

GRV Nachrichten

Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e.V.
Brombergerstr. 5, 40955 Düsseldorf

Verkehrspolitik

Die Zukunft des spurgeführten Verkehrs in Deutschland

Dr.-Ing. Alfons Thoma, Bonn

Die Ausgangssituation

Nach der Wiedervereinigung und der Öffnung zu den osteuropäischen Ländern bei gleichzeitiger Einrichtung des europäischen Binnenmarkts der EU ist Deutschland wegen seiner zentralen Lage zum Transitland Nr.1 in Europa geworden. Die Bundesrepublik Deutschland hat deshalb die verkehrliche Schlüsselrolle in Europa übernommen, mit allen Vor- und Nachteilen, die der Verkehr mit sich bringt. Sie trägt damit ganz erheblich zur wünschenswerten europäischen Integration bei.

Auf Grund aller **Prognosen** ist in absehbarer Zeit nicht mit einer Sättigung des Verkehrs zu rechnen. Der immer noch gültige Bundesverkehrswegeplan 1992 geht für den Prognosezeitraum von weiteren kräftigen Steigerungen aus: 20 bis 50 % für den Personenverkehr, 40 % für den Binnengüterverkehr und 80 % für den grenzüberschreitenden Güterverkehr, wobei sich der Ost-West-Verkehr sogar verdoppeln wird. Dabei nehmen die zurückgelegten Entfernungen beträchtlich zu.

Wenn es keine grundlegende Wende in der deutschen und europäischen Verkehrspolitik gibt, dann wird der Straßengüterverkehr seine heute schon dominierende Rolle noch weiter ausbauen können. Die Straßeninfrastruktur ist diesen gewaltigen Verkehrssteigerungen nicht gewachsen. Ein weiterer Ausbau stößt in unserm Land auf erhebliche Widerstände. Somit werden die sich heute schon abzeichnenden Engpässe der Straßeninfrastruktur gewaltig zunehmen.

Die mit dieser Entwicklung verbundenen Probleme stellen für alle am Verkehrswesen maßgeblich Beteiligten – Politiker, Planer, Verkehrsträger, Verlager und nicht zuletzt auch Verkehrswissenschaftler – enorme Herausforderungen dar. Es sind interdisziplinäre Entscheidungshilfen gefordert!

Tatsache ist: Die Verkehrsträger stehen weiterhin mitein-

Inhalt

Verkehrspolitik

Die Zukunft des spurgeführten Verkehrs	1
Dreijahresplan für Ausbau der Schienenwege	6
Kürzung des Verkehrshaushalts	7
Verkehrsetat 1997	7
Investitionen in die Strecken des SPNV	8
Bemerkenswerte Worte eines Ministers	8
Kostenentlastung des Straßengüterverkehrs	9
Keine Erhöhung der Lkw-Gebühr ohne Kompensation	9
Weißbuch: Europäischen Schienenverkehrs	9
Autobahngelbühr für Pkw ist vom Tisch	10
Einigung über europäische Verkehrsnetze	11
Grünbuch: Meinung zwiespältig	11
Bundesratsbeschlüsse	13

Bahnen

Geschäftsbericht der DB AG 1995	13
Neubaustrecke Nürnberg - Ingolstadt	14
UIRR-Gesellschaften legten 1995 zu	15
Das neue europäische Zugleitsystem	16
Bahnhofsprojekte „21“	16

Andere Verkehrsträger

Bundesrat stimmt dem Transrapid zu	16
Das Mineralöl	16
Benachteiligung der Deutschen Lufthansa	17
Aus für Flughafen in Brandenburg	18
Deutscher Anteil am Binnenschiffsverkehr	18

Ausland

In Schweden erhält die Schiene mehr Geld	18
Zugang Dritter zum Bahnnetz in Schweden	18
Volksabstimmung zur Neat Ende 1997	19

Umweltschutz

Ökologische Steuerreform	19
Schadstoffminderungen bei Brummis	20

Kurzberichte

	20
Personalien	24

ander in hartem Wettbewerb, ohne daß die Wettbewerbsbedingungen harmonisiert sind. Durch Nichtanlastung des größten Teils der vom Verkehr verursachten Wegkosten und aller sonstigen externen Kosten wird insbesondere der Straßengüterverkehr immer noch gegenüber der Schiene künstlich bevorzugt. Er zählt nach wie vor zu den am höchsten subventionierten Bereichen unserer Wirtschaft. Das kürzlich von Neil Kinnock, Verkehrskommissar der EU, vorgelegte **Grünbuch „Faire und effiziente Preise im Verkehr“** kann als ein wichtiger erster Schritt betrachtet werden, auf europäischer Ebene das längst überfällige Problem der verursachergerechten Anlastung der Kosten des Verkehrs zu lösen.

In der Fläche, vor allem abseits größerer Siedlungen, sind die Bürger mehr oder weniger auf das Auto angewiesen. Aber auch in den Ballungsräumen dominiert noch das individuelle Auto, wenngleich ein gut ausgebauter und funktionierender ÖPNV erhebliche Verkehrsanteile übernimmt. Für die Versorgung der Bevölkerung ist der Lkw unentbehrlich. Citylogistik und Güterverkehrszentren können dabei ihren Beitrag zu einer besseren Organisation des Verkehrs und damit zu einer Entlastung der Straßen sowie von Mensch und Umwelt leisten. Alle Versuche, hierfür vermehrt die Schiene einzusetzen, waren bislang mehr oder weniger erfolglos, ausgenommen große städtische Gleisanschließer und Terminals des kombinierten Verkehrs.

Die S-Bahn-Systeme in den großen Ballungsräumen, gefördert mit Hilfe des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, sind – abgesehen von Hannover – sehr weit fortgeschritten und bedürfen im wesentlichen nur noch Netzerweiterungen und Kapazitätsverbesserungen. Der Ballungsraum Hannover, dem der Bund schon vor 20 Jahren vergeblich ein S-Bahn-Netz angeboten hatte, muß noch bis zur Weltausstellung Expo 2000 einen erheblichen Nachholbedarf aufholen.

Auch die **U-Bahnen** in den deutschen Großstädten sind mit Hilfe des vorerwähnten Gesetzes entstanden und ausgebaut worden. Auch hier ist ein gewisser Sättigungsgrad festzustellen.

Die **Straßenbahnen** erleben zur Zeit eine Renaissance. Sie liegen, was ihre Leistungsfähigkeit anbelangt, zwischen U-Bahn und Bus. Manche Stadt überlegt sich, anstelle einer sehr teuren U-Bahn lieber eine moderne Straßenbahn oder Stadtbahn zu bauen, zumal hierbei die Haltestellenabstände kürzer und die Zugangsmöglichkeiten bequemer sind. Dabei sollen vorwiegend Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden.

Der **fahrleistungsabhängige O-Bus** wird dagegen nach wie vor stiefmütterlich behandelt, obwohl sein leiser und abgasfreier elektrischer Antrieb die Umwelt kaum belastet.

Auf erschwerte Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV infolge

unterschiedlicher Tarife, Fahrkartensysteme und Fahrkartenautomaten soll hier nicht näher eingegangen werden. Daß eine Vereinheitlichung dringend notwendig ist, liegt auf der Hand.

Die **Vertaktung des Nahverkehrs**, in einigen Bundesländern bereits aufgenommen, wird sicher zu einer vermehrten Benutzung der spurgeführten öffentlichen Verkehrsmittel führen.

