der Umsetzung der Rechtsakte für den Binnenmarkt erst 90% umgesetzt habe. Hier besteht also Nachholbedarf. Dies trifft allerdings weniger auf den Verkehrsbereich zu.
3. Die vorgenannte Wochenzeitung erwähnte auch, daß Deutschland mit 54 Klagen zum Handel im Binnenmarkt führend ist. Jeder mag für sich berechtigt sein. Die genannte Umsetzungsrate der Rechtsakte läßt jedoch die „Vorreiterrolle Deutschlands in Sachen Europa“ in einem schlechten Licht erscheinen. Hier ist wohl eine selbstkritische Prüfung angebracht.
4. Die nach Maastricht verbliebenen oder gewonnenen Rechts- oder Tätigkeitsfelder aufgrund des Subsidiaritätsprinzips nach Artikel 3 b Unionsvertrag werden vom Bund und/oder den Ländern ausgefüllt.
5. Der Maastricht-Vertrag gibt einerseits der Schaffung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes den Vorzug, bürdet jedoch andererseits gerade den Mitgliedstaaten die Hauptlast der Finanzierung auf. Die Räte von Essen 1993 und Cannes 1994 setzten zwar Prioritäten bei den Projekten europäischer Bedeutung, konnten jedoch das Problem der Finanzierung und damit der baldigen Realisierung nicht lösen. Schließlich gibt es Haushaltsprobleme nicht nur in Deutschland. Die Bundesregierung befürwortet daher auch weiterhin die Mobilisierung privaten Kapitals für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.
6. Der Staat hält das Verkehrssystem leistungsfähig und gestaltet es umweltschonend. Dabei stehen der Verbund und die Vernetzung der Verkehrsträger im Vordergrund. Die Verkehrsinfrastruktur leistet einen unersetzlichen Beitrag zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands. Durch die national erreichte Planungsvereinfachung gewinnt der Staat auch auf diesem Feld die Handlungsfähigkeit zurück.
7. Der Staat wird auf den „eigentlichen Kern“ seiner Aufgaben zurückgeführt. Aufgabe des Staates ist es insoweit, die denkbar besten Rahmenbedingungen zu schaffen, um möglichst große Freiräume für Beschäftigung und wirtschaftliche Leistungsbereitschaft zu eröffnen. Dem dient ein schlanker Staat. Deregulierung und Entbürokratisierung sollen ebenso fortgesetzt werden wie die Privatisierungsstrategie im Verkehrsbereich. Auch müssen wettbewerbsverzerrende Subventionen weiter auf den Prüfstand gestellt werden.
8. Der Umweltschutz ist integraler Bestandteil der Verkehrspolitik. Ein umweltfreundlicher Transit wird für Deutschland zur zwingenden Notwendigkeit. Der Staat fördert die umweltfreundlichen Verkehrsträger.
9. In einer Marktwirtschaft fallen täglich viele verkehrsrelevante Entscheidungen, die von der Verkehrspolitik

nicht zu beeinflussen sind. Es ist auch Aufgabe des Staates, in der staatlichen Verwaltung auf allen Ebenen, in der Wirtschaft und beim Bürger das Bewußtsein um verkehrsrelevante Entscheidungen zu schärfen. Es ist ein Beitrag zur Verkehrsverminderung oder Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Alternativen. Die gerade in die Geschäftsordnung der Bundesregierung eingeführte Verkehrsauswirkungsprüfung ist dazu ein erster Schritt.

Die GRV meint dazu, es müssen den Worten von der Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger auch endlich einmal Taten folgen, sonst wird beispielsweise die Eisenbahn beim Güterverkehr auf Leistungen absinken, die sich dem Betrag Null nähern. Die Straßenlobby ist einfach zu groß als daß man ohne entschiedene Maßnahmen der Verkehrspolitik mit einer echten Verkehrswende rechnen kann. Das von Neil Kinnock vertretene Grünbuch wird auf das Heftigste angegriffen. Externe Kosten werden vom Straßenverkehr einfach nicht anerkannt. Ohne eine Wende in der deutschen und europäischen Verkehrspolitik, die endlich die längst überfällige verursachergerechte Anlastung aller externen Kosten durchsetzt, wird sich die Situation im Güterverkehr nicht grundlegend ändern. Der Weg nach Europa ist für die Bahnen noch weit.

Die Grünbücher der EG-Kommission

Grünbuch „Faire und effiziente Preise im Verkehr“

Grünbuch „Das Bürgernetz – Wege zur Nutzung des Potentials des ÖPNV in Europa“

Ist der Straßenverkehr zu billig? Diese Frage hat EG-Kommissar Neil Kinnock in dem Grünbuch „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ aufgeworfen. Er kommt zur Antwort, daß „mancher zu billig ist, mancher nicht“. Als Beispiel führt er an, daß abgesehen von der unterschiedlichen Belastung bleifreien und verbleiten Benzins die Gebühren und Abgaben für alle Autofahrer in den meisten Ländern (abgesehen von Mautgebühren, die Red.) gleich sind, egal, ob sie in der Hauptverkehrszeit mit alten umweltbelastenden Wagen unterwegs sind oder nachts auf leeren Straßen mit Fahrzeugen, die mit neuester Katalysatortechnik ausgerüstet sind. Offensichtlich verursachen Fahrer der ersten Kategorie höhere Kosten, Umweltschäden und Risiken als die der zweiten Kategorie.

Dies ist jedoch unfair und obendrein unproduktiv. So werden die wahren Kosten umweltbelastenden Verhaltens den Verursachern nicht angelastet und diejenigen, die sich umweltfreundlicher Verkehrsmittel bedienen, werden bestraft. Das heißt, daß die Transporte unfair und ineffizient kalkuliert werden.

Die durch Verkehrsstaus verursachten Kosten sind inzwischen so hoch, daß sie die Leistungsfähigkeit des Gewerbes beeinträchtigen. Sie zehren etwa zwei Prozent des Bruttosozialproduktes auf. In der Europäischen Union sind das mehr als 120 Mrd ECU.

Insgesamt schätzt die Kommission die jährlichen Kosten für Umweltverschmutzung, Staus, Unfälle und durch andere Probleme des Verkehrs auf etwa 475 Mrd DM. Das ist eine Menge Geld für kriechenden Verkehr, verstopfte Straßen und stinkende Luft.

Die EU-Kommission möchte, daß die Verkehrsnachfrage auf möglichst effiziente, sichere und umweltverträgliche Weise gedeckt wird.

Zu den Initiativen der EU gehören deshalb die Öffnung der nationalen Märkte für den Schienengüterverkehr und auf den Wasserstraßen sowie die Erforschung und Entwicklung intermodaler Technologien.

Für diese Aufgaben hat die Kommission Anfang 1996 einen neue Abteilung gegründet. Im Vordergrund stehen Pilotprojekte des Kombinierten Verkehrs sowie die Trans-Europäischen Netze (TEN).

Werner Külper, Präsident der Vereinigung der Internationalen Vereinigung der Huckepack-Gesellschaften (UIRR) sagte anläßlich eines Besuches beim EU-Verkehrskommissar Neil Kinnock, daß zwar die Bewertung der externen Kosten zu verschiedenen Interpretationen führen könne, aber es wäre ein großer Fehler, sie überhaupt nicht zu berücksichtigen, denn die bisherigen Reglementierungsmaßnahmen hätten keine Verbesserungen der vom Verkehr verursachten Hauptprobleme wie Verkehrsüberlastung, Unfälle, Umweltauswirkungen und Lärmbelästigung bewirkt. Das Grünbuch sei ein wichtiger Beitrag, der sich bei der Entwicklung einer neuen und geeigneteren Strategie als entscheidend erweisen kann. Würden nun ökologische Faktoren im Verkehr berücksichtigt, könne sich dies für den Kombinierten Verkehr nur vorteilhaft auswirken.

Der DIHT kritisiert jedoch das Grünbuch sehr heftig. Es baue auf unfairen und ineffizienten Argumenten in der Verkehrspolitik auf. Es müsse schließlich erst geprüft werden, wie sich die Internalisierung der externen Kosten auf die Wirtschaft auswirkt. Ferner sollten Anlastungsgrundsätze für Infrastrukturkosten bei den Eisenbahnen und Binnenschifffahrt untersucht werden.

Der Verkehrsministerrat der EU hatte sich 1993 für Lkw auf bestimmte Steuer-Mindestsätze geeinigt und den Mitgliedstaaten erlaubt, Maut- bzw. Benutzungsgebühren einzuführen. Die sog. Wegekosten-Richtlinie 93/89/EWG trifft dazu nähere Bestimmungen. Sie muß aber demnächst neu erlassen werden, weil der Europäische Gerichtshof sie 1995 wegen der unzureichenden Beteiligung des Europäischen Parlaments für ungültig erklärt hat.

Die Kommission will die Gelegenheit nutzen, um die Richtlinie auch inhaltlich zu ändern: z.B. Anhebung des Höchstsatzes der Benutzungsgebühr von 1.250 auf 2.250 ECU pro Jahr. Ermöglichung der Benutzungsgebühr in sensiblen Korridoren, mögliche Differenzierung der Gebührenhöhe insbesondere nach Umweltaspekten und Anhebung des Kfz-Steuer-Mindestsatzes für umweltbelastenden Fahrzeuge um 20%.

Die Kommission setzt damit dazu an, die Richtlinie an ihr Grünbuch anzupassen. Politisch läuft das darauf hinaus, die finanziellen Lasten des Straßengüterverkehrs nachhaltig zu erhöhen.

In einer Anhörung am 15.03.96 haben eine Reihe von Verbänden, darunter der DIHT, die Richtlinienänderung massiv abgelehnt.

Das andere Grünbuch „Das Bürgernetz – Wege zur Nutzung des Potentials des ÖPNV in Europa“ zielt darauf ab, eine groß angelegte Diskussion darüber anzuregen, wie der ÖPNV in Europa verbessert und sein Anteil am Gesamtverkehr gesteigert werden kann.

Auf diese Grünbuch soll hier nicht näher eingegangen werden. Die Entscheidungen über den ÖPNV werden auf nationaler und lokaler Ebene getroffen. Die EU hat auf diesem Gebiet bisher noch kein Mandat, was nicht heißen soll, daß die in diesem Grünbuch gemachten Ausführungen nicht von allgemeinem Interesse wären.

IFO-Verkehrsprognose 1996

Der Prognose liegt die Annahme eines Anstiegs des realen Bruttoinlandsprodukts in Deutschland von nur noch 1,75% (1995 1,9%) zugrunde.

Zur Entwicklung des Personenverkehrs wird ausgeführt, daß der motorisierte Individualverkehr weiter um 1,7% auf 787 Mrd Pkm wächst. Der Eisenbahnverkehr steigt um 1,4% auf 64,1 Mrd Pkm und der Luftverkehr expandiert weiter um 6,5%, das sind 27,1 Mrd Pkm. Der ÖPNV wird um 1,5% in 1996 auf 168 Mrd Pkm wachsen. Beim Pkw-Bestand wird ein weiterer Anstieg um 1,7% auf 41,1 Mio erwartet. Die Pkw-Dichte beträgt dann 500 Pkw/1000 Einwohner. Die Pkw-Fahrleistung wird sich um 0,4% auf 12.771 km/Jahr erhöhen.

Der Güterverkehr wird nur mehr gering auf 442,3 Mrd tkm ansteigen (1995 434,2 Mrd). Am stärksten werde wieder der Straßengüterfernverkehr um 3,2% auf 215,7 Mrd tkm ansteigen. Die Güterverkehrsleistung der Eisenbahnen werde sich um 1,6% auf 68,0 Mrd tkm abschwächen. Der Anteil des kombinierten Verkehrs am gesamten Schienen-güterverkehr der DB AG beträgt knapp 10%. Die Verkehrsleistung der DB AG werde 1996 6,3% des gesamten Personenverkehrs und 15,3% des gesamten Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland betragen.

BDF gegen Verteuerung des Lkw-Verkehrs

Die bei dem Treffen der EU-Verkehrsminister im April in Rom vorgeschlagene Verteuerung des Lkw-Verkehrs ist beim Verband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) auf Kritik gestoßen. Wer den Verkehr umweltfreundlich abwickeln will, soll nicht einseitig auf die „Bahnkarte“ setzen und die Straße verteuern. Die Schiene sei nicht in der Lage, den Infarkt auf der Straße zu verhindern.

Die Therapie müsse sich auf mehr Effizienz und eine optimierte Arbeitsteilung aller Verkehrsträger konzentrieren. Daß die Schiene ein umweltfreundlicheres Verkehrsmittel als die Straße sei, könne angesichts der Innovationen in der Lkw-Technik, der drastischen Reduzierung von Abgas- und Lärmstandards nicht länger behauptet werden.

Umweltexperten für Öko-Steuern

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) und andere Wissenschaftler halten eine ökologische Steuerreform auch im nationalen Alleingang für ökologisch sinnvoll, wirtschaftlich positiv und rechtlich möglich. Das DIW prognostiziert einen ökologischen und beschäftigungsfördernden Wandel. Allerdings sollte die Steuer in kleinen Schritten eingeführt und der Verlauf langfristig angekündigt werden. Dadurch bleibe eine längere Frist für Anpassungsmaßnahmen.

Die deutsche Wirtschaft lehnt eine Öko-Steuerreform kategorisch ab. Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) warnt vor der Vernichtung von Arbeitsplätzen in energieintensiven Branchen, die rund 2,5 Mio Menschen beschäftigen, und bezweifelt den ökologischen Nutzen, wenn Unternehmen in Länder mit geringeren Umweltstandards abwandern.

Vignetten-Richtlinienentwurf wird von den Speditionen abgelehnt

Der Vorschlag der EU-Kommission, die LKW-Staßenbenutzungsgebühr zu erhöhen und zusätzliche Abgaben aus Umweltschutzgründen zu erhöhen (Entwurf für die Neufassung der Richtlinie 93/89/EWG) stößt bei den Speditionen auf Widerstand. Externe Kosten dürfen nicht berücksichtigt werden. Neil Kinnock fordert neben einer Verdoppelung der Straßenbenutzungsgebühr (Vignette) eine Abgabe für das Befahren von sensiblen Korridoren. Zu diesen zählt er beispielsweise die Alpenautobahnen.

Bundesverkehrsminister Wissmann sprach sich gegen die von Österreich angekündigte Vignette für Pkw und Klein-Lkw aus. Jedoch sind seine Absichten in Brüssel gescheitert, weil es sich in Österreich lediglich um ein Projekt und nicht um einen Gesetzesvorschlag handelt. Unterstützung wird Wissmann dagegen für seine Auffassung erhalten, daß die österreichische Autobahn-Vignette „diskriminierungsfrei“ sein müsse. Wissmann sieht in dem Umstand, daß die Vignetten nach Wiener Plänen nicht auf Tagesbasis erstanden werden können, eine Benachteiligung ausländischer Verkehrsteilnehmer.

CDU für Erhöhung der Lkw-Gebühr und für Aufhebung der Steuerbefreiung für Flugbenzin

Von 1997 an bis zum Jahr 2000 will die CDU/CSU-Bundestagsfraktion die Straßenbenutzungsgebühr in mehreren Schritten deutlich erhöhen und die Steuerbefreiung für Flugbenzin aufheben. Ein entsprechendes Papier zur umweltorientierten Weiterentwicklung des Steuersystems wurde den Unionsabgeordneten übermittelt. Die Kfz-Steuer kann nur zu einem späteren Zeitpunkt auf die Mineralölsteuer umgelegt werden, deshalb soll sie stärker emissionsorientiert erhoben werden. Damit aber der Lastkraftwagenverkehr nicht zu sehr belastet wird, soll nach Ansicht der FDP die Kraftfahrzeugsteuer so schnell wie möglich auf das europäische Mindestmaß (1400 DM/Jahr für den 40-t-Lastzug) abgesenkt werden.

Die GRV meint, wenn jede Erhöhung der Straßenbenutzungsgebühr wieder durch eine Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer aufgefangen wird, verbessert sich weder die Umwelt- noch die Wettbewerbssituation der Bahn nicht.

BSL plädiert bei der DB AG für Trennung von Fahrweg und Betrieb

Der Bundesverband für Spedition und Lagerei setzt sich in seinem Jahresbericht 1994/95 für eine Trennung von Fahrweg und Betrieb bei der Bahn ein. Dies würde höhere Effizienz und mehr Wettbewerbsfähigkeit für die Schiene bringen. Die starke Stellung des Personen- und Güterverkehrs reduziere die Wettbewerbschancen Dritter so entscheidend, daß die Spedition befürchtet, einem faktischen Schienenmonopolisten DB AG gegenüber zu stehen. Die Senkung der Trassennutzungsgebühren sei nicht ausreichend. Der BSL appelliert an die Politik, den Reformfahrplan in dieser Sache schnellstmöglich zu korrigieren.

Die GRV vermißt in diesem Papier die exaktere Aussage darüber, wie durch Trennung von Fahrweg und Betrieb eine Effizienzsteigerung auf der Schiene erzielt werden könne. In Wirklichkeit geht es dem Verband nur darum, die Tarife der Bahn zu drücken. Damit wird die Bahn im Wettbewerb immer mehr an die Seite gedrückt.

Verkehrsumlenkung auf den Kombinierten Verkehr mit Dirigismus?