Im Verkehr spielt die sogenannte **Vernetzung** eine sehr wichtige, vielleicht sogar die wichtigste Rolle. Aber sie wird von den Verkehrsträgern zu wenig genutzt. Vernetzung heißt: Durch Kooperation der Verkehrsträger sollen auf der Gesamtstrecke die spezifischen Vorteile des jeweiligen Verkehrsträgers besser genutzt werden. Es ist nicht zu verstehen, daß viele Unternehmen – vor allem ausländische – mit ihren Lkw oft genug die ganze Bundesrepublik durchqueren, statt sich des wesentlich umweltfreundlicheren kombinierten Verkehrs zu bedienen. Dabei könnten sie Personal- und Sachkosten einsparen. Aber wegen fehlender Wettbewerbsangleichungen, vor allem aber wegen der im Vergleich zur Schiene zu niedrigen Kosten des Straßenverkehrs wird meist der ungebrochene Weg benutzt. Dabei müßten das wachsende Umweltbewußtsein der Bürger und die Begrenztheit der Ressourcen für die Verkehrspolitik Anlaß genug sein, eine verkehrsträgerübergreifende, integrierte Verkehrspolitik zu forcieren, damit unsere begrenzten ökonomischen und ökologischen Ressourcen geschont werden.

In Wirklichkeit arbeiten die Verkehrsträger nur selten Hand in Hand, wie sich am relativen und sogar auch absoluten Rückgang des Güterverkehrs der Bahn im Vergleich zur Straße zeigt (vgl. Statistik in Heft 28 der GRV-Nachrichten, S. 15). Intermodalität und Interoperabilität sind bisher nur ein frommer Wunsch geblieben.

Da der Verkehrsmarkt bei unausgeglichenen Wettbewerbsbedingungen nicht funktionieren kann, verstärkt sich der Ruf nach einer **Verkehrspolitik mit Lenkungsfunktion** (eine vornehme Umschreibung des Wortes Dirigismus). Ob die Bemühungen des EU-Kommissars Neil Kinnock mit seinem Grünbuch „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ von Erfolg gekrönt sein werden, hängt angesichts der ungeheuren Gegnerschaft der Straßenlobby davon ab, ob die zuständigen Verkehrspolitikern den Mut aufbringen, auf deutscher wie auf europäischer Ebene der ökonomischen und ökologischen Vernunft auch gegen heftigen Widerstand zum Durchbruch zu verhelfen. Dabei ist zu befürchten, daß vermeintlich marktkonforme Mittel zu spät greifen werden, um im Güterverkehr den derzeitigen Trend einer ständig sinkenden Bedeutung des Verkehrsträgers Bahn zu stoppen und wieder umzukehren.

Eine wichtige Voraussetzung für die „verkehrsträgerübergreifende Kostenwahrheit“ ist die **„Internalisierung der Umweltkosten“**, also die Einbeziehung der zahlreichen

bislang noch externen Kostenkomponenten in die Abgeltung der Infrastrukturkosten. Die von seiten des Straßenverkehrs immer wieder verlangte Gegenrechnung des Nutzens - übrigens: auch die Bahn und der ÖPNV bringen Nutzen - ist bereits in früheren Folgen der GRV-Nachrichten ad absurdum geführt worden. Auch die Behauptung, daß sich viele Umweltwirkungen nur ungenau quantifizieren lassen, ist kein sinnvolles Argument dafür, sie ganz aus der Rechnung zu eliminieren. Es wird ja nicht verlangt, die von einigen Instituten errechneten Maximalwerte in die Rechnung einzusetzen, vielmehr reichen für einen ersten Schritt plausible Mittelwerte völlig aus. Sie jedoch gänzlich unberücksichtigt zu lassen, wäre demgegenüber ein schwerer systematischer Fehler.

Die Europäische Gemeinschaft hat mit ihrer Richtlinie EG 91/440 die stufenweise Liberalisierung des Verkehrsmarkts in der Europäischen Union und damit die rechtlichen Voraussetzungen für einen freizügigen Handelsverkehr festgelegt. Die im Rahmen der europäischen Politik immer wieder betonte Notwendigkeit, gleichzeitig mit der Liberalisierung des Verkehrsmarkts auch die Wettbewerbsbedingungen stufenweise zu harmonisieren, ist leider weitgehend auf der Strecke geblieben.

Wie H.-J. König in seinem Beitrag „**Marktwirtschaft im Verkehr - funktioniert sie wirklich?**“ (GRV-Nachrichten Folge 26/27) überzeugend nachgewiesen hat, ist die verfügbare Infrastruktur, die offensichtlich nicht den Spielregeln des Marktes unterliegt, sondern weitestgehend Ausfluß der staatlichen Verkehrspolitik ist, unverzichtbarer Bestandteil des Verkehrsangebots und des Wettbewerbs. Wer nicht über die nötige Infrastruktur verfügt, kann nicht als Anbieter auftreten. Hier müssen auch die schärfsten Widersacher des Schienenverkehrs zugeben, daß jahrzehntelang die Verkehrsinvestitionen des Bundes fast ausschließlich in den Ausbau des Autobahn- und Bundesstraßennetzes geflossen sind. Damit wurde eine Verkehrsaufteilung initiiert, die dem Straßenverkehr - und insbesondere dem Straßengüterfernverkehr - die dominante Rolle zuwies. Zugegebenermaßen war das nicht nur in Deutschland so, sondern auch in weiten Teilen Europas, was zweifellos großen Einfluß auf die jeweilige Struktur- und Raumordnungspolitik hatte, die der Straße weitere und bis heute anhaltende Vorteile bescherte.

Demgegenüber sind bei den Eisenbahnen viele Strecken stillgelegt worden. Die DB hat außer den wenigen Neu- und Ausbaustrecken, dem S-Bahn-Ausbau in den Ballungsräumen und einigen Streckenelektrifizierungen keinen der Kapazitätserweiterung dienenden Schub erhalten. In den meisten Fällen fährt die Bahn auf Trassen, die aus dem vorigen Jahrhundert stammen. Um auf kurvenreichen Strecken wenigstens etwas schneller fahren zu können, muß sie sich neuentwickelter Neigezüge bedienen.

Diese durch die geballten Investitionen in die Straße

entstandene Benachteiligung der Schiene kann auch durch vermehrte Investitionen in deren Infrastruktur nur sehr langfristig gemindert werden. Die Schiene ist noch für lange Zeit gehandikapt durch echte oder vermeintliche Kapazitätsengpässe, durch zu niedrige Trassengeschwindigkeiten und durch große Geschwindigkeitsunterschiede im Mischbetrieb von schnellen Reisezügen und langsamen Güterzügen. Strecken, die ausschließlich dem Güterverkehr dienen, gibt es kaum.

Im internationalen Verkehr kommen darüber hinaus viele Mängel in der Interoperabilität hinzu, angefangen bei der Spurweite, über unterschiedliche Stromsysteme bis hin zu unterschiedlichen Sicherheits- und Kommunikationssystemen. Die Qualitätsstandards der einzelnen europäischen Bahnen sind noch dazu sehr unterschiedlich.

Ein weiteres Handikap der Schiene gegenüber der Straße besteht darin, daß im internationalen Verkehr jeweils ein einziges Straßenverkehrsunternehmen über die Modalitäten des Auftrags verhandelt und das Entgelt für den Transport bekommt, während bei der Schiene mehrere Bahnen beteiligt sind, mit denen einzeln über die Preise verhandelt und abgerechnet werden muß. Dabei treiben einzelne Bahnen die Preise für ihren Anteil so hoch, daß der Transport aus Kostengründen - und oft auch aus Zeitgründen - an die Straße verloren geht.

Im Vergleich zwischen Straße, Schiene und Wasserweg hat so in Europa die Straße den weitaus größten Teil des Kuchens an sich gezogen.

Ein weiteres Problem in Deutschland ist die geplante **Aufteilung der DB AG** in vier einzelne Aktiengesellschaften, von denen die Güterverkehrs-AG als erste im kommenden Jahr Wirklichkeit werden soll. Eine Fahrweg-AG, eine Nahverkehrs-AG und eine Personenfernverkehrs-AG sollen folgen. Über diesen Aktiengesellschaften steht die Bahnholding. Hinzu kommen zahlreiche weitere Gesellschaften als Töchter der Bahn, die 100 % oder auch weniger vom Eigenkapital hält. Schließlich werden auch Teile der Bahn „ausgesourct“, z.B. ICE-Garnituren zuerst verkauft und dann wieder geleast, was augenscheinlich der Bilanzkosmetik dienen soll. Am 10. Juli 1996 hat sich die DB AG für eine 49,8 %-Beteiligung von Mannesmann bei der DBKom Gesellschaft für Telekommunikation entschieden, wobei das bisher intern genutzte bahneigene Basa-Netz eingebracht wird. Bei vielen dieser Maßnahmen, die aus Unternehmenssicht und aus Gründen des Wettbewerbs sicher ihre Berechtigung haben mögen, ist ein Verlust an Synergieeffekten zu befürchten.

Zum problematischen Bereich gehört auch **der freie Zugang zur Infrastruktur durch Dritte**, wie er in der EG-Richtlinie 91/440 - hier zwar zunächst nur für Schienenunternehmen - vorgegeben ist. In Deutschland liegen die Bestimmungen für den Netzzugang Dritter bereits vor. Dabei ist das Aushandeln der Trassenpreise immer noch

ein heißes Eisen. Zu hohe Trassenpreise verhindern den Netzzugang. International ist der Infrastrukturzugang nach Einschätzung der Gemeinschaft Europäischer Bahnen noch meilenweit von gemeinsamen Lösungen entfernt.

In den einzelnen Ländern der EU bestehen noch sehr unterschiedliche Vorstellungen über die Kriterien, nach denen das **Entgelt für die Wegebenutzung** festgelegt werden soll:

- nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten,
- nach Daseinsvorsorgeaspekten oder
- nach der Wettbewerbssituation zwischen den Verkehrsträgern.

Einig ist man sich nur darin, daß der Netzzugang so einfach wie möglich gestaltet werden soll und Kunden keine Schwierigkeiten mit den unterschiedlichen Systemen haben sollen.

In Deutschland wurde auf diesem Gebiet schon viel Detailarbeit geleistet. Aber auch hier ist die Frage nach der Wettbewerbsgleichheit unter den Verkehrsträgern völlig offen. Auch die Trennung von Fahrweg und Betrieb bei der Bahn hat hier nicht weitergeholfen. Die angestrebte Wettbewerbsgleichheit darf nicht nur auf das System Bahn beschränkt werden, sondern muß auch verkehrsträgerübergreifend auf dem gesamten Transportmarkt Gültigkeit haben. Dabei sind zwei Modelle denkbar:

- Die Verantwortung für den Fahrweg der Bahn verbleibt wie bei den Bundesfern-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sowie den Binnenwasserstraßen bei der öffentlichen Hand. Oder
- Der angestrebten Fahrwegorganisation der Bahn in privatrechtlicher Form als AG müssten aus Gründen einer vergleichbaren Wettbewerbssituation ebenfalls analoge Einrichtungen für Straßen und Wasserstraßen gegenüberstehen, also eine Bundesfernstraßen-AG, diverse Landesstraßen-AGs und eine Bundeswasserstraßen-AG.

Das sind Grundsatzfragen zur Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur als **politisches Instrumentarium** für die künftige Raumordnungs-, Wirtschafts-, Gesellschafts- und Umweltpolitik. Sie müssen zuerst geklärt und dann entschieden werden. Auch bei der politisch gewollten, ökonomisch und ökologisch sinnvollen Vernetzung der Verkehrsträger spielt das die entscheidende Rolle.

Aus diesem Blickwinkel sind auch die Trassenpreise zu beachten, wobei drei Fälle denkbar sind:

- Kostenorientierte Trassenpreise, orientiert an den Wegekosten unter Einbeziehung externer Komponenten (Anrechnung von Vollkosten oder Grenzkosten).
- Knappheitsorientierte Preise, ggf. auch in räumlicher und zeitlicher Differenzierung, die allerdings nicht nur auf die Schiene beschränkt sein dürfen.
- Marktorientierte Preise, orientiert an den jeweils

konkurrierenden Verkehrsträgern.

Dabei muß das politische Ziel sein, unter Beachtung des Verursacherprinzips für alle Verkehrswege volle Kostendeckung einschließlich aller Umweltkosten zu erreichen.

Das Europäische Eisenbahnnetz

Als man in Frankreich, Italien und Deutschland die ersten Hochgeschwindigkeitsstrecken baute, ging man in erster Linie von den spezifischen Anforderungen der einzelnen Länder aus. Nach längerer Beobachtungszeit berief die EU-Kommission 1990 eine hochrangige Gruppe, die in ihrem Bericht vorschlug, bis zum Jahr 2010 ein ganz Europa umfassendes **Hochgeschwindigkeitsnetz** zu bauen. Parallel zu den Arbeiten der Gruppe vollzogen sich bedeutsame Entwicklungen: Im Vertrag vom Maastricht wurde ein entsprechender Titel aufgenommen und im Weißbuch der Kommission von Ende 1992 wurde über die zukünftige Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik auf die Infrastrukturnetze Bezug genommen, was schließlich dazu führte, daß im Vertrag über die Europäische Union ein neuer Titel über die „Transeuropäischen Netze“ aufgenommen wurde. Eine Gruppe aus ausgewählten Vertretern der Staats- und Regierungschefs unter Vorsitz von Henning Christophersen, dem Vizepräsidenten der Kommission, erhielt den Auftrag, die Überlegungen über die prioritären Projekte fortzusetzen. Nach Beratungen in Korfu und Essen legte die Gruppe eine Liste von Projekten mit hoher Priorität vor. Neun der vierzehn Vorhaben sind Bestandteil des Hochgeschwindigkeitsnetzes. Davon liegen folgende Strecken auf deutschem Boden:

- Nord-Süd-Verbindung (Berlin - Nürnberg - Brennerachse),
- die PBKAL-Verbindungen (Paris - Brüssel - Köln - Amsterdam - London) und
- Köln - Rhein/Main.

Dieses Netz 2010 umfaßt für die Europäische Union einschließlich Norwegen und der Schweiz 12 000 km Neubau und 14 500 km Ausbau sowie 2 300 km Verknüpfungstrecken in einem Raum, in dem etwa 500 Mio Menschen leben. Die Fahrwegkosten wurden 1992 auf 207 Mrd ECU beziffert. Die durchschnittlichen Kilometerkosten betragen etwa 8 Mio ECU.

Mit Hilfe dieser Netze soll der Marktanteil der Schiene von 14 % auf 23 % gesteigert werden. Der Anteil der Straße soll sich um 6 % und der des Flugzeugs um 3 % ermäßigen.