Zum ersten Mal nimmt Frank Schnell, Chefredakteur der Deutschen Verkehrszeitung, das Wort Dirigismus in seinem Kommentar vom 8.3.1996 zum Kombinierten Verkehr in den Mund. Das kürzlich veranstaltete DVZ-Forum „Kombinierter Verkehr – quo vadis?“ war der Anlaß dazu. Trotz der politischen Absichtserklärungen und des großen Engagements vieler Akteure war das Fazit der Tagung: Der Durchbruch im Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) ist bisher nicht geschafft. Im vergangenen Jahr gab es zwar im grenzüberschreitenden Verkehr erfreuliche Zuwachsraten aber im nationalen Verkehr ist der KLV im vergangenen Jahr und auch in den beiden ersten Monaten dieses Jahres stark rückläufig. An Entscheidungen in die richtige Richtung aber fehlt es nach wie vor. Da helfen auch die von Bundesverkehrsminister Wissmann überbrachten Finanzierungsvereinbarungen für sieben Terminals nichts. Das ist nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Obwohl der Güterverkehr sich in den nächsten zwanzig Jahren verdoppeln wird, besteht für den KLV die latente Gefahr, daß sich die Verkehrsumlenkung ohne grundsätzliche Entscheidungen nicht mit marktwirtschaftlichen Mitteln sondern nur mit Hilfe dirigistischer Maßnahmen bewirken läßt.

Probleme des West-Ost-Verkehrs

Meinungen von Teilnehmern an dem Workshop „Partner Osteuropa“ anläßlich der „Eurocargo“ in Düsseldorf.

Die Europäische Union ist für die mittel- und osteuropäischen Staaten der wichtigste Transportmarkt. Die Straßeninfrastruktur in Osteuropa ist jedoch den neuen Verkehren, die noch zusätzlich durch Abwanderung von der Schiene auf die Straße verstärkt werden, nicht gewachsen. Auch die langen Grenzaufenthalte im Straßenverkehr tragen zu einer schlechten Verkehrsabwicklung bei. Die UIRR bietet zwar Kombinierten Verkehr an, aber dieser Verkehr ist beeinträchtigt durch zu wenig Ausrüstungen in Osteuropa, durch eine qualitativ wenig zulängliche Eisenbahninfrastruktur, durch mangelhafte oder fehlende verkehrspolitische Rahmenbedingungen für den Kombi-Verkehr und durch den hohen Preisdruck des durchgehenden Lkw-Verkehrs. Außerdem geht es in den mittel- und osteuropäischen Ländern genauso wie bei uns um den fairen Wettbewerb, was die Anlastung der externen Kosten des Straßenverkehrs angeht. Unser Straßenverkehrsgewerbe klagt selbstverständlich darüber, daß wegen der unterschiedlichen Sicherheits- und Sozialstandards die Lage für die deutschen Transportunternehmer in dieser Verkehrsbeziehung immer kritischer werde. So bleibt manchen Transportunternehmern keine andere Wahl, als im Osten Dienstleistungsstandorte zu errichten, die mit westlichem know

how auf östlicher Kostenbasis arbeiten, d.h. sie müssen „ausflagen“. Der Bundesminister für Verkehr ist zwar bemüht, bei den bilateralen Verhandlungen die Erhöhung der Fahrtgenehmigungskontingente vom Einsatz von Fahrzeugen abhängig zu machen, die den EU-Zulassungs- und Verkehrssicherheitsbedingungen entsprechen. Dabei beabsichtigt aber Brüssel, solche Verhandlungen an sich zu ziehen. Weiter machen skrupellose Banden dem westeuropäischen Gewerbe sehr zu schaffen. Andere Unternehmen können mit zweistelligen Zuwachsraten rechnen, sie arbeiten aber i.d.R. mit zuverlässigen Partnern zusammen.

Es ist zu bedauern, daß zumindest aus gegenwärtiger Sicht auch hier die Schiene der Verlierer im Wettlauf mit der Straße ist. Um dies zu vermeiden, müßten von den Bahnen attraktivere Preisangebote, die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, förderliche Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr, Investitionen in die Schieneninfrastruktur, Kombiterminals und bessere Zugangswege zur Schiene geschaffen werden. Generell müßte auch eine Entbürokratisierung der Verkehre vorgenommen werden.

Im Verkehr mit Osteuropa dürfe auch der Wasserweg nicht vergessen werden.

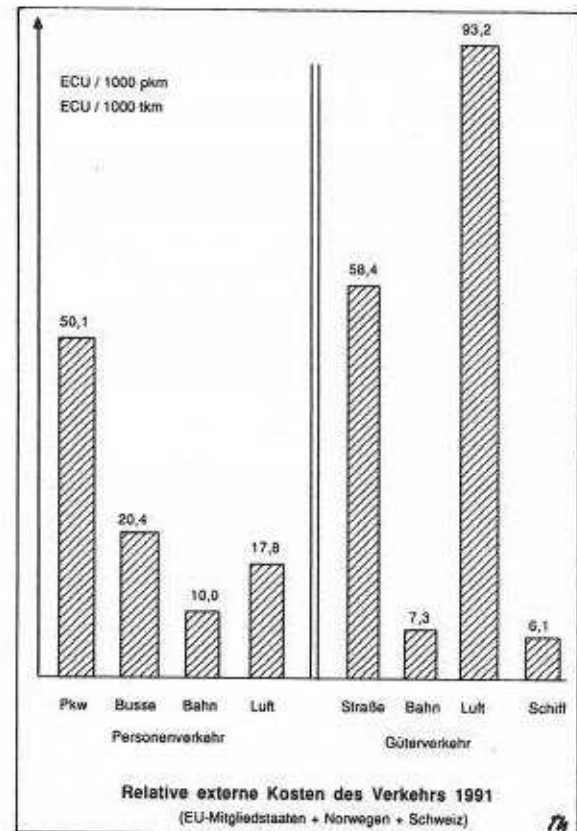
Die Deutsche Bahn AG müsse durch Effizienz die osteuropäischen Kunden überzeugen. Ein Vertreter Ungarns auf diesem Workshop wies auf den stetig wachsenden Anteil des Straßentransports hin, der mit einer Verbesserung der Infrastruktur und der Transportmittelqualität weiter zunehmen wird. Sein Anteil beträgt heute bereits 70%, während die Bahnen bei 20% lägen. Wegen der vielen beteiligten Bahnen bestehen auch tarifäre Probleme. Abschließend wurde einmütig die stärkere Einbindung der Bahn in die Ost-West-Verkehre gefordert.

Die GRV ist der Auffassung: Es ist ein besonderer Nachteil der Bahn, daß sie bei Auslandstransporten mit allen beteiligten Bahnverwaltungen zu kooperieren und diese an der Tarifgestaltung zu beteiligen hat, während der Güterfernverkehrsunternehmer sofort nach Ablieferung der Fracht nur beim Empfänger kassiert.

Externe Kosten des Verkehrs

Gunther Ellwanger, Direktor der Abt. Wirtschaft und Umwelt der UIC, gibt in einem Beitrag „Die Schiene, die Lösung für die Umwelt?“ in Heft 4 des UIC-Panoramas Antwort auf die Frage, welche Meinung die UIC zu dem im Dezember 1995 veröffentlichten **Grünbuch** „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ der Europäischen Kommission zur Internalisierung der externen Kosten vertritt.

Bereits im Jahre 1992 hat die UIC eine Umweltgruppe, in der sieben Bahnen vertreten sind, gegründet, die zum Ziel hat, externe Strategien sowie unternehmerische Vorschläge zu entwickeln, um die Rolle der Schiene als eines umweltfreundlichen Verkehrsträgers noch zu stärken. Sie tritt für die Anlastung der externen Kosten beim Nutzer ein, um zu einer ausgewogeneren Entwicklung zu gelangen. Ei-



ne derartige Wettbewerbsharmonisierung würde den Umweltschutz marktkonform berücksichtigen.

Im Auftrag der UIC haben bereits 1993/94 die Gutachter IWW-Karlsruhe und INFRAS Zürich eine europaweite Untersuchung „Senkung der externen Kosten des Verkehrs“ durchgeführt. Aus diesem Gutachten zitieren wir nachfolgende Ausführungen auszugsweise:

Die langfristige Herausforderung für die europäische Verkehrspolitik besteht darin, die weitere Entwicklung der Mobilität sicherzustellen und die Umwelt zu bewahren. Dies erfordert insbesondere die Verringerung der Luftverschmutzung, des Lärms und der Unfallfolgen. Es ist unabdingbar, die Rolle der Verkehrsträger mit den geringsten Umweltauswirkungen zu stärken. Die Vorteile des Schienenverkehrs müssen umgesetzt werden und die Schiene muß überall dort eingesetzt werden, wo sie für die Gesellschaft vorteilhaft ist, häufig im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsträgern. Um zu einer ausgewogenen Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger zu gelangen, müssen die externen Kosten des Verkehrs berücksichtigt und dem Nutzer angelastet werden, indem man sie auf die von ihm zu zahlenden Preise aufschlägt.

In diesem Zusammenhang sei auf den Artikel 130r, (2) des Vertrages über die Europäische Union verwiesen: Die Umweltpolitik der Gemeinschaft beruht auf den Grundsätzen der Vorsorge und Vorbeugung, auf dem Grundsatz, Umweltbeeinträchtigungen mit Vorrang an ihrem Ursprung zu bekämpfen, sowie auf dem Verursacherprinzip. Die Erfordernisse des Umweltschutzes müssen bei der Festlegung und Durchführung anderer Gemeinschaftspolitiken einbezogen werden.

Externe Nutzen und Kosten, die aus der Erstellung neuer Infrastruktur entstehen können, müssen in gesamtwirtschaftliche Nutzen/Kosten Analysen eingehen, die der öf-

fentlichen Hand erlauben, verschiedenen Alternativen von Infrastrukturinvestitionen zu bewerten.

In gewissen Fällen werden die Infrastrukturkosten (Investitionen, Unterhaltung und Betrieb) nicht vollständig durch den Nutzer getragen und daher teilweise durch die öffentliche Hand unterstützt; der vom Nutzer nicht gedeckte Teil stellt somit soziale Kosten für die Allgemeinheit dar. Dahinter steht eine klare politische Entscheidung. Daher ist es nicht gerechtfertigt, externe Umwelt- und Unfallkosten im selben Atemzug zu nennen mit ungedeckten Infrastrukturkosten. Negative Wirkungen des Verkehrs – unbestreitbare Fakten:

Am deutlichsten werden externe Kosten bei den Straßenverkehrsunfällen. In den 15 Mitgliedstaaten der Europäischen Union, der Schweiz und Norwegen waren es 1991 57000 Tote und 4,7 Mio Verletzte. Ihnen stehen bei den Bahnen 600 Tote und 1300 Verletzte gegenüber.

Die Luftverschmutzung durch den Verkehr ist ein anderer wichtiger negativer Effekt. Sie beeinträchtigt die menschliche Gesundheit, die natürliche Umwelt (Wälder, Kulturen), sie hat die Zerstörung von Gebäuden und eine Klimaveränderung zur Folge. Die schädlichsten Substanzen sind:

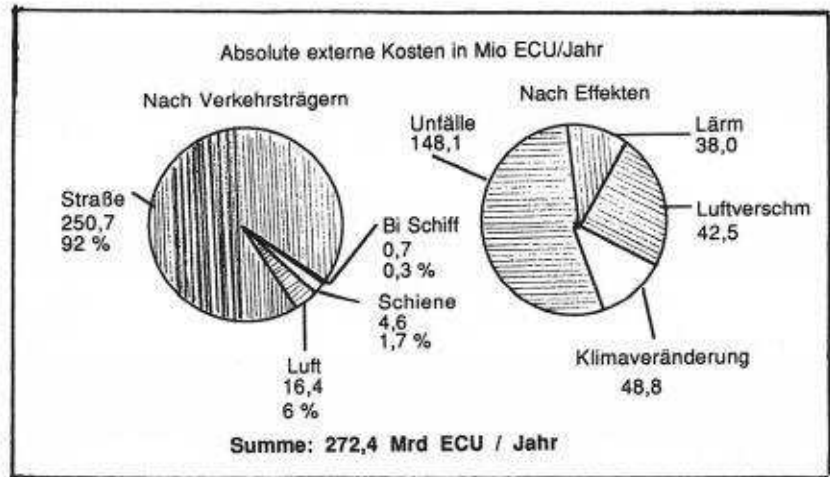
- Kohlenmonoxid (CO) und Blei als Gift für lebende Organismen
- Kohlenwasserstoffe (HC) und flüchtige organische Verbindungen, die das Risiko für Erkrankungen der Atmungsorgane und für Krebs erzeugen
- Stickstoffoxide (NOx) und Schwefeldioxid (SO₂), die zum sauren Regen beitragen
- Kohlendioxid (CO₂), das direkt zum Treibhauseffekt und damit zur Klimaveränderung beiträgt.

Besonders das CO₂ des Verkehrs macht bereits über 20% aus und nimmt unaufhaltsam zu. Er wird vsl. von 1990 bis 2000 um 25% zunehmen. Von den Geräuschemissionen von Schiene, Straße und der Luftfahrt sind etwa 130 Mio Menschen in den 17 Staaten betroffen; 90% gehen auf das Konto der Straße.

Wenn nicht eine Politik verwirklicht wird, die die gegenwärtigen Tendenzen zugunsten der sicheren und weniger belastenden Verkehrsträger umkehrt, wird sich an den beängstigenden Zukunftsaussichten nichts Wesentliches ändern. Insbesondere ist ein politischer Wille zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur unabdingbar, um die Wettbewerbsgleichheit im Verkehrsmarkt herzustellen und mehr Rücksicht auf die Umwelt zu nehmen.

Methoden zu Bewertung externer Effekte sind heute ausreichend entwickelt und zuverlässig, eine monetäre Bewertung ist also möglich. In der erwähnten Studie werden Verkehrsunfälle (durch Versicherungen nicht gedeckt), Lärm, Luftverschmutzung und Klimaveränderung (Treibhauseffekt) bewertet.

Die Kosten für Verkehrsunfälle umfassen hauptsächlich den Wert des menschlichen Lebens, Pflegekosten, Produktionsverlust und Sachschäden. Auf dieser Basis belaufen sich die mittleren Kosten tödlicher Unfälle auf rund 1,1



Mio ECU/Person (der ECU beträgt z.Zt. etwa 1,9 DM). Die Kosten einer Unfallverletzung beziffern sich auf rund 44 000 ECU.

Für jede Tonne Stickoxid sind zwischen 4000 und 6000 ECU aufzuwenden. Ein ähnlicher Betrag wäre auch für flüchtige organische Verbindungen erforderlich.

Um die Klimakosten zu bewerten, haben die Verfasser der Studie eine ähnliche Methode wie bei der Luftverschmutzung verwendet. Sie haben auf Vermeidungskosten für die Kohlendioxidemissionen zurückgegriffen, um in den verschiedenen Ländern bestimmte Reduktionsziele zu erreichen. Daraus resultieren Kosten von 50 ECU je Tonne Kohlendioxid.

Die Lärmkosten basieren auf der „Zahlungsbereitschaft“ zur Geräuschverminderung. Pro belasteter Person wären jährlich rund 1060 ECU aufzuwenden, um die Lärmwerte auf 60/65 dB(A) zu senken. Für den weniger ehrgeizigen Zielwert von 70/75 dB(A) wären 200 ECU erforderlich.

Die gesamten externen Kosten in 17 europäischen Ländern werden auf 272 Mrd ECU im Jahre 1991 berechnet. Das sind 4,6% des europäischen BPI. Insgesamt werden 92% der externen Kosten vom Straßenverkehr verursacht, während der Schienenverkehr nur 1,7% und die Binnenschifffahrt 0,3% verursachen.

Für Pkw betragen die durchschnittlichen Kosten (siehe Grafik) 50 ECU/1000 Pkm. Dieser Betrag würde einem Anstieg des momentanen Benzinpreises um etwa 0,8 bis 0,9 ECU/Liter korrespondieren. Die relativen Kosten der Schiene betragen nur 1/5 des Pkw-Wertes. Die Schätzung des Passagierluftverkehrs ist geringer als jene für den Straßenverkehr. Jedoch ist der direkte Vergleich der Luftfahrtzahlen mit jenen für andere Verkehrsarten nicht möglich, da nicht alle Effekte berücksichtigt sind. Die externen Kosten des Schienengüterverkehrs betragen nur 11% des Lkw-Verkehrs.

Manche Fachleute verweisen bei diesen Betrachtungen auf mögliche externe Nutzen insbesondere des Straßenverkehrs. Ohne die Bedeutung des sozialen Nutzens für die Allgemeinheit in Abrede stellen zu wollen, ist es jedoch nicht zulässig, die Schlußfolgerung zu ziehen, externe Kosten gegen soziale Nutzen aufrechnen zu können. Z.B der Nutzen des Zeitgewinns, der aus der Verwendung eines bestimmten Verkehrsmittels kommt, wird vom Verkehrsteilnehmer bei seiner Wahl berücksichtigt nach einem eigenen Wertesystem, das ihn in gewissen Fällen ein teureres

Verkehrsmittel mit besserer Qualität wählen läßt. Also ist es in der Praxis gerechtfertigt, die externen Nutzen zu vernachlässigen.