Infolge des hohen Finanzbedarfs muß neben staatlichen Mitteln auch auf Mittel von Banken und aus dem Privatsektor zurückgegriffen werden.

Die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen hat für das Gesamteuropäische Schnellbahnnetz ein Leitschema entworfen, das von der EU als Schnellbahnleitplan übernommen wurde. Dieses Leitschema gibt einen Planungsrahmen und Mindeststandards mit dem Ziel vor, ein kompatibles grenzüberschreitendes Hochgeschwindig-

keitssystem zu erreichen. Es ist evident, daß die derzeitigen Schienennetze Deutschlands wie die der Nachbarländer den Leistungsanforderungen an eine moderne Bahn nicht gerecht werden.

Gleichzeitig wird auch die Forderung eines **zusammenhängenden Schienengüternetzes** vor allem für hochwertige und eilbedürftige Güter erhoben. Wo es sinnvoll ist, sollen die Trassen der Hochgeschwindigkeitsstrecken mitbenutzt werden. Die Erkenntnis der notwendigen Entmischung der Zuggattungen nach Geschwindigkeitsniveaus setzt sich bei entsprechend hoher Auslastung der Strecken besonders angesichts der Vertaktung des Reiseverkehrs mehr und mehr durch.

Von verschiedenen Seiten, vor allem aus der Richtung der Naturschützer wird des öfteren die Frage gestellt, ob Neubaustrecken außer aus Kapazitätsgründen überhaupt erforderlich sind; man habe ja schließlich das Instrumentarium der Neigetechnik, um auch in Bögen schneller fahren zu können. Die Antwort lautet: Sowohl die Neubaustrecken als auch die Neigetechnik haben nebeneinander ihre Berechtigung. Nur dort, wo die verfügbare Kapazität keine zusätzlichen Gleise oder Strecken erfordert und hohe Investitionen nicht gerechtfertigt sind, ist die **Neigetechnik** einzusetzen. Der Geschwindigkeitsgewinn von Zügen mit Neigetechnik in Bögen ist nicht so groß, als daß dadurch eine Hochgeschwindigkeitsstrecke ersetzt werden könnte. Es gibt eine Reihe von kurvenreichen Strecken, für die in den nächsten Jahren kein Neubau ansteht; hier ist es sinnvoll, die Neigetechnik einzusetzen. Auch sollte auf Strecken, die zum Hochgeschwindigkeitsnetz zählen, bis zum entsprechenden Ausbau mit Neigezügen gefahren werden, um heute schon dem Kunden kürzere Fahrzeiten anbieten zu können. Dies ist schon aus Wettbewerbsgründen erforderlich.

Technische Visionen für eine neue Bahn

Leitgedanke bei allen technischen Überlegungen muß sein, daß Anlagen und Fahrzeuge langlebig sind. Mit der Hochgeschwindigkeit muß noch mehr als bisher das Zusammenwirken von Fahrweg und Fahrzeug im Vordergrund der Betrachtungen stehen, wobei fahrdynamische, oberbautechnische, betriebliche, sicherungstechnische, betriebsleittechnische und wirtschaftliche Fragen in gegenseitiger Abhängigkeit stehen.

Die einzelnen Parameter müssen daraufhin geprüft werden, ob sie auch den Anforderungen der zukünftigen Weiterentwicklungen gerecht werden.

Das Technologiepotential übt ohne Zweifel einen großen Einfluß auf die Marktchancen der Bahn aus.

Es sollen hier nur einige Begriffe herausgestellt werden: Feste Fahrbahn, Funk-Linienzugbeeinflussung, Hochleistungsbremsen, Einsatz der Linearmotortechnik auch für das Rad-Schiene-System z.B. für Streckenabschnitte mit größerer Längsneigung, Einzelradaufhängung und Einzel-

radantrieb, das Fahren mit beweglichem Bremswegabstand, weiterer Ausbau der Rechnersteuerung für Betrieb und Betriebsplanung, Information und Telekommunikation, vollautomatisches Fahren und führerloser Betrieb.

Magnetschwebetechnik

Auch die Magnetschwebebahn gehört zu den spurgeführten Verkehrsmitteln.

Die Würfel für das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz in Rad-Schiene-Technik sind nun einmal gefallen. Dabei sind die bereits getätigten hohen Investitionen ebenso zu berücksichtigen wie die Zweckmäßigkeit der Fertigstellung eines zusammenhängenden systemkompatiblen Netzes mit der Möglichkeit der umsteigefreien Weiterführung der Züge auf bestehenden Strecken in einem weitverzweigten Netz. Dabei darf nicht aus dem Auge verloren werden, daß man damals die ökonomisch-technische Grenze der Rad-Schiene-Technik bei 250 bis 280 km/h sah. Dagegen sollte die Geschwindigkeit bei der Magnetschwebebahn zwischen dem Geschwindigkeitsbereich der konventionellen Eisenbahn und dem des Flugzeugs liegen.

Inzwischen hat sich gezeigt, daß die Systemgrenzen der klassischen Bahn noch bei weitem nicht ausgereizt sind und zwischen der für die Magnetschwebebahn zwischen Hamburg und Berlin und der weiterentwickelten Bahn, was die Geschwindigkeit angeht, kaum ein Unterschied besteht. Dies war so nicht vorzusehen, als man in der Bundesrepublik begann, die Magnetschwebetechnik voranzutreiben. So läßt die Magnetschwebetechnik bei den heutigen Vorgaben keine klaren verkehrlichen und verkehrswirtschaftlichen Vorteile erkennen.

Da die Magnetschwebetechnik mit der Bahn nicht kompatibel ist, würden die Haltepunkte der Magnetschwebebahn eher in der Randlage liegen, während die Bahn ins Herz der Städte fährt. Die Magnetbahn würde damit die Nachteile des Flugverkehrs übernehmen. Der bisher hochgepriesene Netzeffekt, der in der Verknüpfung der Bahn in den Hauptbahnhöfen als Drehscheiben für den Fern-, Regional- und Nahverkehr besteht, würde nicht gewährleistet. Beim Bau von Magnetbahnen wäre deshalb die sehr teure Trassenführung in die Innenstädte zwingend erforderlich, um viele zeitaufwendige Umsteigevorgänge zu vermeiden. Das will man auch in Hamburg und Berlin tun, aber dafür müssen vsl. Eisenbahngleise weichen.

Deshalb dürfte die Magnetschwebetechnik in Europa auf absehbare Zeit wenig Chancen haben. Erst bei sehr großer Verkehrsnachfrage für Nonstop-Verbindungen über sehr große Entfernungen könnte eine Magnetbahn als überlagerndes System zweckmäßig sein unter der Voraussetzung, daß erheblich höhere Geschwindigkeiten als jetzt vorgesehen werden.

Die am Transrapid beteiligte Thyssen AG rechnet nach eigenen Angaben nicht damit, die Entwicklungskosten von

zwei Mrd DM mit dem Betrieb auf der 292 km langen Strecke wieder hereinzubekommen. Lohnend würden erst Folgeaufträge.

Künftige Rolle des spurgeführten Verkehrs

Die Weiterentwicklung der Straßenbahn, die heute eine Renaissance erlebt und als Stadtbahn auch auf Eisenbahngleisen weit in die Region fährt (vgl. Karlsruhe) sowie die Weiterentwicklung der Bergbahnen – nur wenige solcher Bahnen werden in Zukunft noch gebaut – sollen hier außer Betracht bleiben.

Trotz aller nicht zu verkennenden Vorteile, die das Privatauto, der Bus und der Lastkraftwagen im heutigen Verkehrsgeschehen haben, wird die Bahn in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Neben dem individuellen Wunsch nach Wohlbefindlichkeit, der sich in steigenden Mobilitätsansprüchen niederschlägt, spielen die Belange der Erhaltung und Sicherung der natürlichen Umwelt eine immer wichtiger werdende Rolle. Sicher werden die Autos immer schadstoffärmer aber dennoch ist die Bahn, was Umweltfreundlichkeit und Verkehrssicherheit anbelangt, nicht zu schlagen.

Der weitere Ausbau der Infrastruktur stößt aber inzwischen nicht nur bei der Straße - abgesehen vielleicht vom mehrspurigen Ausbau – sondern auch bei den anderen Verkehrsträgern aus Umweltgründen – die Bevölkerung ist gegen weitere Eingriffe in die Natur sensibler geworden - auf nicht unerhebliche Widerstände. Ein typisches Beispiel für die langen erforderlichen Vorlaufzeiten ist die Neubaustrecke Köln - Rhein/Main. Dadurch wird auch eine Renaissance der Bahn erheblich gebremst. Ein gewisser Konsens der Verkehrsminister, nun endlich der Schiene Vorrang bei der Investitionspolitik einzuräumen, steht jedoch mehr auf dem Papier als daß eine schnelle Realisierung möglich wäre.

Mit der gewollten verstärkten Bereitstellung von Mitteln für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in den jüngsten Jahren sind zwar Zeichen für eine innovative Bahn der Zukunft auch politisch gesetzt. Wenn aber diese Chancen nicht schnell genug in die Praxis umgesetzt werden, müssen die Bahnen mit weiter zunehmenden Wettbewerbsnachteilen den Kampf um höhere Marktanteile bestehen.

Für eine zukunftssichere Bahn darf nicht in Uraltstrukturen investiert werden. Damit würde ein altes System konserviert.

Bei ihrer Modernisierung sind alle Felder der Bahn angesprochen:

- Die Komponenten des Fahrwegs und der Fahrzeuge und deren Zusammenwirken.
- Die Organisation der Bahn, die Betriebsleittechnik, die Informations- und Kommunikationstechnik.
- Eine intelligente Planung und Disposition bei der

Nutzung der Infrastruktur nicht nur der einzelnen Strecken sondern ganzer Korridore,

- Die Vernetzung/Kooperation mit den anderen Verkehrsträgern zur Erstellung kompletter Logistikkonzepte,
- Güterverkehrssysteme und Umschlaganlagen.

In Zukunft muß man davon ausgehen, daß die Höchstgeschwindigkeit der Eisenbahn sicher bei 300 km/h liegen wird.

Jedenfalls kommt der Bahn bei der Umsetzung des Zieles einer umwelt-, stadt- und lebensraumverträglichen Bewältigung des Verkehrs in einer integrierten Konzeption hohe Bedeutung zu. Sie wird trotz mancher Rückschläge, die sie in den letzten Jahren vor allem im Güterverkehr hinnehmen mußte, nicht nur ein unverzichtbarer Bestandteil des Verkehrsgeschehens bleiben, sondern wieder erheblich an Bedeutung gewinnen.

Mag so mancher vor allem aus der älteren Generation, der Reichsbahn und Bundesbahn in der Nachkriegszeit erlebt hat, in der sie noch nicht von der Konkurrenz des Autos bedrängt und der Verkehrsträger Nr. 1 schlechthin war, sich schwer tun mit dem, was mit der Bundesbahn organisatorisch geschieht. Aber die Zeichen der Zeit verlangen einen Blick nach vorne. Die alte Bahn gibt es nicht mehr: Privatisierung, Outsourcing, Gründung von AGs für die einzelnen Bereiche, Zugang Dritter zum Netz. Was ist die Bahn dann eigentlich noch, wird sich mancher fragen. Es ist eine andere Bahn, wobei der Bahnholding, ähnlich wie in anderen großen Wirtschaftsunternehmen, die Steuerung aller Teile zu einem gemeinsamen Ziel zukommt: Mehr Verkehr, moderner Verkehr, mehr Wirtschaftlichkeit mehr Effizienz. Im Vergleich zur übrigen Wirtschaft scheint dies der einzig mögliche Weg für die künftige Bahn zu sein. Videant consules!

Dreijahresplan für den Ausbau der Schienenwege

Das **Bundesschienenwegeausbaugesetz** vom 15.11.1993 verpflichtete das Bundesverkehrsministerium, zur Umsetzung des ersten Bedarfsplans einen Dreijahresplan für 1995 bis 1997 aufzustellen. Dies geschah erst nach mehrfachem Drängen im Februar 1995. Der Entwurf umfaßt ausschließlich Projekte, die dem Fernverkehr der DB AG dienen. Er ist inzwischen vom Verkehrsausschuß des Bundestages akzeptiert worden und dient als Planungsgrundlage für die genannten Jahre beim Aus- und Neubau von Schienenstrecken.

Der Finanzrahmen beträgt 36,5 Mrd DM. Davon werden 14,1 Mrd DM für Zwecke außerhalb des Bedarfsplans benötigt. Es handelt sich dabei im wesentlichen um Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz. In wie weit diese Mittel angesichts der Haushaltslage des Bundes tatsächlich zur Verfügung stehen werden, ist ungewiß. Laufende Projekte sind im Rahmen des Dreijahresplans fortzuführen. Darüber hinaus gibt es eine Reihe indispo-

nibler Projekte. Dazu zählen

- Verkehrsprojekte Deutsche Einheit,
- Projekte, bei denen vertragliche Vereinbarungen mit Nachbarstaaten vorliegen,
- Projekte, bei denen eine zeitliche Abhängigkeit zu Beschlüssen von Bundestag und Bundesregierung bestehen (insbesondere Beschlüsse bezüglich des Regierungsumzugs nach Berlin).

Der danach verbleibende finanzielle Spielraum soll zur Einstufung von Projekten mit hohen verkehrspolitischen und unternehmerischen Interessen von Bund bzw. DB AG verwendet werden. Für Strecken, die politisch gewollt sind aber sich für die Bahn nicht rechnen, sind verlorene Baukostenzuschüsse vorgesehen.

Bei der Betrachtung der Ausgangsposition der Schiene spielt die 1996 in Kraft getretene Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) eine wichtige Rolle. Nachdem der Bund erhebliche Mittel zur Verfügung gestellt hat, haben sich die Länder bereit erklärt, die Verantwortung für den SPNV zu übernehmen, wobei die Strecken nach wie vor im Eigentum des Bundes bleiben. Aus dieser Verantwortung des Bundes auch für diese Strecken sieht das Schienenwegeausbaugesetz vor, daß 20 % der Mittel des Ausbauplanes für Schienenwege zu verwenden sind, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen. Hier gibt es Differenzen zwischen Bund und Bundesländern. Während der Bund und auch die DB AG der Auffassung sind, daß Investitionen in das Fernstreckennetz indirekt auch der Abwicklung des SPNV zugute kommen und damit der Gesetzesvorschrift mit dem vorgelegten Entwurf des Dreijahresplanes entsprechen wird, erwarten die Bundesländer, daß ein Teil der Gelder für den Ausbau der Schieneninfrastruktur ausschließlich dem SPNV zugute kommt. Im Frühjahr 1995 haben sich Bund und Länder auf 5 % geeinigt. Welchen Projekten diese Mittel zufließen sollen, ist noch nicht geregelt. Ein weiterer Dissens liegt noch insofern vor, als der Bund für diese Vorhaben zinslose Darlehen geben will, während die Bundesländer verlorene Baukostenzuschüsse verlangen, weil nur so eine wirtschaftlich tragfähige Basis für die Realisierung der Projekte durch die DB AG zu erwarten ist. (Inzwischen ist hier ein Kompromiß erzielt worden. Siehe nachstehenden Beitrag: Investitionen in die Strecken des SPNV.)