Im Vergleich schneidet die Schiene gut ab. Um ihre Rolle als umweltfreundliches Verkehrsmittel noch zu verstärken, müssen die Bahnen jedoch weiterhin ihre Auswirkungen auf die Umwelt und damit auch ihre externen Kosten reduzieren. Auf der anderen Seite ist die Politik gefordert, mit einer Mischung von Maßnahmen (mehr Investitionen in die Schiene, Anreize in Form von Steuern oder Gebühren für alle Verkehrsträger, Umweltsteuern für die Verhaltensänderung, ökologische Steuerreform, fahrzeugspezifische, gewichtsabhängige Kilometerabgabe im Güterverkehr, Anreize zur Verringerung der Luftverschmutzung und Lärmmissionen, Sensibilisierung der Öffentlichkeit) die Internalisierung zu realisieren.

Ruinöse Marktlage schwächt alle Verkehrsträger

Der seit 1993 anhaltende Preisverfall auf den Transportmärkten hat zu einer Ertragskrise bei den Verkehrsunternehmen geführt. Unzureichendes Wirtschaftswachstum sowie Überkapazitäten bei Frachtführern und Speditionen haben inzwischen eine Marktlage geschaffen, die es den Unternehmern zunehmend erschwert, kostendeckende Preise zu erzielen. Diese Auffassung vertreten der Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehr (BDF) und der Bundesverband für Spedition und Lagerei (BSL).

Auch der Preiswettbewerb zwischen den Verkehrsträgern verschärft sich zunehmend. Die dadurch bei der Bahn ausgelösten Schwierigkeiten verstärken den verkehrspolitischen Druck auf den Lkw-Verkehr, so BDF/BSL. Immer erkennbarer verfolge die Politik das Ziel, den Straßenverkehr drastisch zu verteuern, um Güter auf den von vornehmlich als umweltfreundlich eingestuften Schienenverkehr umzulenken.

BDF/BSL bedauern, „daß sowohl Politik als auch die Öffentlichkeit immer mehr den Blick für Realitäten verlieren.“ Für eine wirksame Verlagerungspolitik fehlten der Schiene die erforderlichen Kapazitäten. Außerdem seien drei Viertel aller Straßengüterverkehre regionale Güterverkehre, die nicht verlagerungsfähig seien. Eine klare Absage erteilen die BDF/BSL aber den „Abkassiermodellen“, die im Öko-Mäntelchen präsentiert würden, wie z.B. das von EG-Kommissar Neil Kinnock vorgelegte Grünbuch über die Internalisierung der externen Kosten.

GRV: Kein Kommentar!

Ost-West-Verkehrsinvestitionen in der Bundesrepublik

Bundesverkehrsminister Wissmann versicherte im April, daß es trotz der schwierigen Haushaltslage bei den Verkehrsinvestitionen für den Ausbau der Verkehrsverbindungen zwischen den alten und neuen Bundesländern keine oder nur geringe Einschränkungen geben wird. Der Ausbau soll bis zum Beginn des nächsten Jahrzehnts abgeschlossen sein.

Von Mitte 1990 bis heute hat der Bund 60 Mrd DM für die Verkehrsinfrastruktur der neuen Bundesländer ausgegeben. Dies entspricht fast der Hälfte des gesamten Investitionsvolumens. Von den 60 Mrd DM entfielen 32 Mrd DM auf die Schienenwege, 15 Mrd DM auf die Bundesfernstraßen und 1 Mrd auf die Bundeswasserstraßen. Nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erhielten die Länder 12 Mrd, davon 6,5 Mrd DM für den ÖPNV.

In den 60 Mrd DM sind 15 Mrd DM aus dem Etat Verkehrsprojekte Deutsche Einheit enthalten. Drei Viertel flossen in den Ausbau der Bahn. Abgeschlossen sind die Projekte: Helmstedt – Magdeburg – Berlin, Eisenach – Halle und Bebra – Erfurt. 1996 soll u.a. der elektrische Betrieb zwischen Hamburg und Berlin aufgenommen werden. Bei den Autobahnen wurden die Abschnitte der A9 zwischen Berlin – Nürnberg, A10 Berliner Ring, A4 Eisenach – Görlitz, A2 Hannover – Berlin fertiggestellt.

Beschleunigungsgesetz verlängert

Die Geltungsdauer des ursprünglich bis Ende 1995 befristeten Verkehrswegeplanungs-Beschleunigungsgesetzes, durch das seit 1991 die Planungsverfahren zur Realisierung neuer Schienenverkehrsprojekte vereinfacht und verkürzt werden, ist um weitere vier Jahre verlängert worden. Gleichzeitig kann das bisher für den Eisenbahnbau geltende Gesetz nun auch für den Bau von Bundesfernstraßen, Wasserstraßen, Verkehrsflughäfen und Straßenbahnen angewendet werden.

Dornier-Kompakt GVZ „City Terminal“

Der Bundesminister für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie hat eine Konzeptstudie für eine hochleistungsfähige kompakte Güterverteilanlage in Städten in Auftrag gegeben. Die Firma Dornier System-Consult wurde damit betraut.

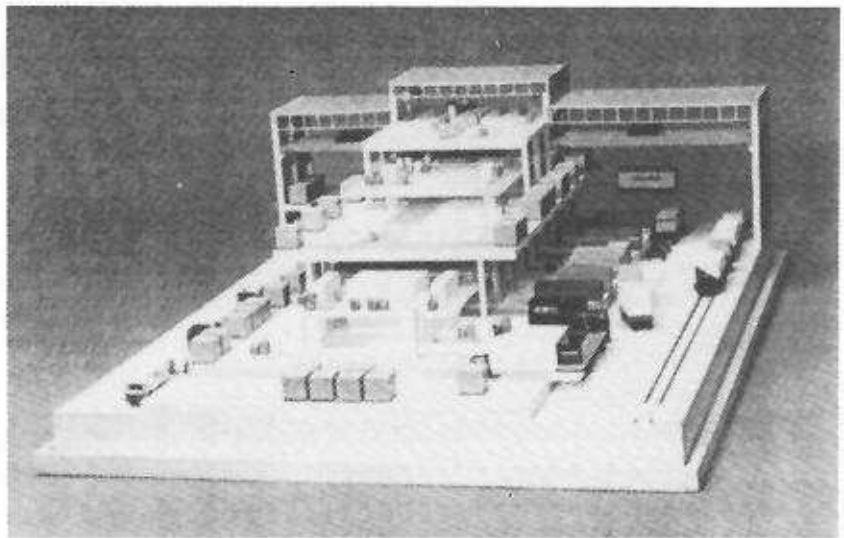
Um eine logistik- und materialflußgerechte, flexible und wirtschaftliche Kompaktanlage zu realisieren, wählten die Planer einen modularen Lösungsansatz. Das City-Terminal setzt sich aus den Funktionsmodulen Fernverkehr, Umschlag und Verteilanlage sowie City-Verkehr zusammen.

Die Dimensionierungsgrößen bilden:

- tägliches Verkehrsaufkommen
- Sendungsstruktur
- zeitliche Verteilung der Ein- und Ausgangsmengen
- Fahrzeugaufkommen sowie Fahrzeug- und Behälterabmessungen.

Das CityTerminal wurde auf eine Umschlagmenge von 350 t/Tag ausgelegt. Es hat nach Angaben der Planer folgende Vorteile gegenüber konventionellen Umschlaganlagen:

- wirtschaftlicher als herkömmliche Verteilzentren bei hohen Grundstückskosten und wegen der Nähe zum Kunden, niedrigere Verteilkosten (bis zu vier Stunden Einsparung je Tour)



- Flächeneinsparungen um mehr als 50% aufgrund intelligenter Raumnutzung, Verkehrsflächenreduzierungen und Materialflußoptimierung
- Beschleunigung des Umschlagvorganges durch Verringerung der Güterdurchlaufzeiten sowie Reduzierung der Fahrzeugstandzeiten
- Vermeidung von Emissionen (Lärm, Schadstoffe) durch Abschirmung des GVZ einschließlich Anliefer- und Abholverkehr
- Möglichkeit der schienen- und straßenseitigen Andienung
- kundenspezifische Bündelung
- leichtere Einbindung des City Terminals in bestehende Bebauungspläne und Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens.

BAHNEN

DB AG auch 1995 erfolgreich

Die DB AG hat auch das zweite Jahr als AG erfolgreich abgeschlossen. Dazu berichtete der Vorstandsvorsitzende, Heinz Dürr, daß das Betriebsergebnis von 1994 (90 Mio DM) übertroffen worden sei. Der Steuerzahler sei 1995 um fünf (im Vorjahr drei) Mrd DM entlastet worden. Der Umsatz in der DB AG hat sich weiter auf gut 24 Mrd DM, im Konzern auf 29 Mrd DM erhöht. Ein überdurchschnittlicher Zuwachs wurde im Nahverkehr ausgewiesen; demgegenüber gab es im Güterverkehr Einbußen. Die Zahl der Mitarbeiter verringerte sich auf rund 287 000.

Der Zugang zu Eisenbahntrassen

Die Bundesregierung erklärte in ihrer Antwort auf eine kleine Anfrage von Bündnis 90/ Die Grünen, daß es ausschließlich Sache der Bahn sei, wie sie die Preise für den Zugang zum deutschen Eisenbahnnetz gestalte. Im Entwurf der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung werde kein Preisschema vorgegeben, sondern lediglich dafür gesorgt, daß dieser Zugang diskriminierungsfrei erfolge. Die Bahn sei als Wirtschaftsunternehmen dem Ziel, mehr Verkehr auf die Bahn zu bringen, verpflichtet. Niemand habe Anspruch darauf, daß die Bahn ihre Kalkulationsunterlagen offenlege. Im übrigen seien Trassenpreise Marktpreise. In diesem Preissystem gebe es Zu- und Abschläge. Damit können Streckentypen, Zeitlagen, Fahrzeit und Pünktlichkeit sowie die Auslastung einzelner Strecken berücksichtigt werden.

Der Geschäftsbereich Netz der DB AG sei gehalten, von Dritten wie von ihren eigenen Geschäftsbereichen keine diskriminierenden Tassenpreise zu erheben. Die konkreten Preise ergäben sich aus dem Trassenpreiskatalog der Bahn.

Von Bündnis 90/Die Grünen wird kritisiert, daß der fast ausschließliche Anbieter von Trassen gleichzeitig größter Kunde sei. Kleine Eisenbahnunternehmen seien letztlich dem „Monopolisten DB AG“ ausgeliefert. In strittigen Fällen bleibe allenfalls der Gang zum Kartellamt.

Die Bahn hat große Kapazitätsreserven

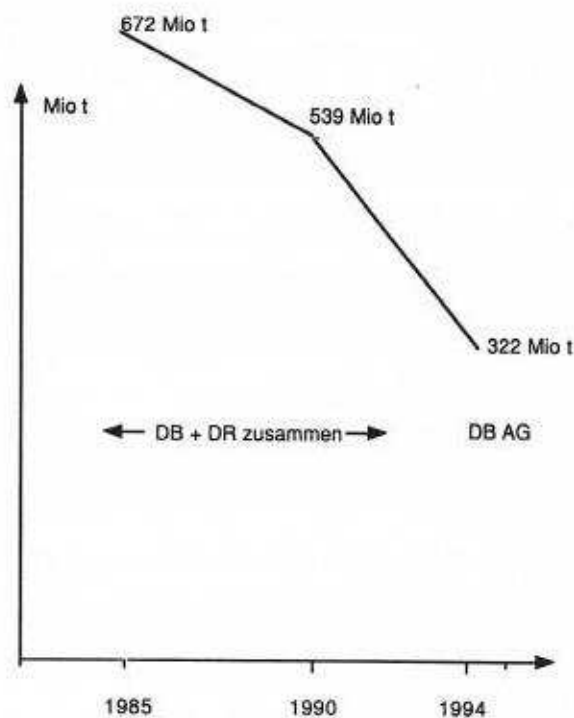
Für den Deutschen Industrie- und Handelstag, andere Institutionen und vor allem für so manchen Spediteur war es bei der Frage um die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene recht leicht zu sagen, wir wollten ja aber die Bahn hat ja keine Kapazitäten frei. Diese Bemerkungen waren vielfach in der einschlägigen Presse zu lesen.

Dem hat nun ein Gutachten, das vom Deutschen Verkehrsforum und vom Umweltbundesamt an unabhängige Gutachter vergeben und Ende März 1996 veröffentlicht wurde, ein Ende gemacht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß die Bahn noch große Kapazitäten für die Abwicklung des Güterverkehrs besitzt.

Aber auch ohne ein Gutachten hätte man zu diesem Ergebnis kommen müssen, wenn man die Transportleistungen der Schiene in den letzten zwanzig Jahren miteinander verglichen hätte (Vergl. nachstehende Grafik).

Der Personenverkehr ist in den letzten Jahren nicht so gewaltig angestiegen, als daß er den Güterverkehr nachhaltig von der Schiene verdrängt hätte: Die Zahl der beförderten Personen betrug beispielsweise 1991 1399 Mio und 1994 1498 Mio Personen. Auch die weitgehende Vertaktung des Reiseverkehrs spielt angesichts dieser Zahlen nicht die ausschlaggebende Rolle.

Je nach untersuchtem Korridor ist die Bahn in der Lage, zwischen 3,7 und 18,4 Mio t pro Jahr und Richtung aufzunehmen. Damit könnten 34% bis 100% (je nach untersuchtem Korridor) des Straßengüterfernverkehrsaufkommens abgefahren werden. Insgesamt wurden neun Korridore zwischen den wichtigsten Wirtschaftszentren der Bundesrepublik auf der Basis der konkreten Trassenbelegung untersucht. Vor allem in einer besseren Auslastung der Züge liegen große Kapazitätsreserven. Von den sogenannten Bedarfstrassen werden nur 25% im Jahresdurchschnitt tatsächlich genutzt. Bei allen Analyseschritten wurde ein nachfragegerechter Ansatz zu Grund gelegt. Unattraktive Zeitlagen wurden nur beschränkt genutzt. Die Studie hat gezeigt, daß die Bahn auch ohne Aus- und Neubau von Strecken für zusätzlichen Güterverkehr aufnahmefähig ist. Auch die Knotenproblematik wurde dabei untersucht. Mit Ausnahme des Knotens Hannover können alle zusätzliche Verkehre aufnehmen. Durch den Bau von Neubaustrecken werden erhebliche Kapazitäten auf den parallelen „alten“ Strecken frei. Dies wurde an Hand des „Rheinkorridors“ aufgezeigt.



Der DIHT zeigt sich – wie so oft – voreingenommen: Er kritisiert das Gutachten als nicht praxisnah genug.

DB AG übernimmt Finanzierung von Streckeninvestitionen

Nach einem Beschluß des Aufsichtsrates will die DB AG 6,9 Mrd. von den für den Zeitraum von 1996 bis 1999 im Bundeshaushalt vorgesehenen aber wegen der erheblichen Finanzmitteldefizite nicht voll zu erwartenden 35,7 Mrd. DM übernehmen. Die G und V-Rechnung dürfte im Bereich Netz eine Belastung von jährlich etwa 350 Mio DM bringen.

Forderungen des DIHT zur Bahnreform

Ende April vergangenen Jahres hat der DIHT die Bundesregierung daran erinnert, daß es Ziel der Bahnreform gewesen sei, durch mehr Wettbewerb auf der Schiene die Leistungsfähigkeit und Kapazität zu verbessern. Die bisherigen Rahmenbedingungen reichten dafür nicht aus, deshalb fordert er:

1. Der Fahrweg, die Bahnhöfe und alle sonstigen Infrastruktureinrichtungen, die von allen Eisenbahnunternehmen genutzt werden, sollen in einer **Infrastruktur AG des Bundes** zusammengefaßt und verselbständigt werden. Die Transportbereiche sollten als eigenständige AGs verselbständigt und vollständig privatisiert werden.

2. Auch der Traktionsbereich sollte wettbewerblich organisiert werden.
3. Für Streitfälle beim Infrastrukturzugang sollte der Aufsichtsbehörde ein aus Experten der Wirtschaft bestehender Schiedsbeirat zur Seite gestellt werden.

Der VDV stimmt im Grundsatz dem Verlangen des DIHT zu, weil er sich damit einen besseren Zugang zum Netz der DB AG im Zuge der Regionalisierung erhofft. Er meint, daß die Bahn AG einen Wettbewerber nicht zulassen kann, wenn damit ein Verlust des Transportbereiches verbunden ist, der größer als der Gewinn im Fahrwegbereich ist. Das dürfte immer der Fall sein, wenn der Wettbewerber keinen höheren Tassenpreis bezahlt als die Bahn AG selbst. Die Zusammenfassung von Fahrweg und Transport wecke das Mißtrauen in die Neutralität des Fahrweges. Es sei verständlich, daß die DB AG die Förderung solcher Wettbewerbe nicht unterstützt und auch nicht unterstützen kann. Auch der VDV meint, daß die Bundesregierung am Zuge sei, weil sie der DB AG den widersprüchlichen Auftrag gegeben habe, sich finanziell zu stabilisieren und gleichzeitig Wettbewerb gegen sich selbst zuzulassen. Im Sinne einer Förderung des SPNV müsse der Zustand geändert werden.

Die GRV meint, daß mit diesem Schritt die DB AG reiner Carrier würde. Das müßten sich die Verantwortlichen sehr genau überlegen. Wie aus den Berichten von UIC und GEB zu entnehmen ist, sträuben sich die Bahnen gegen einen solchen Schritt. Ein wesentlicher Bestandteil Ihrer Selbständigkeit und Eigenverantwortlichkeit würde damit verloren gehen.