Die Bundesländer haben viele Strecken für diesen Dreijahresplan angemeldet.

In den meisten Fällen haben die Länder mit der DB AG mittel- oder längerfristige Verträge abgeschlossen, damit diese weiterhin den SPNV betreibt. Sie muß auch für einen überschaubaren Zeitraum Gewißheit haben, daß sie der Betreiber ist, denn sonst könnte sie keine langfristigen Investitionen vor allem in die Fahrzeuge tätigen. In Bayern hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die im Zuge der Regionalisierung gegründet wurde, als Pilotprojekt die sogenannte Oberlandbahn ausgeschrieben (Strecke Lenggries - Bad Tölz - München mit ihren Zweigstrecken

nach Tegernsee und Bayrischzell). Es haben sich bereits eine Reihe von Bewerbern aus dem In- und Ausland gemeldet. Am Schluß des Verfahrens wird sich herausstellen, ob die DB AG oder ein Privatunternehmen die Strecken betreiben wird. Andere Bundesländer werden ähnliche Absichten verfolgen.

Kürzung des Verkehrshaushalts um eine Milliarde DM

Bundesverkehrsminister Wissmann wird seinen für dieses Jahr auf 51,03 Mrd DM veranschlagten Haushalt um rund eine Milliarde kürzen müssen. Dennoch sollen alle Investitionsvorhaben für Schiene und Straße unverändert umgesetzt werden. Einsparungen sollen u.a. durch Rückzahlung der DB AG von etwa 140 Mio DM an den Bundesfinanzminister ermöglicht werden. Dabei handelt es sich um Geld, das nicht für Schieneninvestitionen ausgegeben worden ist. Annähernd 900 Mio DM sollen durch das Bundeseisenbahnvermögen aufgebracht werden, da dort mit einem Minderbedarf für Beihilfezahlungen für an die Bahn beurlaubte Beamte zu rechnen ist. Dazu kommen Erlöse aus Grundstücksverkäufen.

Der BMV sieht den Einsparungen recht unbesorgt entgegen, weil in den kommenden Jahren noch mit erheblichen Erlösen aus dem Verkauf von Immobilien und Grundstücken der Bahn sowie aus dem Verkauf des Bundesanteils der Deutschen Lufthansa AG zu rechnen sei. Bei einer großzügigen Bewertung dürften die Grundstücke rund 13 Mrd DM, die Wohnungen weitere 13 Mrd DM und das Lufthansapakete mehr als 3 Mrd DM erbringen. Auch wenn sich die Verkäufe schwierig gestalten, sei mit Einnahmen von mehr als 20 Mrd DM zu rechnen. Der Haushalt des BMV dürfte 1997 weiter verringert werden. Sicher ist auf jeden Fall der Wegfall von 3 Mrd DM aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

Verkehrsetat 1997

Der Verkehrsetat 1997 wird nur noch ein Volumen von 45,05 Mrd DM umfassen (- 11% = 6 Mrd weniger gegenüber dem Soll für 1996). Jedoch wurden die effektiven Kürzungen auf - 400 Mio DM heruntergerechnet, u.a. durch Privatisierungserlöse und den Verkauf von Bundesbahnliegenschaften. Bundesfinanzminister Waigel erklärte dazu, daß die Zusammenfassung des Wohnbestandes des Bundeseisenbahnvermögens in einer Holding-Gesellschaft und die sukzessive Veräußerung dieser Holding an private Erwerber den Zuschußbedarf des Bundeseisenbahnvermögens 1997 um 1,25 Mrd DM, 1998 um 1,3 Mrd DM und 1999 um 1 Mrd DM verringern. 1997 fallen zudem 0,6 Mrd DM aus zusätzlichen Verkaufserlösen bei den nicht-bahnnotwendigen Liegenschaften an.

Damit können der Straßenbauplafond von jährlich 10,1 Mrd DM und die Ausgaben für Schieneninvestitionen von jährlich 7,2 Mrd DM ermöglicht werden.

Für die Seeschifffahrt werden 40 Mio DM, für die Binnen-

schifffahrt unverändert 2,8 Mrd (davon 1,1 Mrd DM für Investitionen), für die Luftfahrt 1 Mrd DM ausgegeben. Die Bahn erhält 26,6 Mrd DM.

Die Opposition kritisierte den Regierungsansatz und spricht von falschen Prioritäten im Verkehrsbereich. Das Mißverhältnis zwischen Straße und Schiene werde verschärft, der notwendige ökonomische Umbau der Verkehrssysteme könne so nicht erreicht werden.

Investitionen in die Strecken des SPNV

Nach langem Streit um den Ausbau von Strecken des Schienennahverkehrs (SPNV) haben jetzt die Länder auf einer Länderverkehrsministerkonferenz einem von Bund und DB AG angebotenen Kompromiß zugestimmt. Er soll jedoch nur für 1996 und 1997 gelten. Schließlich ist der Bund nach dem Schienenwegeausbaugesetz allein für die Finanzierung der Investitionen in das Nahverkehrsnetz der DB AG zuständig.

Die komplizierte Vereinbarung sieht ein Finanzierungsvolumen von 900 Mio DM vor. Davon entfallen auf Strecken, die zu 50 % wirtschaftlich sind, 600 Mio DM und auf unwirtschaftliche Strecken 300 Mio DM. Von den 600 Mio DM kommt die DB AG für 525 Mio DM auf, von den 300 Mio DM zahlt sie 225 Mio DM. Die Länder tragen in beiden Fällen 75 Mio DM, die von der DB AG als zinslose Darlehen vorgestreckt werden und die sie dann innerhalb von 20 Jahren zurückzahlen.

Nach dem Schienenwegeausbaugesetz müssen 20 % des Investitionsvolumens für die Bahn in den SPNV fließen. Das wäre für die Jahre 1995 bis 1997 eine Summe von 2,4 Mrd DM. Bonn hatte aber nur 1,5 Mrd DM bewilligt. Es fehlten also 900 Mio, über die der vorstehende Kompromiß erzielt wurde.