Die GRV hat sich bisher noch keine abschließende Meinung gebildet. Folgendes Beispiel möge das Votum des VDV näher erläutern: Die Eisenbahn AKN (Altona-Kaldenkirchen – Neumünster) erhöht ihren Preis um 1300% hieß es in einer Zeitung Anfang des vergangenen Jahres. Die exorbitante Preiserhöhung wäre erforderlich, falls die Miteigentümer der AKN die bisherigen Fahrwegkosten nicht mehr in der bisherigen Höhe übernehmen würden. 300000t Stahl würden auf die Straße abwandern. Während der Bund für die DB AG die Fahrwegkosten geregelt hat, müßten die Länder entsprechende Regelungen bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen vorsehen. Auch die Mineralölsteuerentlastung der Bahnen gehört zu diesem Thema.

Dr. Sinnecker zur Kostenproblematik im Güterverkehr

Dr. Sinnecker, für den Güterverkehr zuständiges Vorstandsmitglied der DB AG, führte in einer Telefonaktion, die die Deutsche Verkehrszeitung am 13.3.96 durchführte, dazu folgendes aus:

Auch wenn die Straßenbenutzungsgebühr verdoppelt würde, wäre die Auswirkung auf die Bahn sehr bescheiden. Heute macht diese Gebühr für die Ladungseinheit im

Kombinierten Verkehr gerade zehn Mark aus. Verdoppelt wären das 20 DM. Er stehe vor dem Problem, die Umschlagkosten von bisher 40 DM auf weniger als die Hälfte zu senken. Die Erhöhung der Straßenbenutzungsgebühr kann zwar helfen, aber nicht die Situation dramatisch ändern. Seine Forderungen an die Politik seien auf die Infrastrukturkosten gezielt. Die Bahn muß ihre Infrastrukturkosten fast vollständig verdienen, soweit sie nicht Baukostenzuschüsse sondern Darlehen bekommt – aber das hält sich auch in bescheidenen Grenzen. Diese Infrastrukturkostenbelastung der Bahn macht ein Vielfaches von dem aus, was der Lkw zu zahlen hat. Auf die Frage der DVZ, wie sehr die Bahn unter dem Druck von Bonn steht, was die Wirtschaftlichkeit des Kombinierten Verkehr angeht und ob die Bahn kein Geld bekomme, wenn sich Terminals nicht rechnen, antwortete Sinnecker: Wir haben die entsprechenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen beigebracht und dargelegt, wie die Gesamtpolitik im Kombinierten Verkehr aussieht, und daß man bei gewissen Rahmenbedingungen, die die Wettbewerbsfähigkeit des Lkw betreffen, die Wirtschaftlichkeit erreichen könnte. Derjenige, der Kombinierten Verkehr vermarktet, muß auch Interesse daran haben, den Vor- und Nachlauf besonders günstig zu gestalten. Die Kosten dafür sind ebenfalls zu hoch.

Nachdem für sieben Terminals für den kombinierten Verkehr vom Bund 400 Mio DM bereitgestellt wurden, sei die Frage, ob die anderen nicht auch nach Unterstützung rufen. Darauf Sinnecker: In die Terminals investiert nicht DB Cargo, sondern DB Netz. DB Cargo muß ein Transportunternehmen bleiben. DB Cargo muß lediglich sagen, wo Terminals sinnvoll sind.

In diesem Jahr werden wir uns um die Terminals in verschiedenen Orten kümmern. Der Bau ist jedoch nicht allein von der DB abhängig. Es gibt noch viele Dinge darum herum - bis hin zu Bürgerinitiativen. Magdeburg wird ein interessanter Standort werden, wenngleich das Aufkommen noch verhältnismäßig gering ist. Was wir weiter besonders schnell ausbauen müssen ist Köln-Eifelort, Großbeeren bei Berlin, und Erfurt Mitte.

Mit Hochdruck läuft die Einrichtung eines Kundeninformationszentrums, das bis zum Herbst zunächst als Vorläufer eingerichtet werden soll. Ein Servicezentrum soll in den nächsten drei Jahren stehen. Im letzteren – der Standort liegt noch nicht fest – sollen bis zu 1200 Mitarbeiter in einem Mehrschichtenbetrieb arbeiten, sodaß wir rund um die Uhr erreicht werden können. Das Pendant auf der Betriebsseite ist die Transportleitung, mit der wir 1995 die Pünktlichkeit im Güterverkehr ganz wesentlich verbessern konnten. Im Servicezentrum sollen vor allem die Aufträge abgewickelt werden.

1996 sind unsere Erwartungen gegenüber den Planungen aus dem September des vergangenen Jahres etwas gedämpft. Das liegt an der konjunkturellen Entwicklung, besonders bei den Massengüterverkehren im Stahlbereich. Auch rechnen wir damit, daß die Baukonjunktur nicht so laufen wird wie im Vorjahr. Auf der anderen Seite hat sich positiv ausgewirkt, daß die Kanäle ziemlich lange zugefroren waren.

Der Kombinierte Verkehr muß mehr gefördert werden

Die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) hat im Januar ein Gutachten veröffentlicht, in dem sie die verkehrspolitischen Maßnahmen im Kombinierten Verkehr und im Straßenverkehr in allen europäischen Ländern vergleicht. Sie kommt zu dem Schluß, daß wir im Augenblick offensichtlich nicht in der Lage sind, den Kombinierten Verkehr kostendeckend und zu Marktpreisen konkurrenzfähig zu fahren – das heißt zu Preisen, wie sie der Lkw vorgibt.

- Die europäischen Eisenbahnen stehen erst am Anfang großer Rationalisierungsschritte. Wenn sie mit ihrem Apparat, den sie im Augenblick noch beschäftigen müssen, Preise mit Vollkostendeckung im Kombiverkehr abrechnen wollen, kommen wir zu verhältnismäßig hohen Streckenkosten bei der Beförderung.
- Die Kapazität bei den Terminals muß erweitert werden. Wenn für neue Terminals Grund und Boden in Stadtnähe gekauft werden muß und die vollen Kosten für den Schienen- und Straßenanschluß gezahlt werden müssen, kommt man bei Vollkostenkalkulation zu Umschlagsätzen, die der Markt einfach nicht hergibt.
- Es muß zur Kenntnis genommen werden, daß der Konkurrent Lkw im internationalen Verkehr im Normalfall einen großen Teil seiner Infrastrukturkosten nicht bezahlen muß. Eine Analyse zum Kostendeckungsgrad beim ausländischen Lkw-Transit durch die Bundesrepublik kommt zu einem Infrastrukturkostenbeitrag von weniger als 20% der anrechenbaren Kosten.

Die Bundesregierung möchte den Kombinierten Verkehr fördern und Bundesverkehrsminister Wissmann möchte die Rahmenbedingungen verbessern. Ein Bündel von Fördermaßnahmen ist bereits umgesetzt. Die wichtigsten davon sind:

- Ausnahmegenehmigungen für ein erhöhtes Gesamtgewicht von 44 t für Fahrzeuge, die im Straßenvor- oder Nachlauf Container oder Wechselbehälter befördern
- Ausnahme vom Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen
- Ausnahme vom Ferienfahrverbot
- Anrechnung der vom Fahrer während der Beförderung mit der Rollenden Landstraße im Zug verbrachten Zeit auf die tägliche Ruhezeit und
- Befreiung der ausschließlich im Vor- bzw. Nachlauf eingesetzten Fahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer.

Außerdem haben die Länder im Bund/Länder-Fachausschuß zugesagt, die Kombi-Lkw im Umkreis von 50 km um einen Terminal vom Fahrverbot auszunehmen.

Auch sind sich die Verkehrsminister der EU grundsätzlich einig, den Kombinierten Verkehr künftig von der Straßenbenutzungsgebühr für Lkw zu befreien. Aber hier müssen noch die nationalen Parlamente mitwirken.

Weiter ist es dem Bundesminister für Verkehr (BMV) gelungen, eine Vereinbarung mit der DB AG über die ersten Maßnahmen zum Bau von sieben Terminals zu treffen. Es geht dabei um ein Investitionsvolumen von 400 Mio

DM (Großbeeren, Köln-Eifeltor, Basel, Kornwestheim, Erfurt, Karlsruhe und Leipzig). Dabei soll bei der DB der Bereich Netz die Terminals bauen, den Betrieb sollen jedoch lokale Betreibergesellschaften führen. Das Kooperationsangebot gilt auch für den Aufbau von Informations- und Kommunikationsnetzen. Es soll die manuelle Datenerfassung zumindest teilweise automatisiert werden.

Auch von dem neuen „Megahub-Konzept“, das im Auftrag des BMV in enger Abstimmung mit der DB entwickelt wurde, werden Impulse für den Kombinierten Verkehr erwartet.

Für die Bundesregierung ist bei allen Maßnahmen entscheidend, daß mit marktkonformen und diskriminierungsfreien Mitteln mehr Aufkommen im Kombinierten Verkehr abgewickelt wird. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung ist die Ankündigung der Europäischen Kommission, die Straßenbenutzungsgebühr für den Lkw anzuheben. Die Forderung nach einer gerechten Anlastung der von in- und ausländischen Lkw verursachten Wegekosten gilt naturgemäß in besonderem Maße für den Durchgangsverkehr durch Deutschland als Transitland Nr.1 in Europa. Schließlich soll auch der „Road-to-Sea-Initiative“ – ein noch langwieriger Prozeß – besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Die SGKV kommt bei der obenerwähnten Untersuchung zu dem Schluß, daß, wenn ein Land eine Straßenbenutzungsgebühr einführen will, die über den europäisch vereinbarten Minimalbetrag hinausgeht, es die Gebühr nicht pauschal berechnen darf, sondern es muß nach der Entfernung, die das Fahrzeug im Straßennetz zurücklegt, differenzieren. D.h. weder Holland, Belgien, Deutschland, Dänemark oder Österreich können auf eine Mauterhebung übergehen, wie sie in Frankreich, Italien und Spanien üblich ist. Die einzige Möglichkeit, für den internationalen Verkehr Straßenbenutzungsgebühren in verursachergerechter Höhe zu erheben, liegen in der elektronisch ermittelten und kassierten Maut.

Damit wird die elektronische Maut (Road Pricing) zur Schlüsselfrage bei der Verkehrspolitik der Länder in Europas Mitte. Auch für den Kombinierten Verkehr spielt diese Frage eine große Rolle: Falls der internationale Güterverkehr die Straße praktisch kostenfrei benutzen kann, hat der Kombinierte Verkehr, der bei der Eisenbahn die Netzkosten zahlen muß, im Wettbewerb kaum eine Chance

Die GRV meint dazu: Der Bundesverkehrsminister erwartet die Einführung des Road Pricing erst gegen die Jahrzehntwende. Ist es dann nicht zu spät? Ist inzwischen der Hoffnungsträger der Bahnen, der Kombinierte Verkehr, auf der Strecke geblieben?

Reform der Schweizer Bundesbahnen (SBB)

Auch bei den SBB gibt es eine Reform, die ihr Verwaltungsrat vor kurzem abgesehen hat. Dabei sollen die SBB nicht als Ganzes reformiert werden, wogegen Teilprivatisierungen als sinnvoll angesehen werden. Heute

gibt es das Präsidialdepartement mit Führungs- und Querschnittsaufgaben, das Departement Verkehr und das Departement Technik/Infrastruktur. Diese Teile bleiben bestehen. Dagegen sind einzelne Zuordnungen vom 1.1.98 vorgesehen. So gehen beispielsweise Betriebsführung und Fahrplan in dem Departement Infrastruktur auf. Besonders wichtig ist, daß die Departements künftig Leistungen untereinander verrechnen, also eine eigene Gewinn- und Verlustrechnung führen. Eine Trennung von Betrieb und Fahrweg ist nicht vorgesehen, weil die Verzahnung zwischen beiden bei der Bahn besonders eng ist. Die SBB halten eine Privatisierung nicht für opportun; sie ist ja auch bei der DB AG keine eigentliche Privatisierung, weil diese gänzlich, vielleicht später einmal immerhin mehrheitlich, der öffentlichen Hand gehört. Den Zugang von Dritten soll das Departement Infrastruktur übernehmen. Es ist ein wichtiges Anliegen der Reform, den EU-Richtlinien für einen diskriminierungsfreien Zugang zur Bahn zu entsprechen. Die Zuordnung der Aufgaben ist wie folgt:

Departement Verkehr: Personen- und Güterverkehr, Liegenschaften, Rollmaterial, Train-Service, Angebotskoordination und "Bahn 2000",

Departement Infrastruktur: Betriebsführung, Produktionsplanung, Bau, Alptransit, Bahnstrom, Grundbuch, Sicherheit, Material und Einkauf,

Präsidialdepartement = Dach der SBB: Querschnittsaufgaben, Personal, Finanzen, Controlling, Informatik, Revision und internationale Beziehungen.

Die Finanzbeziehungen zum Staat werden neu geregelt:

Der Bund tilgt sämtliche Schulden der SBB in Höhe von 15,5 Mrd DM. Eine Darlehensfinanzierung wird es nicht mehr geben. Dafür hat der Bundesrat beschlossen, künftig die Investitionen für die Substanzerhaltung des SBB-Netzes als eigenen Posten in die Haushaltsrechnung des Bundes aufzunehmen. Über weitere Mittel für die Bahn wird das Volk entscheiden. Es wird vsl. eine Abstimmung geben, den Benzinpreis um 10 Rappen je Liter zu erhöhen. Mit den daraus erzielten Einnahmen (23,5 Mrd DM) sollen in den nächsten 12 bis 15 Jahren die wichtigsten Schienenverkehrsprojekte finanziert werden:

7,4 Mrd sfr für „Bahn 2000“, 10 Mrd sfr für die Alpentransversalen, 1,2 Mrd sfr für den TGV-Anschluß Westschweiz und 1,5 bis 3,0 Mrd sfr für den Lärmschutz.

Die Aussichten für ein positives Votum des Volksschieds sind gut, denn das Schweizer Volk will, daß 83% des Transitverkehrs umweltfreundlich abgewickelt wird. Daß noch mehr Brummis die Luft verpesteten, will wirklich niemand.

Was das Personal anbelangt, gehören die SBB bereits heute zu den produktivsten Bahnen Europas. Trotzdem soll der Personalbestand bis zum Jahr 2002 auf 30.000 Mitarbeiter absinken.

In den nächsten Jahren sollen zur Hebung der Attraktivität der SBB folgende Maßnahmen getroffen werden:

Neigezüge von Biel nach Lausanne mit 1000 Sitzplätzen. Die Neubaustrecke Bern – Olten wird die Kapazität der Strecke Bern – Zürich/Basel erhöhen. Die Reisezeit wird dann statt 71 nurmehr 55 Minuten betragen. Das war die Voraussetzung für den stündlichen Knotenpunktverkehr. Dazu kommen die bekannten neuen Alpentunnel.

Bei der eigentlichen Bahnreform geht es darum, den rechtlichen Status der SBB und das Verhältnis zum Staat neu zu definieren, da die gesetzliche Grundlagae (Leistungsauftrag an die SBB) Ende 1997 ausläuft.

Die Politik wird im Zusammenhang mit der Bahnreform neu festlegen, wieviel Bahn die Schweiz will und zu welchen Preisen die Leistungen erbracht werden sollen.

Weitere Ziele der Bahnreform sind die Entschuldung der SBB sowie das Sicherstellen der Mittel zur Finanzierung der anstehenden Bahngroßprojekte (Neat, Bahn 2000).

Fahrt frei für Kabotage

Die EU-Kommission will die Richtlinie 91/440 über „die Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft“ liberaler fassen. Der Kern einer Änderungsrichtlinie ist: Zur Eisenbahninfrastruktur sollen nicht mehr nur Gruppierungen von „Eisenbahnunternehmen“ und „Unternehmen des Kombinierten Verkehrs“ zugelassen werden, sondern alle Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, das sind demnach alle Eisenbahnunternehmen, die in einem Mitgliedstaat ihren Sitz haben oder haben werden.

Die Änderungsverordnung gewährt den Eisenbahnunternehmen Zugangs- und Transitrechte für das Erbringen von „grenzüberschreitenden und Kabotageverkehrsleistungen im Güterverkehr und im Kombinierten Verkehr.“ Kabotage sind Verkehrsleistungen, die von einem Eisenbahnunternehmen in einem Mitgliedsstaat erbracht werden, in dem es nicht zugelassen ist. Zugangs- und Transitleistungen erhalten die Bahnen auch für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Personenverkehr, wozu auch das Recht gehört, Fahrgäste an jedem zwischen Abfahrts- und Bestimmungsort gelegenen Punkt aufzunehmen oder abzusetzen.

Streckenstillegungen

Zum Jahreswechsel 1995/96 endet der Zugbetrieb auf folgenden Strecken der DB AG:

- Holdorf (Odb) – Damme
- Derneburg – Seesen
- Elze(Han) – Gronau (Leine)
- Kellmünz – Babenhausen

Darüber hinaus ruht der Betrieb seit dem 1.1.96 auf folgenden Streckenabschnitten:

- Liebenau (Han) – Steyerburg der Strecke Nienburg (Weser) – Steyerburg
- Battenberg (Eder) – Hatzfeld (Eder) der Nebenbahn Frankenberg (Eder) – Hatzfeld (Eder)
- Altenglan – Lauterecken – Grumbach der Nebenbahn Glan-Münchweiler – Staudenheim
- Anschlußstelle Waldhof-Wemding der Strecke Nördlingen – Wemding
- Tuttlng – Rothalmünster der Strecke Pocking – Rothalmünster

Die Teilstrecke Derneburg (Han) – Bornum (Harz) ist seit dem 1.1.96 als Privatgleisanschluß eingestuft.