Bemerkenswerte Worte eines Ministers

In seinem Grußwort anlässlich einer Fachtagung des Vereins Deutscher Eisenbahningenieur (VDEI) am 26.4.96 in Hannover führte Dr. Peter Fischer, Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Niedersachsen, u.a. aus:

„Die Saat für eine neue Schienenverkehrspolitik wurde mit der Bahnreform ausgebracht, die Frucht, die wir ernten wollen, ist nicht in erster Linie die Umwandlung ehemaliger Staatsbetriebe in staatseigene Aktiengesellschaften oder das Ersetzen von Beamten durch Angestellte. Für mich ist etwas anderes viel entscheidender; wir bekommen jetzt mehr Markt im Verkehr. Die DB AG wird jetzt Erfolge haben, weil sie dem ständigen Druck des Marktes ausgesetzt ist. Das ist manchmal beschwerlich aber nützlich. Die Bahn braucht den Wettbewerb nicht zu scheuen, weil ihre Ausgangslage durch die vorhandenen Kapazitäten und durch das exzellente Know-How der Eisenbahner hervorragend ist. Außerdem ist das Unternehmen von seinen Altschulden entlastet, für die nicht die ehemalige Bundesbahn und schon gar nicht ihre Mitarbeiter

verantwortlich waren, sondern eine jahrzehntelange verfehlte Verkehrspolitik. Seit Gründung der Bundesrepublik wurden der Straßenverkehr gegenüber der umweltfreundlicheren Bahn bevorzugt. Nur vom Verkehrsträger Schiene wurde erwartet, daß er seine Wegekosten selbst trägt. Die Entschuldung der Bahn war deshalb kein Gnadenakt zugunsten einer Behörde, die schlecht gewirtschaftet hatte, sondern die logische und richtige Konsequenz daraus, daß Kosten, die aus der staatlichen Gemeinwohlverantwortung resultieren, letztlich dem Staat, dem Bund angelastet werden müssen, und dies muß auch in Zukunft so bleiben. Die von mir soeben zitierte Forderung nach mehr Markt hat allerdings auch Grenzen. Die Verwirklichung von mehr Markt und mehr Wettbewerb bedeutet für mich nicht den Rückzug des Staates und der Politik aus der Verantwortung für das gesamte Verkehrswesen. Initiativen zur Privatisierung im Verkehr dürfen daher nicht zum Selbstzweck ausarten, sondern müssen sich an ihrer Auswirkung am Gemeinwohl messen lassen. Dies betrifft insbesondere die Infrastrukturverantwortung des Staates auch für den Sektor Schienenverkehr. Der notwendige Ausbau der Schieneninfrastruktur kann jedoch nicht ausschließlich unter der Maxime der betriebswirtschaftlichen Ergebnisorientierung gesehen werden. Auch der Bau von Strecken, die sich betriebswirtschaftlich nicht oder nur schlecht rechnen, kann aus Gründen des Gemeinwohls sehr wohl erforderlich sein.“

Der Minister äußerte sich in seiner Ansprache noch zum **Transrapid**. Angesichts der Summen, um die es hier geht, muß man Zweifel haben. Er sei kein Gegner der Magnetschwebetechnik, im Gegenteil, er glaube, es sei eine wirklich zukunftsweisende Technologie. Er habe aber nur Zweifel, ob die Referenzstrecke Hamburg - Berlin sinnvoll sei, denn man muß wohl Zweifel haben, ob dieses Verkehrsmittel ein geeignetes Instrument ist, um die Verkehrsprobleme in Mitteleuropa zu lösen, mit seiner dichten Siedlungsstruktur, mit einem gut ausgebauten Netz von Rad/Schiene, das auch noch entwicklungsfähig ist, wie wir am ICE gesehen haben. „Ich glaube, daß diese Verkehrstechnologie wirklich einen guten Beitrag leisten kann zur Überwindung großer Entfernungen zwischen Ballungsräumen, wie z.B. Warschau - Moskau, St. Petersburg - Moskau, Schanghai - Peking. Dies sind m.E. geeignete Referenzstrecken. Es soll ja nicht nur die technische Machbarkeit, sondern auch die wirtschaftliche Machbarkeit aufgezeigt werden. Da habe ich Zweifel, ob das, was jetzt festgelegt worden ist, das Richtige ist, und es tut mir ein bißchen weh, weil Mittel des Bundes, die hineinfließen, anderen Bereichen, z.B. der DB AG, dann nicht zugute kommen können.“

Fragen zur Kostenentlastung des Straßengüterverkehrs

Der Wirtschaftsbeirat der Union veranstaltete am 29.7.96 in München eine Fragestunde, in der vorher eingereichte Fragen beantwortet wurden. Die Beantwortung übernahmen u.a. Dr. Dionys Jobst (MdB) und Frau Renate Blank (MdB). Neben einer ganzen Reihe verschiedener Fragesteller wurden vom Landesverband Bayrischer Spediteure e.V. u. a. folgende Fragen gestellt:

1. Was wird auf Bundesebene unternommen, um die derzeit geplante Zurechnung von externen Kosten abzuwenden?
2. Was wird nach dem Abschluß der Liberalisierung von deutscher Seite aus unternommen, um die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen voranzubringen - insbesondere bei Steuern und Straßenbenutzungsabgaben, Sicherheitsstandards und Gefahrgutvorschriften sowie deren Kontrolle.

In ähnliche Richtung zielten Fragen des Speditionsunternehmens Leber und Co.

Dazu wurden folgende Antworten gegeben:
Im Grünbuch der EU: „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ werde zwar die Internalisierung der externen Kosten verlangt, aber der externe Nutzen der Straße wurde dabei völlig vernachlässigt. Die Versorgung der Bundesrepublik bliebe auf der Strecke, wenn es den Straßengüterverkehr nicht gäbe. Der Nutzen der Bahn habe bei weitem nicht diese Größenordnung. Sie kann vor allem die Fläche nicht bedienen. Die Internalisierung müsse längerfristig betrachtet werden. Keinesfalls werde es eine kurzfristige Änderung geben. Es wird schließlich eines Tages auf eine Kompromißlösung hinauslaufen. In Bonn werden Neil Kinnocks Vorschläge mit Zurückhaltung betrachtet. Jedenfalls dürfe die Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs nicht angetastet werden. Bis zum Jahre 2000 werde das „Road pricing“ kommen und damit werden auch die ausländischen Lkws entsprechend an den Wegekosten beteiligt werden. Die Vorschriften über Sicherheit und Gefahrgut müßten den deutschen Vorschriften angepaßt werden.

Auch hier wurde wieder deutlich, daß die Bahn kaum eine Lobby hat. Damit sie im Güterverkehr mit den Preisen mithalten könne, wurde ihr empfohlen, ihren Güterbetrieb besser durchzurationalisieren, auf das teure Rangieren weitgehend zu verzichten, die automatische Kupplung einzuführen und sich neuer Technologien zu bedienen.

Keine Erhöhung der Lkw-Gebühr ohne Kompensation

Im Juli erklärten in Bad Homburg das Präsidium des Bundesverbandes des deutschen Güterfernverkehrs (BdF) und die Vorstände der deutschen Nutzfahrzeugindustrie, daß es eine Erhöhung der Straßenbenutzungs-

gebühr (sie soll verdoppelt werden) ohne nachhaltige und vollständige Kompensation zugunsten des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes nicht geben dürfe. Die deutschen Lkw kämen bereits heute vollständig für ihre Wegekosten auf. Die Lage im Güterkraftverkehr und in der Nutzfahrzeugindustrie sei nach wie vor schwierig. Das Gewerbe müsse sich bei Neuinvestitionen in neue, noch umweltfreundlichere Fahrzeuge zurückhalten. Eine Verteuerung des Straßengüterverkehrs durch weitere Anhebung der Straßenbenutzungsgebühr verschlechtere nicht nur ihre Wettbewerbsposition, sondern schwäche auch den Standort Deutschland. Dies bewirke auch keine Verlagerung von Gütern auf die Bahn, sondern verlagere allenfalls Arbeitsplätze ins Ausland.

Weißbuch über die Zukunft des europäischen Schienenverkehrs

EU-Verkehrskommissar Neil Kinnock legte Ende Juli auf Vorschlag einer europäischen Expertenkommission dieses Weißbuch vor, in dem Schritte für eine grundsätzliche Strukturreform des EU-Eisenbahnwesens vorgeschlagen werden.