Der Trailerzug, eine zugkräftige Alternative im Kombinierten Verkehr

Die Transportaufgaben des Güterverkehrs nehmen Jahr für Jahr fast sprunghaft zu. Sollte der Straßengüterverkehr im gleichen Maße wie bisher beteiligt sein, dann wird der Verkehrsinfarkt auf unseren Straßen eine alltägliche Erscheinung. Durch den Engpaß „Straße“ verliert der Straßengüterverkehr die Vorteile, die ihm seine Spitzenposition im Güterverkehr verschafft haben: Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Kostenvorteile.

Es müssen deshalb die Kapazitäten aller Systeme, die dazu beitragen können, die Straße zu entlasten, mobilisiert werden. Die Bayerische Trailerzuggesellschaft (BTZ) nutzt Reserven der Bahn konsequent. Ihr Konzept: Der Trailer ist je nach Bedarf Lkw-Auflieger oder Bahnwaggon. Die BTZ sieht folgende Vorteile des Trailerzuges: Er arbeitet ohne Kräne, ein Gleisanschluß genügt, es sind keine Terminals erforderlich, geringes „Totgewicht“, geringer „Totraum“. Der Trailerzug hat niedrigere Frachtkosten, geringe Ressourcenbindung, er erlaubt erhöhte Streckenauslastung. Er hat geringe Lärmemissionen und geringeren Energieverbrauch.

Die BTZ bietet an: Leasing für bimodale Trailer, das Ein- und Ausgleisen, einen Haus-Haus-Service und ein kundenorientiertes Info-System (autom. Trailerverfolgung, Platzbuchung, Abrechnung)

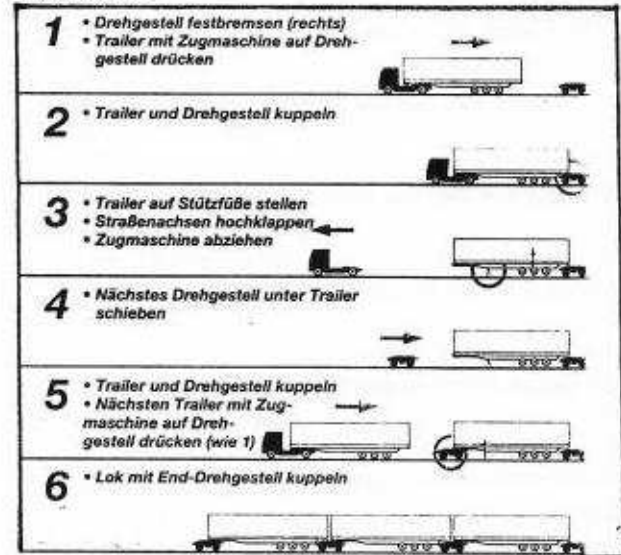
Bis zu 34 Trailer können mit entsprechend vielen Drehgestellen zu einem Zug zusammengestellt werden. Wie aus der Tafel zu ersehen, lassen die „Rollende Landstraße“ nur 22 und der übliche Kombinierte Verkehr 27 Einheiten in einem Zug zu.

Die Schienendrehgestelle hat die BTZ von der Industrie Anlagen Verwaltungs Gesellschaft (IVG) mit Sitz in Bonn, angemietet. Die BTZ hat inzwischen 78 Drehgestelle angemietet.

Die Europäische Trailerzug Beteiligungsgesellschaft (ETZ) hat sich die Einführung dieses Systems in Europa zur Aufgabe gesetzt. Das System selbst ist in den USA seit Jahren erprobt. Als erste Betriebsgesellschaft der ETZ nahm die BTZ am 21.06.1995 einen fahrplanmäßigen Verkehr zwischen München und Verona auf. Auf der Brennerachse wurde der Straßengütertransit eingefroren, sodaß das weiter prognostizierte Wachstum in den nächsten Jahren ausschließlich über die Schiene transportiert werden

Von der Straße auf die Schiene und umgekehrt

Beispiel: Die Zugbildung



muß. Das System hat inzwischen seine Funktionalität unter Beweis gestellt. Die wirtschaftlichen Vorteile des Systems werden von dem privaten Betreiber an die Kunden weitergegeben.

Die ETZ strebt an, die Marktführerschaft im bimodalen Verkehr auf europäischer Ebene auszubauen. Hierzu ist es erforderlich, ein breites Netz dezentraler Betriebsgesellschaften einzurichten. In Blockzügen organisiert die Betriebsgesellschaft regelmäßig zu festen Abfahrts- und Ankunftszeiten Transporte zwischen Endpunkten der Schienenrelation. Der Umschlag sowie Wartungs- Reparaturaufgaben werden in Trailerports durchgeführt. Vor- und Nachlauf werden bis zur Verladerrampe des Kunden organisiert.

Erst durch das zentrale Achsenmanagement der ETZ werden die einzelnen Strecken zu einem integrierten Logistikkonzept vernetzt. Einkaufsvorteile bei Traktion, Trasse und Equipment lassen sich dabei erzielen. Die ETZ übernimmt die koordinierte Interessenvertretung aller Betriebsgesellschaften. Weiter strebt die ETZ an, auf Strecken mit vielversprechenden Transportaufgaben verbindliche Nutzungsverträge abzuschließen. Seitens der Automobilindustrie wurde Interesse für Ost-Westverbindungen nach Spanien und Portugal geäußert. Eine hohe Grundauslastung lassen auch Verkehre in Richtung Moskau erwarten. In konkreter Planungsphase befindet sich derzeit die Verbindung Mailand - London.

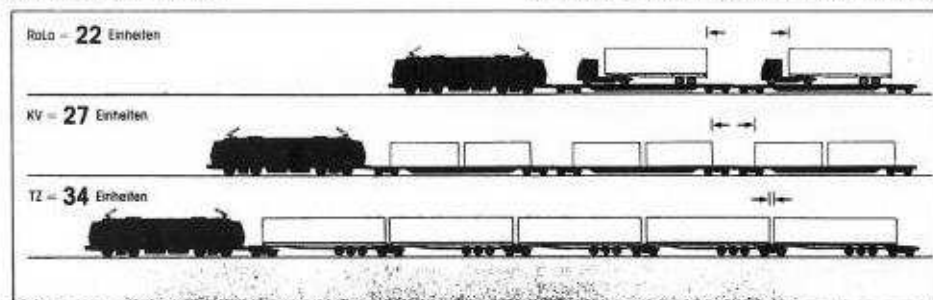
Das Trailerzug-Projekt bietet die Chance, eine in Europa neue Transporttechnik des bimodalen Verkehrs zu etablieren.

Eine direkte Konkurrenz zu großen Speditionsunternehmen ist nicht gegeben. Die Betreibergesellschaften sehen sich daher als Systemanbieter und Dienstleister der Spediteure. Bestätigt wird die strategische Ansatz durch direkte Beteiligung der Speditionsverbände an der BTZ.

Mit Abstand wirtschaftlicher

Nutzzustand und Nutzraum im Vergleich

RoLo - Rollende Landstraße KV - Kombiniertes Verkehr TZ - Trailerzug



Kooperation von Bahn zu Bahn

Die Bahnreform macht's möglich: Immer mehr Loks und Güterwagen von NE-Bahnen werden auf den Schienen der DB AG gesichtet! Das ist die Folge der EU-Richtlinie 440/91, die das Ziel hat, durch Öffnung der Schienenwege für Dritte mehr Wettbewerb zu ermöglichen und damit letztlich auch mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Zwar haben die frühere Bundesbahn und die rund 200 nichtbundeseigenen regionalen Schienenunternehmen des Güterverkehrs immer schon Hand in Hand gearbeitet – die regionalen Bahnen bringen aus ihrem Netz immerhin rund ein Viertel des Verkehrsaufkommens der DB –; doch Akquisition, Transport und Rangieren besorgte jeder für sich, was oft genug umständliche Organisation und viel betrieblichen Aufwand an den Schnittstellen der Netze zur Folge hatte, wo Loks, Personal, Vorschriften und Zuständigkeiten wechselten.

Manfred Montada, Geschäftsführer des Bereichs Güterverkehr im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mit Sitz in Köln, erläuterte dies am Beispiel des örtlichen Eisenbahnverkehrsunternehmens „Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK)“: Die HGK betreibt zwei getrennte Netze „Nord“ und „Süd“. Eine Verbindung besteht nur über die Gleise der DB. Wenn früher ein Zug aus einem Teilnetz ins andere fuhr, mußte an beiden Übergangsbahnhöfen jeweils die Lok gewechselt werden, wobei stets drei verschiedene Lok mit drei Lokführern und obendrein noch Rangierer benötigt wurden. Die Prozedur dauerte unter Umständen einen ganzen Tag. Seit dem 1.12.1994 genügt eine Lok, und der Zug ist in einer Stunde am Ziel. Lokwechsel gibt es heute nur noch beim Übergang in das (elektrifizierte) Fernnetz. Wer die Güterlok stellt, ist von Fall zu Fall geregelt, wem die Gleise gehören, ist demgegenüber zweitrangig.

Natürlich müssen vor einer solchen Kooperation eine Reihe von Fragen geklärt werden: Abrechnung, Personal, Akquisition, Einkauf, gemeinsame Nutzung der technischen Infrastruktur. Diese Fragen sind lösbar, denn es herrscht Einigkeit darüber, daß eine weitreichende Kooperation sinnvoll ist, weil sich daraus Rationalisierungsgewinne in Millionenhöhe ergeben sowie zeitlich und preislich günstigere Angebote für die Kunden, also auch Verbesserungen der Wettbewerbsposition.

Köln ist nur eines von über 170 Kooperationsprojekten auf regionaler Ebene. Auch im Ruhrgebiet ist die Zusammenarbeit über die Netze hinweg inzwischen Alltag. So fahren die Dieselloks der Duisburger Industriebahn „Eisenbahn und Häfen GmbH (EH)“ regelmäßig auf der DB-Güterzugstrecke zu den Rheinischen Kalksteinwerken in Wülfrath, von wo aus der Rohstoff zu den Hüttenwerken im Großraum Duisburg sowie zu anderen Adressaten am linken Niederrhein gebracht wird – mal über DB-Schienen, mal über EH-Trassen, mal über Werkbahngleise.

Auch im Norden gibt es solche Art von Kooperation. Paradebeispiel ist das Dreieck zwischen Elbe und Weser. 1991 übergab die Bundesbahn 159 km Strecke an die „Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser-GmbH

Alte Grenzen fallen bei der engeren Zusammenarbeit der Bahnen in Deutschland.

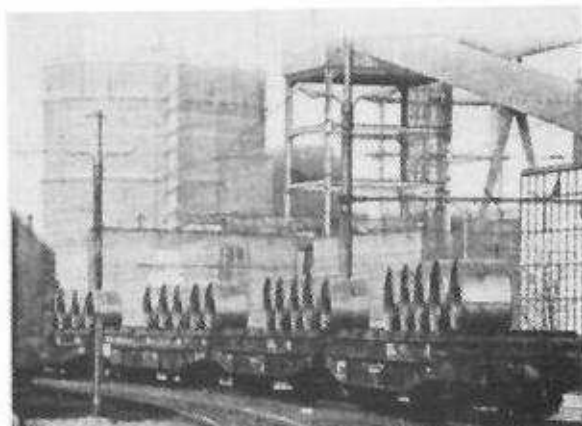


(EBV)“. Damit wurden in einer Region, in der der Schienenverkehr vom Aussterben bedroht war, neue Impulse für die Bahn gegeben. Nach Übernahme der regionalen „Buxtehude-Harsfelder Eisenbahn“ betreibt die EBV heute auf einem 300 km langen Schienennetz nicht nur Güterverkehr, sondern in wachsendem Umfang auch wieder Personennahverkehr. Paradezug ist seit dem 21.06.1996 ein Containerzug zwischen Bremerhaven und Hamburg, der durchgehend mit EVB-Loks befördert wird, und zwar auf Gleisen der EVB, auf Trassen der DB AG und auf Hafengebaislen.

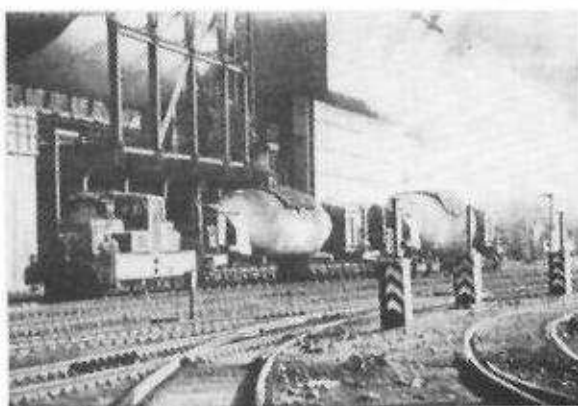
Mit dem Fahrplanwechsel am 03.06.1996 werden auch zwei für 60 km/h ertüchtigte Lokomotiven der „Bahnen der Stadt Monheim (BSM)“ Güterzüge über die S-Bahngleise in den Düsseldorfer Süden nach Reisholz bringen. Willi Peil, Regionalbereichsleiter der DB AG, betont, daß die Bahn durch Rationalisierungen preislich gegenüber dem Lkw-Verkehr interessanter geworden sei. So sei seit 1994 der gesamte Waschmittelverkehr der Firma Henkel auf die Schiene verlagert worden.

Ein interessantes Kooperationsprojekt ist auch der von Transcare konzipierte Ringzug Rhein-Ruhr, bei dem KLV-Betrieb auf regionaler Ebene vorgesehen ist. Elf ringförmig angeordnete Haltepunkte sollen werktäglich durch fünf Züge je Richtung bedient werden. Der Ringzug ist von vorneherein verkehrsträgerübergreifend konzipiert. Während der Hauptlauf auf der Schiene – vorwiegend auf Trassen der DB AG – erfolgen soll, wird Vor- und Nachlauf überwiegend vom Lkw durchgeführt. Der VDV und der Kommunalverband Ruhrgebiet wirken bei der Vorbereitung des Projektes mit, scheiden aber aus, sobald die von regionalen Eisenbahngesellschaften zu gründende Betreibergesellschaft ins Leben gerufen ist. (Der Ringzug ist leider vorläufig zurückgestellt worden.)

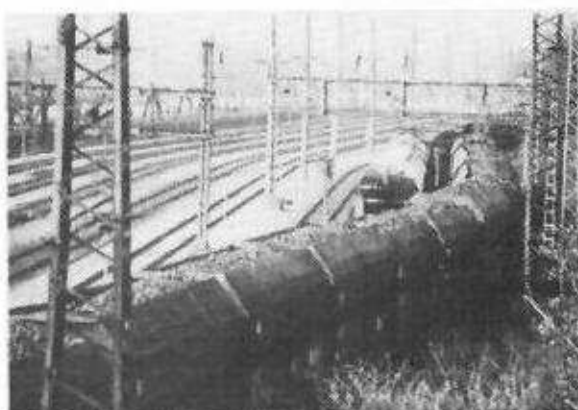
Coils im
Duisburger
Thyssenwerk, ...



... Roheisen-
pfannen im
EH-Werkverkehr
bei Thyssen ...



... und Koks-
ladung an der
Nahtstelle
DB AG - EH.



Auch die DB AG sieht erhebliche Rationalisierungspotentiale in der Überwindung der Schnittstellen zwischen ihr und den regionalen Partnern. Ulrich Solbach, Leiter des Projektes Regionalisierung im Geschäftsbereich Güterverkehr der DB AG: Die Anfänge seien ermutigend; bereits bei den ersten 16 Einzelprojekten habe DB Cargo über 12 Mio DM einsparen können, ebenso seien auch erste Erfolge bei der Akquisition neuer Verkehre für die Schiene zu verzeichnen. In einer „strategischen Allianz“ haben DB AG und Regionalbahnen ihr Interesse an der neuen Gemeinsamkeit festgeschrieben: „Die Arbeitsteilung zwischen Eisenbahnen, bei der jede Bahn ihre Stärken einbringt, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu erhalten und zu verbessern, gilt es zu nutzen und zu optimieren.“ Montada dazu: „Wichtig ist, daß ein entscheidungsbefugter logistischer Dienstleister entsteht, der alle eisenbahnaffinen Leistungen aus einer Hand anbieten kann.“ DB Cargo prüft derzeit, in wieweit in Regionen mit schwachem Aufkommen eine produktive Betriebsführung erreicht werden kann, wobei auch der Einsatz Dritter für die Betriebsführung oder auch die Infrastrukturübernahme diskutiert wird, ähnlich wie bei den neu auf gekommenen mehr als 400 „Short Lines“ in den USA, die durchweg wirtschaftlich arbeiten.

Sowohl bei der DB AG als auch bei den Regionalbahnen ist man sich darüber im klaren, daß selbst eine weitreichende Kooperation den Wettbewerb nicht ausschließen kann und soll. „Soviel Kooperation, wie möglich, soviel Wettbewerb wie nötig“, lautet die Devise. Montada: „Der Wettbewerb ist auch nötig als Ansporn der Eisenbahnen, für eine ständige Verbesserung der Qualität zu sorgen.“ Letztendlich profitieren davon alle Kooperationspartner.

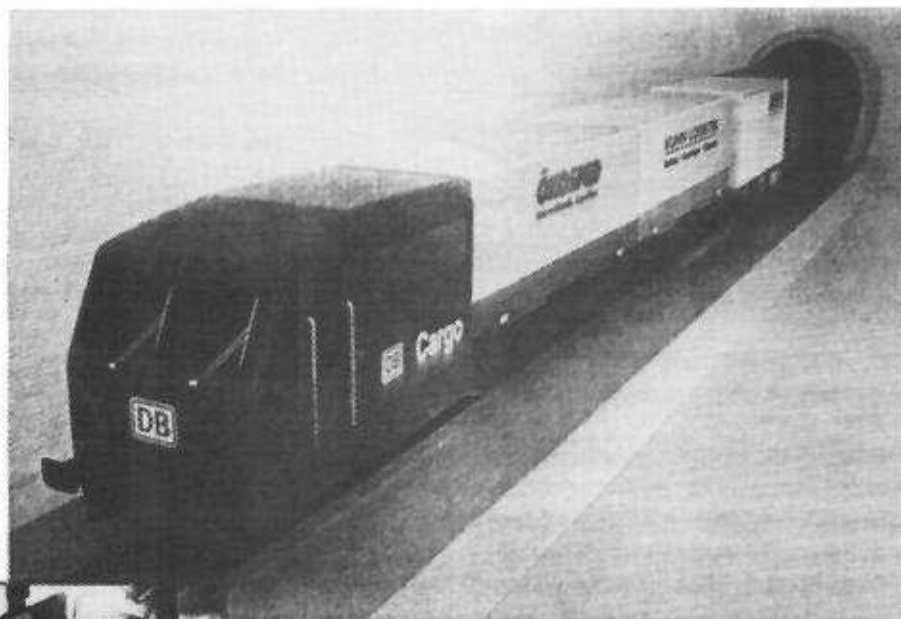
Im Zuge der anstehenden Regionalisierung des Schienengüterverkehrs erhalten insbesondere die NE-Bahnen neue Aufgaben als regionale Logistikdienstleister. Für attraktive und marktfähige Angebote sind neue Formen der Zusammenarbeit zwischen den Bahngesellschaften erforderlich.

Vor diesem Hintergrund untersucht das „Fraunhofer-Institut für Materialfluß und Logistik (IML)“ im Auftrag der Stadt Köln die Einrichtung eines Schienengüterverkehrsverbundes räumlich benachbarter NE-Bahnen zum selbstorganisierten Gütertausch unter Nutzung auch der Infrastruktur der DB AG. Der Bereich erstreckt sich von Duisburg bis Bonn. Ziel ist, die logistischen Anforderungen von Eisenbahnkunden besser zu erfüllen und gleichzeitig die personellen und infrastrukturellen Ressourcen der beteiligten Bahnen besser zu nutzen.

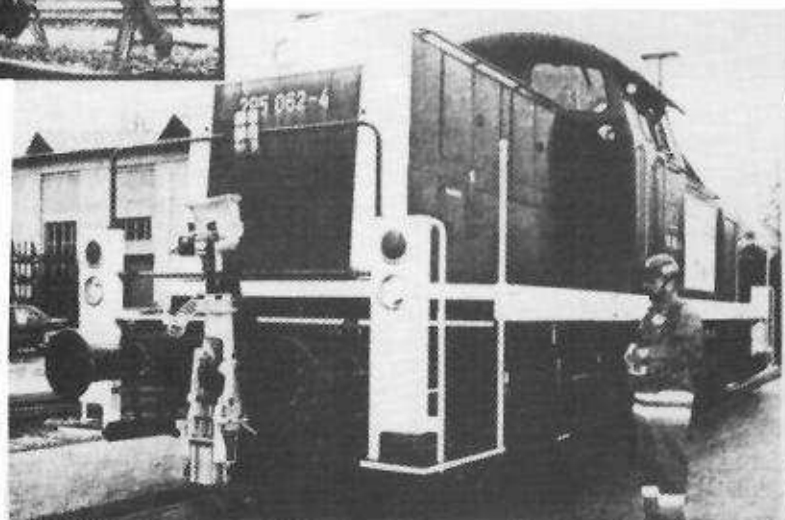
Selbständig fahrende Transporteinheiten (STE)

Drei von fünf solcher Einheiten sind bereits geliefert; die restlichen sollen noch in diesem Jahr bestellt werden, dann können entsprechende Versuche anlaufen. Bei STE werden fünf Waggon mit je einer Antriebseinheit vorn und hinten

zusammengekuppelt, um möglichst flexibel und kostengünstig Gleisanschlüsse bedienen zu können. Mehrere solcher Einheiten können dann für Hauptläufe zusammengefaßt werden.



Neue Systeme für den Güterverkehr: Mit „selbstangetriebenen Transport-Einheiten (STE)“ (oben) will die Deutsche Bahn AG neue Marktsegmente erschließen. Funkgesteuerte Rangierloks (unten) und automatische Kupplungen (links) werden in Zukunft dazu beitragen, daß die Transportzeiten verkürzt werden können.



Deutschland und die USA vereinbaren Liberalisierung des Luftverkehrs

Bundesverkehrsminister Wissmann und sein US-amerikanischer Amtskollege Federico Pena haben nach monatelangen Verhandlungen eine politische Grundsatzerklärung über eine umfassende und langfristige Liberalisierung im Luftverkehr zwischen Deutschland und den USA erzielt. Damit kann es erstmals zwischen einem großen Land der EU und den Vereinigten Staaten ein Abkommen über einen „offenen Himmel“ geben. Bis zum Sommer soll das Abkommen unter Dach und Fach sein. Deutsche Luftverkehrsunternehmen sollen künftig Zugang zu allen Flughäfen der USA bekommen. Nach der bisher geltenden Regelung stehen deutschen Unternehmen nur 25 US-Flughäfen offen. Völlig liberalisiert werden sollen auch der Charter- und der Frachtverkehr zwischen beiden Ländern.

Privat finanzierter Straßenbau teurer

Einer ganzen Reihe von Privatfinanzierungsprojekten im Straßenbau, die vom Mainzer Kabinett unter der Führung des Regierungschefs Kurt Beck (SPD) und seines Wirtschafts- und Verkehrsministers Rainer Brüderle (FDP) angeschoben wurden, ist Vorbildfunktion für Bundesländer und Bund eingeräumt worden. Dieses Finanzierungsmodell hat jedoch durch einen Bericht des Landesrechnungshofes Risse bekommen. Die Mitarbeiter dieses Rechnungshofes wie auch die des Bundesrechnungshofes sind der Meinung, daß die Privatfinanzierung nicht zu niedrigeren sondern zu höheren Finanzierungskosten führt. Weiter kritisieren die Kontrolleure, daß die Mietkosten nicht im Landesetat gesondert aufgeführt würden, was zu einer Flucht aus dem Haushalt führe. Der Bundesrechnungshof vertritt die Auffassung, daß „die private Vorfinanzierung des Fernstraßenbaues um 3,8 % teurer sei als eine Haushaltsfinanzierung.“

Bedenklich sei, so mahnt der rheinland-pfälzische Rechnungshof, daß, wenn weitere 30 privat finanzierte Straßen gebaut würden, der Landeshaushalt bis ins Jahr 2016 mit jährlichen Folgekosten vorbelastet würde.

Telematik für den Stadtverkehr

Während bisher die Meinung über erfolgreiche Anwendungen der Telematik im Verkehr geteilt sind, bietet der ÖPNV eine ganze Reihe von Anwendungsgebieten, die stadtverträglichen und umweltfreundlichen Zielen dienen:

- Bevorrechtigung von Bussen und Bahnen an Lichtsignalanlagen
- dynamische Fahrraumfreischaltung in Straßen, in denen kein Platz für ÖPNV-Sonderspuren vorhanden ist
- Dosierung des MIV-Zuflusses in schützenswerte Bereiche bei gleichzeitiger ÖPNV-Priorisierung (Pförtneranlagen)
- Verbesserung und Dynamisierung von Fahrgastinformationen
- Einrichtungen zur Information über die Verkehrsmöglichkeiten in IV und ÖV vor Antritt der Fahrt („pre-trip-Information“)
- rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme.

Insgesamt können die Eisenbahnen und die Straßenbahnen mit Hilfe der Telematik leistungsfähiger, marktgerechter und schneller werden.

Transrapid

In Hamburg haben rund 3000 Bürger gegen den geplanten Bau des Transrapid protestiert. Veranstalter war die Initiative „Bürger gegen Transrapid“. Die Kritiker des Vorhabens fürchten zu hohe Finanzierungskosten sowie eine hohe Lärmbelästigung.

Nach dem Willen der CDU Sachsen soll Bundesverkehrsminister Wissmann das Transrapidprojekt zugunsten ostdeutscher Bahnvorhaben aufgeben. Es sei ein Unfug, die Magnetschwebebahn zwischen Hamburg und Berlin als dritten Verkehrsweg neben Bahn und Straße mit einem Aufwand von von 5,6 Mrd DM vom Bund fördern zu lassen, während etwa in Sachsen Neu- und Ausbau wichtiger Schienenwege sträflich vernachlässigt werden. Der Ministerpräsident von Mecklenburg-Vorpommern hält dagegen an dem Projekt fest, weil der Transrapid die einzige Möglichkeit sei, die Landeshauptstadt Schwerin an ein Schnellverkehrssystem anzuschließen.

Die Firma Dywidag ist inzwischen aus dem Schwebekonsortium ausgeschieden. Sie wolle die mit dem Bau verbundenen politischen Risiken nicht mittragen. Nach Einschätzung des Bundesverkehrsministers wird der Planungsforgang beim Transrapid dadurch nicht beeinflusst. Nach dem Beginn des Raumordnungsverfahrens in diesem Jahr würden 1997 die ersten Planfeststellungsverfahren anlaufen. Die ersten Baumaßnahmen könnten 1998 beginnen. Es sei bei so großen Vorhaben nicht ungewöhnlich, daß ein

Partner ausscheide und ein anderer neu eintritt, wie kürzlich die Fa. Bilfinger und Berger.

Inzwischen hat sich auch der Bundesrechnungshof mit dem Vorhaben befaßt. Er hielt sich in seinem Urteil zurück, weil es ihm nicht darum geht über ein industriepolitisches Vorhaben zu entscheiden. Er wollte vielmehr Risiken aufzeigen, um Fehler zu verhindern. Die Risikoaufteilung zwischen Staat und Industrie sei allerdings „korrekturbedürftig“. Die Lasten seien ungerecht zum Nachteil des Staates verteilt. Die Kosten, die am Ende bei der öffentlichen Hand blieben, seien völlig unkalkulierbar, während die Risiken der Industrie, die später von dem Bau des Transrapid profitiert, seien dagegen klar kalkulierbar.

Umstritten blieb bei einem Bundestagshearing die Frage nach dem zu erwartenden Fahrgastaufkommen. Von allen Beteiligten des Anhörungsverfahrens wurden Unsicherheiten gegen die Prognosen von 11 und 15 Mio Fahrgästen pro Jahr eingeräumt. Dabei spiele eine entscheidende Rolle, wie sich Verlagerungen von Straße und Luftfahrt auf den Transrapid auswirken werden. Dirk Fischer, verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion, rechnet vor, daß ab 9,7 Mio jährliche Fahrgästen die Kostendeckung erreicht sei. Ob die Kosten eher 8 Mrd DM oder 15 Mrd DM betragen werden, hänge entscheidend von der Schnelligkeit der Projektrealisierung ab. Jede Verzögerung werde Kostensteigerungen bringen und letztlich gegen das Projekt sprechen. Die Opposition verlangt ein sorgfältiges Finanzierungs- und Planungskonzept, das jedoch nicht zu erkennen sei. Prof. Rothengatter von der Universität Karlsruhe geht von 11 Mio Fahrgästen neuerdings aus. Höhere Annahmen seien überholt. Potentielle Kunden gingen durch zusätzliche Stops verloren, wenn der Zug die 300 km lange Strecke nicht unter einer Stunde schaffe.

Nach einer Untersuchung des Forsa-Instituts sprachen sich nur 23% von 1006 Befragten gegen den Transrapid aus. 42% der Hamburger möchten lieber im ICE sitzen.

Der Bundestag hat im Mai mit Koalitionsmehrheit von CDU/CSU und FDP das Transrapid-Projekt beschlossen. In der namentlichen Abstimmung votierten 341 Abgeordnete für das Projekt, 267 Abgeordnete sprachen sich dagegen aus.

Fahrgemeinschaften vermindern Verkehr

Das Umweltbundesamt (UBA) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) legten eine vom Bundesumweltministerium geförderte Beispielsammlung vor, wie betriebliches Management die Umwelt entlasten kann. Vorrangiges Ziel ist die Vermeidung überflüssiger Autofahrten im Berufsverkehr. Die Möglichkeiten reichen von einem Bonus für Fahrgemeinschaften, Job-Tickets, der Nutzung von Car-Sharing auf Dienstwegen, der Umwandlung des Werkverkehrs in öffentlichen Verkehr bis zur gemeinsamen City-Logistik von Unternehmen. UBA und VCD betonten, daß in Deutschland viele Rahmenbedingungen zu sehr auf das Auto zugeschnitten sind, z.B. fördert die Kilometerpauschale im Steuerrecht einseitig die Fahrt mit dem privaten Pkw und kostenlose Firmenparkplätze bedeuten einen nicht versteuerten geldwerten Vorteil.

(Die Broschüre „Mobilitätsmanagement“ ist gegen 5 DM beim VCD, Eifelstr. 2, 53119 Bonn, zu erhalten.)

VERKEHR IM AUSLAND

Nach Schweden im Jahre 2000 ohne Fähren

Im Jahre 1997 soll in Dänemark die Große-Belt-Querung fertig sein. Dieser schließt sich nach Schweden die schon vor 100 Jahren erstmals geplante feste Verbindung über den Öresund an. Die Verbindung entsteht jedoch nicht, wie seinerzeit vorgesehen, zwischen Helsingborg und Helsingör, sondern zwischen Malmö und Kopenhagen. Der Bau der festen Landverbindung wurde 1991 zwischen den Regierungen von Dänemark und Schweden vereinbart. Die 16-km-lange Verbindung besteht aus

- einer künstlichen Halbinsel vor der dänischen Küste,
- einem 3,7 km langen Tunnel unter der Drogen-Fahrerinne,
- zwei künstlichen Inseln südlich der Insel Saltholm und
- einer 1 km langen Hochbrücke mit jeweils 3 km langen Rampen.

Das Gesamtbauwerk soll etwa 3,8 Mrd DM kosten. Es soll nicht mit Steuermitteln sondern durch eine Maut finanziert werden. Nach den derzeitigen Überlegungen sollen die beiden Bahnen (DSB und SJ) jährlich 300 dkr an das Örekonsortium, das den Bau finanziert, bezahlen und zwar unabhängig von der Auslastung der Strecke. Pkw, Lkw und Bussen sollen die Preise bezahlen, die heute für sie das Übersetzen mit der Fähre kostet. Von großer Bedeutung wird dabei die Akzeptanz der festen Landverbindung bei den Nutzern sein. Wichtig ist auch, daß das Projekt die ökologischen Forderungen erfüllt. Da Maßnahmen für einen „Wasseraustausch“ nicht erforderlich werden, hat das schwedische Wassergericht am 13.7.95 die Baufreigabe für den schwedischen Teil erteilt. Das Öresundkonsortium vergab bereits am 17. Juli 1995 Arbeiten in einem Umfang von 1,3 Mrd DM. So kann man hoffen, daß die feste Landverbindung im Jahre 2000 Wirklichkeit sein wird.

Schweiz verhandelt über Zulassung von 40-t-Lkw

Offenbar zeichnet sich ein Durchbruch bei den Verkehrsverhandlungen der Brüsseler Kommission mit der Schweiz ab: Zum ersten Mal hat im April 1995 Bern die Aufhebung des 28-t-Limits in Aussicht gestellt. Es ist bereit, die EU-Regeln des Straßengüterverkehrs zu übernehmen, also auch im grenzüberschreitenden Verkehr das höchstzulässige Gesamtgewicht von 40t zu akzeptieren. Die Schweiz will aber diese „Freigabe“ mit umweltpolitischen und fiskalischen Maßnahmen verbinden: Einführung einer Vignette. Weiter stützen sich die Unterhändler der Schweiz auf die Aussagen des Grünbuchs der EG-Kommission über die externen Kosten des Verkehrs. Weiter sei Grundlage das Verlangen der Schweizer Bürger auf Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene. Auf jedem Fall bestehe Bern auf „Kostenwahrheit“ im Verkehr.

Sachstand: Gotthard-Basistunnel

Vom 15.11.95 bis 7.12.95 lagen die Pläne der SBB in den betroffenen Kantonen und Gemeinden aus. Das Vorprojekt war vom Bundesrat am 12.4.95 genehmigt worden. Das Auflageprojekt wurde von den SBB innerhalb von sechs Monaten fertiggestellt. Mit dem Bau soll bereits in diesem Jahr begonnen werden. Die Bauzeit soll elf Jahre dauern. Die Einsprüche mußten bis zum 7.12.95 eingereicht werden. Mit erheblichen Einsprüchen muß gerechnet werden. Dem Vernehmen nach wird eine zweite Volksabstimmung für die Finanzierung der Neat erforderlich. Auf starke Ablehnung stößt der Vorschlag, zunächst nur den Gotthardtunnel und erst später den Lötschbergast der Neat zu verwirklichen. Es bleibt abzuwarten, wie die Schweizer Regierung das Problem weiterbehandeln wird.

Auch 1996 Lkw-Gebühr in Österreich

Der österreichische Nationalrat beschloß auf einer Sondertagung am 17.11.95, auch 1996 eine Straßenbenutzungsabgabe zu erheben. Allerdings wird diese von 7000 DM auf 4900 DM pro Lkw gesenkt.

Die geplante Einführung einer Autobahnvignette in Österreich könnte nach Auffassung von Abgeordneten des Deutschen Bundestages dazu führen, daß auch in Deutschland die Diskussion über eine Autobahngebühr nicht mehr aufzuhalten ist.

Brennermaut

Bonner Verkehrspolitiker begrüßen den Beschluß der Europäischen Kommission, offiziell ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich wegen der drastischen Erhöhung der Mautgebühren auf der Brennerautobahn einzuleiten. Brüssel sieht durch die überhöhte Lkw-Maut das Gemeinschaftsrecht verletzt, weil eine Überdeckung der Kosten für Bau, Betrieb und Ausbau der Brennerautobahn erzielt wird.

Ernst Hinsken, CSU-Verkehrspolitiker will darüber hinaus die zum nächsten Jahr vorgesehene allgemeine und flächendeckende Autobahngebühr für alle Fahrzeuge bis 12 t Gesamtgewicht verhindern. Wenn sich dies nicht verhindern lasse, müsse auch in Deutschland eine Autobahnmaut eingeführt und dafür die deutsche Kfz-Steuer entsprechend abgesenkt werden.

Auch die Internationale Transport-Union IRU hat sich gegen das Vorgehen Österreichs gewandt und den österreichischen Wirtschaftsminister Johannes Dietz gebeten, seine Pläne zur Kostenbelastung des Straßengüterverkehrs zurückzunehmen.

Spediteurverbände aus fünf europäischen Ländern wandten sich an den EU-Verkehrskommissar Neil Kinnock mit dem Petition, die EU-Kommission solle beim Europäischen Gerichtshof eine einstweilige Anordnung gegen die Erhöhung der Brennermaut beantragen.

Seit dem 1.2.96 müssen Laster für die 33 km lange Strecke tagsüber rund DM 160 und nachts 328 DM zahlen. Wegen dieser drastischen Erhöhung hat die EU Kommission Österreich bereits gemahnt. Es sei jedoch mit einer sofortigen Rücknahme der Mauterhöhung nicht zu rechnen, weil Österreich eine Äußerungsfrist von mindestens zwei Monaten eingeräumt werden müsse und mit einer einstweiligen Verfügung nicht zu rechnen sei.

Die GRV fragt, warum weichen dann die Straßenverkehre nicht massiv auf die Bahn aus?

Energiesteuer in Österreich

Der Verkehrsclub Österreich (VCO) berichtet hierzu: Die Energiesteuer, die mit 1.6.1996 in Kraft treten soll, verteuert nur die relativ saubereren Energieformen: Strom und Gas, d.h., daß die ÖBB dann um 15% höhere Energiekosten für ihre mit umweltfreundlicher Energie betriebenen E-Loks bezahlen müßten, denn im Gesetzentwurf werden Benzin, Diesel und Kohle ausgenommen. Dadurch werden vor allem der Pkw- und Lkw-Verkehr geschont, der für 28% des Energieverbrauchs verantwortlich ist. Die ÖBB, die 95% ihrer Transportleistung mit E-Loks erbringen, zahlen dann um 10 Groschen pro Kilowattstunde mehr.

Weiter werden die Straßenbahnen, O-Busse und die extra-sauberen Busse mit Flüssiggasbetrieb mit Energiesteuer belegt. Der VCO meint, die Energiesteuer habe mit dem Verkehr nichts zu tun, sie solle grundsätzlich alle Energieverbraucher zu einem sparsameren Umgang mit Energie anregen.

Ermutigendes beim Eurotunnel

Der Tunnel hat 1995 einen Umsatz von 656 Mio DM gemacht. Das wird als ermutigendes Zeichen angesehen. Immerhin habe sich der Umsatz im vierten Quartal mit 238 Mio DM im Vergleich zum ersten Quartal (97 Mio DM) mehr als verdoppelt. Auch der Marktanteil in der Relation Calais – Dover von 40% wird als befriedigend angesehen. Der Schuh drückt nach wie vor bei den Schulden und den damit verbundenen Folgekosten. Mit der Reservierung von 50% der Kapazität für den Eisenbahnverkehr durch den Tunnel sei ein viel zu hohes Verkehrsaufkommen auf der Schiene angenommen worden. Diesen Vorwurf macht der „Tunnel“ den Konzessionsstaaten. Dieser Prozentsatz sei durch die Zerstückelung der privatisierten britischen Bahn sowie deren unzureichender Infrastruktur (immer noch fehlender schneller Anschluß von London an den Tunnel) nicht zu erreichen. Dem wird die bisherige Erfolgsbilanz des Schienengüterverkehrs durch den Tunnel vom neuen Frachtchef der SNCF entgegengehalten: Ende 1995 waren täglich zwölf Züge des Kombinierten Verkehrs unterwegs, je drei für den Neu-Pkw-Transport sowie drei Linienzüge des konventionellen Ladungsverkehrs plus zwei weitere, die nach Bedarf verkehren können. Bis Ende Januar 1996 seien innerhalb von 18 Monaten seit Inbetriebnahme etwa 6500 Frachtzüge mit ungefähr 1,5 Mio t gefahren. Diese Zahlen sind jedoch weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben, das mußte auch der SNCF-Frachtchef einräumen. Interessant ist auch der Atlantic Train, der von Lissabon über Madrid, Hendaye, Bordeaux, den Kanaltunnel nach Birmingam und Glasgow führt. Er wurde vor wenigen Monaten aufgenommen. SNCF, British Rail und die Tunnelbetreibergesellschaft haben sich zum Ziel gesetzt, spätestens in vier Jahren etwa 6 Mio t durch den Tunnel zu schleusen. Dazu sei es jedoch notwendig, die zu hochgeschraubten Sicherheitsbedingungen zu lockern.

Der Tunnel verlange auch Ausgleichsleistungen für das unzureichende gelieferte Rollmaterial. Erwartet wird eine dauerhafte Senkung von Zinsen und Schulden. Es gehe nicht an, daß der gesamte Cash Flow von den Kapitalkosten und Tilgungsraten verschlungen werde.

Im Gegensatz zum Bahnverkehr floriere der Lkw-Verkehr durch den Tunnel. Im Januar 1996 wurden 125% zusätzlicher Verkehr gewonnen. Mit 45 763 Lkw habe „Shuttle fret“ sogar 48% des Verkehrs zwischen Calais und Dover bewältigt. Schlechtes Wetter habe dabei natürlich auch zu diesem Erfolg beigetragen. Der beste Tag war der 23.11.95 mit 3268 Lkw. Das liegt nahe an der Leistungsgrenze des Tunnels in diesem Bereich.

Endlich soll nun auch die Hochgeschwindigkeitstrasse zwischen London und dem Kanaltunnel gebaut werden. Wie der britische Verkehrsminister mitteilte, soll das 5,9 Mrd DM teure Projekt bis zum Jahr 2002 fertiggestellt sein.

Vollautomatische Mautautobahn in Kalifornien

Durch ein 16 km langes Nadelöhr des Riverside-Freeway rollen täglich 225 000 Autos. Ausgedehnte Staus in den Spitzenzeiten sind die Regel. Da es zwischen den drei Richtungsfahrbahnen einen breiten Mittelstreifen gab, der Platz für vier weitere Fahrspuren bot, wurde das kalifornische Pilotprojekt einer privaten Mautautobahn verwirklicht. Mit dem Bau der zusätzlichen Spuren ging die erste vollautomatische Mautautobahn der Welt in Betrieb. Die neuen Expres Spuren garantieren freie Fahrt für alle, die dafür bezahlen wollen. Die Gebührenerfassung erfolgt vollautomatisch. Ein gemieteter Radiosender, der hinter der Windschutzscheibe angebracht wird, leitet die Daten über Antennen an einen Computer, der sie dem jeweiligen Kundenkonto zuordnet. Der besondere Clou des Systems sind variable Preise, mit denen das Angebot ständig der Nachfrage angepaßt wird. Wie die ersten Wochen gezeigt haben, beträgt der Zeitgewinn auf der Expres Spur 20 bis 40 Minuten. Bereits mehrere Kilometer vor Beginn der Mautautobahn wird der aktuelle Preis angezeigt, sodaß sich jeder Fahrer für den Stau oder die Maut entscheiden kann.

Keine neue Autobahn durch die Alpen

Auf der Alpenschutzkonferenz im November in München eckte der Bayerische Umweltminister Thomas Goppel heftig an. Er forderte, die Österreicher sollten der Fortführung der A7, die bei Füssen endet, bis ins Inntal zustimmen. Sie hätten einmal eine solche Zusage gegeben und wollten sie jetzt wieder zurücknehmen. Er verkenne dabei völlig die Absichten der Alpenschutzkommission, keine neuen Autobahnen durch die Alpen zu bauen. „Wer Straßen sät, wird Widerstand ernten“ warnte daraufhin das Transitforum Austria-Tirol. Schützenhilfe gegen Bayern kommt auch aus Südtirol. Dort fürchtet man, daß die Fortführung der A7 zu einem Präzedenzfall für die sogenannte Alemagna werden könnte. Seit langem schon versucht Italien, eine von Venedig kommende Autobahn, die derzeit noch bei Belluno endet, bis ins Pustertal fortzuführen. Ähnlich wie bei der A7 würden auch hier Verkehrsströme an die Alpen herangeführt, ohne daß dies mit den betroffenen Ländern und Provinzen abgesprochen wird. Im übrigen gebe es keinerlei Zusagen Österreichs für die Fortführung der A7.

Die Schelte von Minister Goppel komme zu einer Zeit, wo man gerade auf dem Weg sei, die Kuh vom Eis zu bringen.

Wirtschaft will CO₂-Ausstoß stärker reduzieren

Die Bundesregierung setzt beim Klimaschutz weiter auf die Eigenverantwortung der Wirtschaft. Im vergangenen Jahr hatte die Wirtschaft auf dem Klimagipfel in Berlin lediglich zugesagt, den Kohlendioxid-Ausstoß um „bis zu 20%“ zu reduzieren. Der relativierende Zusatz ist in diesem Jahr entfallen. Das Basisjahr ist von 1987 auf 1990 umgestellt worden. 19 statt bisher 15 Verbände haben sich unter der Führung des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) verpflichtet, die „spezifischen“ (pro erzeugter Energieeinheit anfallenden) CO₂-Emissionen bis zum Jahre 2005 gegenüber 1990 um 20% zu vermindern. Die Automobilindustrie gehört nicht dazu. Erstmals wurden auch Regeln für ein Überwachungssystem festgelegt. Das Rheinische-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung soll als neutraler Dritter die abgegebenen Erklärungen überprüfen und jährlich im Juni berichten.

Als Gegenleistung erklärt sich die Bundesregierung bereit, zusätzliche Maßnahmen zur Klimavorsorge auszusetzen und der Privatinitiative der Deutschen Wirtschaft Vorrang zu gewähren. Allerdings knüpft die Bundesregierung diese Zusage an die Voraussetzung, daß die Wirtschaft die abgegebene Selbstverpflichtung erfüllt.

BDI-Präsident Hans-Olaf Henkel hofft, daß damit der „Irrweg der Ökosteuer“ beendet werde. „Im Wettbewerb der Ideen um eine bessere Klimavorsorge ist die Ökosteuer der Verlierer, weil sie dirigistisch und kontraproduktiv ist.“ Auch Umweltministerin Angela Merkel nannte die aktualisierte Selbstverpflichtung einen intelligenten Weg, der die Potentiale einzelner Industriebereiche einbeziehe. Die umweltpolitische Sprecherin von Bündnis 90/Die Grünen sprach dagegen von einem „Kniefall vor der Industrie“. Die Bundesregierung setze damit ihr permanentes Nichthandeln auf dem Gebiet des Umweltschutzes fort.

Die Süddeutsche Zeitung sagt dazu: „Aus dem Windei ist ein faules Ei geworden. Die aktuellen Korrekturen können nämlich nicht verdecken, daß diese Selbstbindungen jeder Logik widersprechen. Die Industrie hat sich als Gegenleistung ausbedungen, von Energiesteuern verschont zu werden. Dabei würden doch gerade diejenigen Betriebe von einer solchen Steuer begünstigt, die sich an ihre freiwillige Verpflichtung halten. Das ist die Angst vor echter Marktwirtschaft.“

Weiterhin Wachstum von Fahrleistungen und Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr

Mit diesem Thema hat sich das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) im Wochenbericht 14/96 befaßt. Es kommt dabei zum folgenden Ergebnis:

In den vergangenen 25 Jahren sind Gesamtfahrleistung und Gesamtverbrauch der Kraftfahrzeuge in den alten Bundesländern stets deutlich gestiegen. Ein noch kräftigeres Wachstum zeigt sich seit 1991 in den neuen Bundesländern. Die Auswirkungen des Fahrleistungswachstums auf den Gesamtverbrauch konnten durch den Rückgang der durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchswerte nur zu einem geringen Teil aufgefangen werden. Der für diese Entwicklungstendenzen wichtigste Verursacher war der Pkw-Verkehr.

An diesen Tendenzen wird sich auch in den kommenden 10 Jahren nur wenig ändern. Nach Untersuchungen des DIW im Auftrag des Bundesministers für Wirtschaft ergibt sich, daß bei abgeschwächtem Wachstum der Pkw-Fahrleistungen, aber verstärktem Zuwachs der Lastkraftwagen selbst unter Berücksichtigung von weiter sinkenden Durchschnittsverbrauchswerten immer noch mit einer Zunahme des gesamten Kraftstoffverbrauches um deutlich über 10% zu rechnen ist. Allerdings wird sich das Wachstum verlangsamen. Die Bedeutung der Pkw nimmt relativ ab, die der Lkw zu. Der größte Teil des Zuwachses wird künftig durch den Güterverkehr verursacht.

Diese Zunahme des Kraftstoffverbrauchs im Straßenverkehr steht in deutlichem Widerspruch zu der Erklärung der Bundesregierung, den CO₂-Ausstoß in Deutschland bis zum Jahre 2005 um 25 % gegenüber 1990 zu senken. Selbst wenn weitere Kraftstoffeinsparungen produktionsreif und marktrelevant werden, ist das CO₂-Einsparziel in Anbetracht der mittleren Lebensdauer der Fahrzeuge und der bisherigen Entwicklung der Größenklassenstruktur allein über technische Entwicklungen nicht zu erreichen.

Der Flugverkehr verlangt mehr Aufmerksamkeit für den Umweltschutz

Zwischen 1988 und 1993 legten Deutsche Reisende jedes Jahr im Durchschnitt 7% mehr Flugkilometer als im Vorjahr zurück. Die dabei zurückgelegten Flugkilometer haben sich von 1980 bis 1993 verdreifacht. Auch künftig ist mit einem starken Wachstum zu rechnen. In diesem Zusammenhang verlangt der Präsident des Umweltbundesamtes, Dr. Andreas Trome: „Den Umweltauswirkungen des Luftverkehrs muß deutlich mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden, insbesondere sollte daran gedacht werden, die bestehende Ausnahme von der Mineralölsteuer für Kerosin mindestens auf europäischer Ebene aufzuheben. Wenn für Kerosin der gleiche Steuersatz wie für Diesel verlangt würde, wäre z.B. eine Reise nach Thailand um etwa 550 DM, nach Mallorca um 85 DM teurer.“

Im Jahre 1993 führte der von Deutschland verursachte Flugverkehr zur Entstehung von 19 Mio t CO₂. Dies entspricht einem Anteil von rund 10% an den CO₂-Emissionen des gesamten deutschen Verkehrs. Knapp 100 000 t Stickoxide werden durch den Luftverkehr

ausgestoßen, was ebenfalls rund 10% der gesamten verkehrsbedingten Stickstoffoxiden entspricht. Diese tragen zur Ozonbildung in der oberen Troposphäre (zwischen 6 und 12 km Höhe) bei und verstärken damit die Treibhauswirkung. Im Bereich der oberhalb gelegenen Stratosphäre trägt sowohl der Ausstoß von Stickstoffoxiden als auch von Schwefeldioxid und Ruß möglicherweise zur Zerstörung des stratosphärischen Ozons bei. Der Ausstoß von Wasserdampf führt zur Bildung von Kondensstreifen, die wiederum den Strahlungshaushalt der Erdatmosphäre beeinflussen und nach heutigen Erkenntnissen zu einer zusätzlichen Erwärmung beitragen können.

Der Flugverkehr hat den größten spezifische Schadstoffausstoß aller Verkehrsträger.“

(Die Veröffentlichung „Verkehrsleistung und Luftschadstoffemissionen des Personenflugverkehrs in Deutschland von 1980 bis 2010“ kann gegen Einsendung von 15 DM von der Firma Werbung und Vertrieb, Ahornstr. 1 - 2, 10787 Berlin, bestellt werden.)



KURZBERICHTE

DB-Cargo ändert die Organisation von drei Stufen in zwei Stufen. Z.Zt. gibt es die Zentrale mit 18 Außenstellen, 30 Regionalbereichen und 80 Niederlassungen. Künftig soll es weniger Außenstellen geben, auf der unteren Ebene wird es ebenfalls weniger Niederlassungen geben. Die Regionalbereiche entfallen somit. Dazu wird es dezentrale Verkaufs- und Transportsteuerungseinheiten geben, die unmittelbar der Zentrale unterstellt sind. Die Funktionen Abfertigungsdienst, innerer Wagendienst – bisher sowohl in der Zentrale und in der Region vorhanden – sollen in einem Kunden-Service-Zentrum

und in einer Transportsteuerzentrale zusammengefaßt werden. Die Umorganisation soll bis 1998 abgeschlossen sein. Der Verkauf soll vor Ort aus einer Hand erfolgen. Eine Trennung zwischen Wagenladungs- und Kombinierten Verkehr wird es künftig nicht mehr geben.

Auch im Geschäftsbereich **Netz** wird ebenfalls die zweistufige Organisation eingeführt mit sieben Niederlassungen mit mehreren Zweigniederlassungen. Der Vorstand der DB AG verspricht sich dadurch niedrigere Kosten.

Die Frage ist, ob sich dann die betroffenen Mitarbeiter über einen längeren Zeitraum mit sich selbst statt mit dem Kunden beschäftigen.

Beim **1. Spatenstich für die Neubaustrecke Köln-Frankfurt** bezeichnete Bundesverkehrsminister Wissmann die 200 km lange Strecke als das Herzstück des westdeutschen Schienennetzes, für das der Bund fast 8 Mrd DM aufwendet. Die vorhandenen beiden Rheinstraßen verlangen eine Fahrzeit von über zwei Stunden und sind voll ausgelastet. Die Fahrzeit auf der Neubaustrecke wird unter einer Stunde betragen. Die Strecke soll die beiden Flughäfen Köln/Bonn und Frankfurt einbinden und das Umsteigen von einem auf den anderen Verkehrsträger unkompliziert machen. In Köln erschließt die

Strecke Fahrten nach Paris, Brüssel und Amsterdam. Von Frankfurt aus können die drei Metropolen in weniger als drei Stunden erreicht werden. In Limburg und Montabaur entstehen zwei ICE-Halte. Die neue Strecke, mit Abzweigungen 204 km lang, erhält 27 Tunnel mit 38,9 km Länge und 18 Brücken mit 6 km Länge. Die höchste Steigung ist gegenüber den anderen Strecken, die auch für Güterverkehr trassiert wurden, auf 4% festgelegt. Die Höchstgeschwindigkeit wird 300 km/h betragen.

Schwierigkeiten gibt es immer noch mit der Anbindung des Flughafens Köln/Bonn. Da sich seine Anbindung zwar aus verkehrspolitischen Überlegungen anbietet, aber sich nach Auffassung der DB AG betriebswirtschaftlich nicht rechnet, hat sich die Landesregierung von NRW bereit erklärt, die zusätzlichen Kosten für die Anbindung zu übernehmen. Die Grünen, seit 1995 in der Koalition des Landes, lehnen den Anschluß ab und verlangen, die bereits zugesagten Mittel zurückzuziehen.

In Bonn wurde Anfang des Jahres ein **Wirtschaftsforum Telematik** gegründet. Ziel des Forums ist es die Einführung von Telematik in einem integrierten Gesamtverkehrskonzept voranzubringen. Es wird erwartet, daß dabei entscheidende Beiträge für eine Optimierung des Verkehrssystems im Hinblick auf eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger untereinander, eine effizientere Nutzung der gesamten Verkehrsinfrastruktur sowie die Verbesserung von Verkehrssicherheit und Umweltschutz erreicht werden. Die konstituierende Sitzung ist genutzt worden, um konkrete Vereinbarungen zum weiteren Vorgehen zu treffen.

Nach langen Verhandlungen zwischen Bahn und Kombiverkehr wurden **neue nationale Kombi-Preise** vereinbart. Die Aufkommenskurve im vergangenen Jahr hat gezeigt, wie sensibel die Kunden auf Preisveränderungen reagieren. Bei höheren Preisen wandern sie schnell zur Straße ab. Nur die Einführung von Relationsrabatten konnte das Aufkommen stabilisieren. Diese Rabatte entfallen zum 1.6., zum Teil aber sinken dafür die Grundpreise. Dazu kommt ein Aufkommensrabatt. Eine Preiskontinuität wird für mindestens ein Jahr zugesichert. Zum neuen Preissystem sollen auch Fahrplanverbesserungen hinzukommen. Damit werden die nationalen Kombi-Bedingungen verbessert.

Die Strecke **Berlin – Prag – Wien** wird für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h ausgebaut. Darauf haben sich im März 1996 in Frankfurt/Main Heinz Dürr (DB AG) und Rudolf Mladek (Tschechische Bahnen) in einem Memorandum verständigt. Dieser Vereinbarung ist am 7.6.95 ein entsprechendes Abkommen der Verkehrsminister Deutschlands, Tschechiens und Österreich vorausgegangen.

Die DB AG hält nur bei **70% aller Züge des Fernverkehrs den Fahrplan ein**. Zu einem Viertel seien die Verspätungen auf Ausfälle von Lokomotiven und Triebwagen zurückzuführen. Lokomotiven hätten ihre Lebensdauer von 20 bis 30 Jahren bereits überschritten.

Die DB AG will ihren **Touristumsatz** bis zum Jahre 2000 verdoppeln. Sie setzt dabei auf Touristik- und Hotelzüge, das Ferienticket und die attraktive Gestaltung von 6500 Bahnhöfen. Eines ihrer Zugpferde sieht die DB AG in ihrem neuen Touristikzug, der wenige Monate nach seiner Premiere zu 70% ausgelastet sei. Die DB AG hat deshalb einen zweiten Touristikzug bestellt.

Die DB AG plant „**Mega-Hubs**“ für den Kombinierten Verkehr. Zunächst sollen drei in Hannover-Lehrte, Würzburg und im Raum Heidelberg entstehen. Diese Umschlageneinrichtungen sollen sowohl den Wechsel von Schiene zu Straße als auch das Umladen von Kombi-Einheiten zwischen den Zügen besorgen und damit Rangieren überflüssig machen. Die eingesetzten Hochleistungsportalkräne werden automatisch arbeiten. Die Kapazität beträgt 1200 Ladeeinheiten pro Tag. In Hannover-Lehrte soll das Planfeststellungsverfahren in diesem Jahr eingeleitet werden. Die Gesamtinvestition von 150 Mio DM soll aus dem Bundesverkehrswegeplan finanziert werden.

DB AG und die Unternehmen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen planen gemeinsam mit der Telecom die Einführung einer **multifunktionalen Paycard**. Fahrgäste können die Karte immer wieder aufladen und nicht nur zum Telefonieren, sondern auch zum bargeldlosen Bezahlen von Bus und Bahn verwenden. Die Attraktivität des ÖPNV werde dadurch erhöht und gleichzeitig der teure Kleingeldumlauf reduziert. Es laufen auch noch andere Versuche mit der Eurocheckkarte. Zur Zeit läuft ein Praxistest in verschiedenen Städten.

Um ein **Tempolimit auf den deutschen Autobahnen** einzuführen, hat der Verkehrsclub Deutschland (VCD) eine Verfassungsklage eingereicht, um das Recht auf körperliche Unversehrtheit im Straßenverkehr durchzusetzen. Das Bundesverfassungsgericht hat die Klage wegen mangelnder Erfolgsaussichten nicht angenommen.

Der Münchener Flughafen erhält zweite S-Bahn-Anbindung. Der Freistaat Bayern und die DB AG haben jetzt den Finanzierungsvertrag für den Bau der S-Bahn-Westanbindung über die sogenannte „Neufahrner Spange“ unterzeichnet. Die 6,7 km lange zweigleisige Neubaustrecke soll 1989 eröffnet werden. Dann ist der Flughafen auf der Schiene im 10-Minuten-Takt angebunden.

Im innereuropäischen Luftverkehr waren die Flüge durchschnittlich um mehr als 15 Minuten verspätet. Schuld daran sei die Organisation der Luftkontrolle in Europa. Die EU-Kommission spricht sich deshalb für eine Stärkung von Eurocontrol aus.

UPS-Paketdienst Deutschland macht zur Zeit weniger als 3 Mio DM Umsatz mit der Bahn. In den USA dagegen macht UPS 550 Mio DM Umsatz bei den Bahnen. Dort werden jährlich 800 000 Sattelaufleger per Bahn befördert. Der Dienst möchte auch in Deutschland künftig die Bahn besser nutzen.

Die tschechischen Eisenbahnen (CD) haben ein Vermögen im Wert von etwa 540 Mio DM, das für den Ausbau des Schienennetzes und für die Verbesserung des Sicherungs- und Fernmeldewesens verwendet werden soll. In einem ersten Schritt sollen drei rentable Strecken privatisiert werden als Anfang eines umfassenden Restrukturierungsprogramms. Zur Durchführung einer Konsolidierungsphase will auch der Staat einzelne Teilbereiche der Bahn mit einem Betrag von 418 Mio DM subventionieren. Die CD erwirtschaftete mit 104 000 Beschäftigten (größter Arbeitgeber) bei einem Umsatz von 1,6 Mrd DM etwa 120 Mio DM Verlust. Das Defizit wird sich dieses Jahr vsl. auf 220 Mio DM erhöhen. Es wird erwartet, daß dann die Defizite zurückgehen werden und ab dem Jahr 2000 ein erster Gewinn erwirtschaftet wird. Der Verkehrsminister der Tschechei, der dieses Programm vorlegte, wird von der Regierung aufgefordert, eine Investitionspro-

gnose bis zum Jahr 2000 vorzulegen. Eine völlige Privatisierung des staatlichen Netzes, das etwa zwei Drittel Gesamteisenbahnlänge von 9000 km umfaßt, ist jedoch nicht vorgesehen. Nach Auffassung von Experten wäre eine Investition von mehreren 100 Mrd Kronen notwendig, um die Bahnen der Tschechei auf Weststandard zu bringen.

Da bei der britischen Rinderseuche (BSE) mit Entschädigungen in Milliardenhöhe gerechnet werden muß, **gefährdet** dies möglicherweise die **Finanzierung der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN), ICE und TGV fahren in Asien gemeinsam.** Der ICE-Hersteller Siemens AG, Berlin/München, und der TGV-Produzent GEC-Alsthom SA, Paris, haben das Gemeinschaftsunternehmen Euro Train gegründet. Ein Interessent wird sich künftig aus beiden Systemen seinen Wunschzug (z.B. ICE-Triebkopf und TGV-Wagen) zusammenstellen können. Dieses Angebot gilt jedoch nicht für Nordamerika und Europa. In Asien stehen zwei Schnellbahnprojekte an: Nord-Südverbindung auf Taiwan und Peking – Shanghai. Konkurrenten sind hier der japanische Shinkansen und die kanadische Bombardiergruppe. Bisher hatte der harte Konkurrenzkampf die Gewinnmargen sehr stark reduziert. In den USA zog Siemens bekanntlich bei der Strecke Washington – New York – Boston den kürzeren gegenüber GEC Alsthom zusammen mit Bombardier. Sie boten das Auftragsvolumen von 1,5 Mrd DM 10% billiger an.

Die SNCF fuhren 1995 ein **Defizit von 4,83 Mrd DM** ein. Damit hat sich das negative Ergebnis von 1994 fast verdoppelt. Der Umsatz lag mit 15,13 Mrd um 3,9% unter dem von 1994. Die Einnahmen aus dem Gütertransport lagen mit 2,97 Mrd DM um 6,1% niedriger. Lediglich der Kombinierte Verkehr konnte um 6,9% zulegen. Das schlechte Ergebnis ist auch auf den wochenlangen Streik im November und Dezember zurückzuführen. Die Schuldenlast ist auf 51,1 Mrd DM

angewachsen. Die SNCF habe nur eine Chance, wenn auch hier der Staat die Bahn von den Schulden ganz oder teilweise befreit. Auch müsse der Staat den Ausbau der Infrastruktur, die die SNCF in der Vergangenheit weitgehend mit Krediten finanzieren mußte, übernehmen.

Ohne Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die **Schiene droht dem Verkehr auf den europäischen Hauptstrecken bis zum Jahre 2010 der Kollaps.** Zu diesem Ergebnis kamen die Verkehrsminister auf einem Treffen im April in Rom. Sie beschlossen deshalb, Möglichkeiten einer gezielten Förderung des Schienengüterverkehrs untersuchen zu lassen. Bundesverkehrsminister Wissmann verlangte eine deutliche Erhöhung der Lkw-Gebühren auf den Autobahnen sowie die europaweite Durchsetzung hoher Umwelt- und Sicherheitsstandards. Nach Angaben von EU-Kommissar Neil Kinnock werden derzeit 16% des Güterverkehrs über die Schiene und 70% über die Straße abgewickelt. 1970 betrug das Verhältnis noch 32 zu 49%.

Der EU-Industrie und dem UNICE-Verladerverband geht die **Bahnliberalisierung zu langsam.** Sie haben die EU-Kommission aufgefordert, ihre Bemühungen zur Liberalisierung des europäischen Bahnmarktes zu verstärken und zu beschleunigen, insbesondere müsse eine genaue zeitliche Vorgabe für die totale Öffnung des Netzzuganges in die Diskussion gebracht werden. Als Datum für den Abschluß der vor drei Jahren eingeleiteten Liberalisierungsphase komme der 31.12. 2000 in Betracht. Diese Frage müsse aber von der Frage der externen Kosten getrennt werden. Es sei viel wichtiger, daß die Bahnen ihre Kosten reduzieren wie es dem Straßengüterverkehr gelungen sei, die Betriebskosten zu senken und seine Qualität zu verbessern.

PERSONALIA

Etienne Schoupe, bisher Generalbevollmächtigter der SNCB und von 1992 bis Ende 1995 Präsident der GEB, wurde zum Verwaltungsratspräsidenten der europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnfahrzeugen gewählt und tritt damit die Nachfolge von Heinz Dürr, Vorstandsvorsitzender der DB AG, an.

Heinz Contzen, Ministerialdirektor der Abt. Binnenschifffahrt und Wasserstraßen im Bundesverkehrsministerium, trat Ende April in den Ruhestand. Sein Nachfolger ist Klaus Kraft, bisher Unterabteilungsleiter der verkehrspolitischen Grundsatzabteilung.

Prof. Dr.-Ing. Karl-Heinz Lenz wurde Präsident der Bundesanstalt für das Straßenwesen. Er trat die Nachfolge des in den Ruhestand getreten Prof. Klaus Weinspach an.

Dr. Konrad Scharl (62), der „große Fuhrmann“ des Landesverbandes Bayerischer Spediteure, hat das Steuer an eine jüngere Führungsmannschaft abgeben.

Heinz Frieser, bis Mai 1987 Vorstand für Personal und Soziales der Deutschen Bundesbahn, vollendete am 4.5.1996 sein 75. Lebensjahr.

Veränderungen im Vorstand der DB

Wolfgang Gemeinhardt wurde ordentliches Vorstandsmitglied, Dr. Hermann Lenke wurde Vorsitz der Geschäftsführung der DEConsult (Nachfolger von Prof. Theo Rahn), Dr. Eberhard Sinnecker vertritt nunmehr allein den gesamten Güterverkehr der DB, Roland Heinisch erhält zum Bereich Forschung und Technik den Bereich Traktion (von Hermann Wolters).

Literaturhinweis

Alpentransit – Güterzüge statt Lkw-Kolonnen, VCO Schriftenreihe „Wissenschaft und Verkehr“ 1/96, 40 Seiten, 38 Grafiken und Fotos, Preis 120 Schillinge (etwa 17 DM).

Bezugsquelle: VCO, 1150 Wien, Dinkelstedtgasse 15, Telefon (0222) 893 26 94, Fax (0222) 893 24 31

Nirgendwo in Europa ist der Ruf, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlegen, stärker als in den Alpen. Den Kombinierten Verkehr hat der VCO speziell für den alpenquerenden Transitverkehr untersucht. Die Vorteile dieses Verkehrs können jedoch nur zum Tragen kommen, wenn technische Innovationen und neue verkehrspolitische Impulse gesetzt werden. Die VCO-Studie zeigt, welche Maßnahmen erforderlich sind, damit Mensch und Natur im Alpenraum wieder aufatmen können.

Auto – Umweltliste 96

Bezugsquelle: Verkehrsclub Deutschland e.V., Postfach 170160, 53027 Bonn

Der VCD Deutschland e.V. hat die Umweltverträglichkeit von 200 gängigen Automodellen verglichen. Gibt es tatsächlich auf Grund der Selbstverpflichtung der Automobilindustrie eine Trendwende zum Ökoauto?

In eigener Sache

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

Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Unterstützung.

Herausgeber:	Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V. Mitglied des Deutschen Naturschutzbundes (DNR) Bromberger Straße 5, 40599 Düsseldorf Telefon: (0211) 74 15 07	Verantwortlich im Sinne des Presserechts:	Dr.-Ing. Alfons Thoma Amsterdamerstraße 10 53117 Bonn
Bankverbindung:	Stadtsparkasse Düsseldorf Konto 45 004 652 (BLZ 300 501 10) Postgiroamt Essen Konto 632 84 – 431 (BLZ 360 100 43)	Layout, Satz:	Ursula Schletzbaum 82256 Fürstenfeldbruck Kriegdruck GmbH 82166 Gräfelfing
		Druck:	