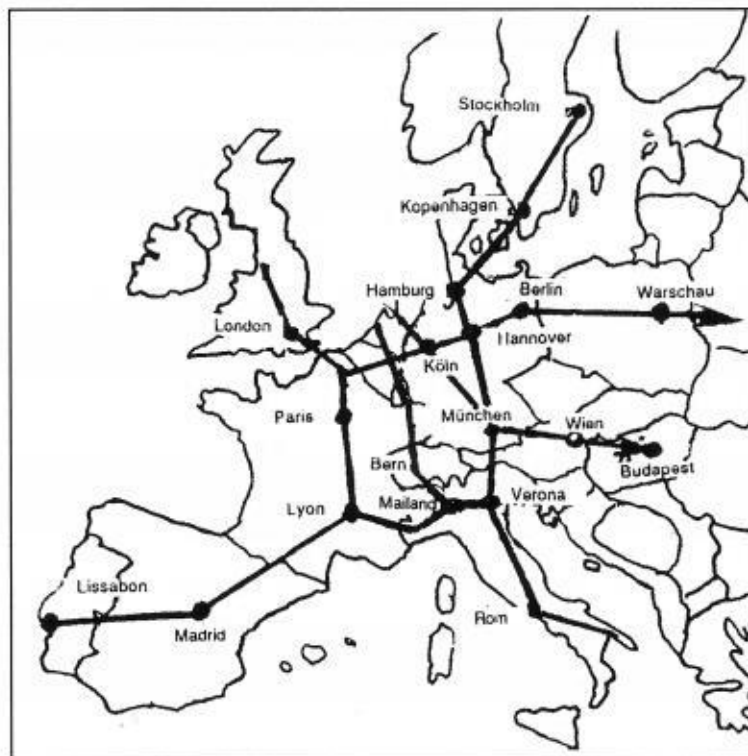
Neil Kinnock will bis Ende des Jahres sechs „Freeways“ für den Eisenbahngüterverkehr schaffen. Zu diesen „**Trans-European Rail Freight Freeways**“ soll jeder Schienenverkehrsbetreiber offenen Zugang haben. Im Zusammenhang mit dem Weißbuch legte er Ende Juli einen „Fahrplan“ vor. Weiter erwartet die EU-Kommission bis Ende 1997 einen Bericht der Mitgliedstaaten, in wie weit die Verschuldung der Eisenbahnen abgebaut und deren Finanzlage verbessert worden und in wie weit die Trennung von Netz und Betrieb vorangekommen ist. Solche Berichte sollen alljährlich vorgelegt werden. Dabei sind die Mitgliedsländer aufgefordert, bis Jahresende Eisenbahnkorridore für die Fracht zu benennen, woraus Brüssel dann ein Netz von Freeways knüpfen will. Zum gleichen Zeitpunkt will die Kommission Vorschläge zur Änderung des Gemeinschaftsrechts vorlegen, um die Aufteilung von Netz und Betrieb voranzutreiben. Die Erhebung von Wegekosten und die Zuteilung von Kapazitäten soll untersucht werden. Zu diesem Thema sind allgemein gültige Prinzipien zu erwarten. Für den Güterverkehr will sie prüfen, wie sich Verzögerungen an den Grenzen vermeiden lassen. Das Weißbuch sieht noch ein weiteres Bündel an Maßnahmen vor. U.a. setzt die Kommission darauf, daß konventionelle und Leichtbaufahrzeuge weiter standardisiert werden. Erfolge bei den Hochgeschwindigkeitszügen müßten auch dem konventionellen Schienenverkehr zugute kommen. Weiter sei älteren und behinderten Menschen der Zugang zur Bahn zu erleichtern. Brüssel will auch bis Ende 1998 prüfen, wie sich die technische und betriebliche Harmonisierung („Interoperabilität“) auf den internationalen Magistralen vorantreiben läßt. Entsprechende Projekte könnten auch aus Mitteln der Transeuropäischen Netze (TEN) bezuschußt werden. Infrastrukturverbesserungen sollten geprüft werden, wie sie den Güterverkehr erleichtern

können. Auch Methoden zur Minderung des Schienenlärms sollen untersucht werden. Darüber hinaus will die Kommission prüfen, welche Mittel aus dem Europäischen Sozialfonds dazu verwendet werden können, um die Umstrukturierungsprozesse der Eisenbahnen zu erleichtern. Auch die Verbesserung der Verwaltung der Eisenbahnen befindet sich in diesem Maßnahmenbündel. Später ist auch an eine Behörde gedacht, die eine Art Oberaufsicht über die Zuteilung der Schienenkapazität und die Verbesserung der technischen Harmonisierung zwischen den nationalen Eisenbahnen ausübt. Es muß endlich auch ein EU-Binnenmarkt im Eisenbahnverkehr geschaffen werden.

Kinnock bezeichnet das Weißbuch als ein wichtiges Instrument im Kampf gegen die Staus auf den Straßen, für besseren Umweltschutz und als Anreiz zu mehr integriertem Verkehr in der EU.

Die GRV hofft, daß es mit diesen Maßnahmen und der verursachungsgerechten Belastung des Straßengüterverkehrs endlich dazu kommen wird, daß tatsächlich Güter von der Straße auf die Schiene abwandern.

Bild unten: Beispiele für mögliche europäische Frachtmagistralen (Trans-European Freight Freeways)



(1000 million passenger-kilometres)

	Car	Bus	Railways	Air	Total
1970	1569	262	216	43	2090
1975	1923	306	241	69	2539
1980	2292	341	253	96	2981
1985	2496	346	262	144	3242
1990	3146	359	274	204	3983
1993	3419	360	267	233	4279
1994	3482	363	115	254	4368
1970-94	+ 121,9 %	+ 38,6 %	+ 24,7 %	+ 490,7 %	+ 109 %

Sources: ECMT, UIC, DIW, national statistics, estimates

Average Annual Growth Rate (%)

	Car	Bus	Railways	Air	Total
1970-80	+ 3,9	+ 2,7	+ 1,6	+ 8,4	+ 3,6
1980-90	+ 3,2	+ 0,5	+ 0,8	- 7,8	+ 2,9
1990-94	+ 2,6	+ 0,2	- 0,4	+ 5,4	+ 2,3
1994	+ 1,8 %	+ 0,9 %	+ 1,2 %	+ 9,0 %	+ 2,1 %
1970-94	+ 3,4 %	+ 1,4 %	+ 0,9 %	+ 7,7 %	+ 3,1 %

Modal Split (%)

	Car	Bus	Railways	Air
1970	75,1	12,5	10,3	2,1
1975	75,8	12,0	9,5	2,7
1980	76,9	11,4	8,5	3,2
1985	77,0	10,5	8,1	4,4
1990	79,0	9,0	6,9	5,1
1994	79,7	8,3	6,2	5,8

Thema Autobahngebühr für Pkw ist vom Tisch

Bundesverkehrsminister Wissmann erklärte im Juni, eine Autobahngebühr einschließlich einer Vignettenlösung sei endgültig vom Tisch. Eine solche Gebühr müßte auch für deutsche Autofahrer gelten, was die Bundesregierung nicht wolle. Der verkehrspolitische Sprecher der F.D.P., Horst Friedrich, erklärte hingegen, angesichts der steigenden Kosten für den Straßenbau könne eine Autobahngebühr für deutsche und ausländische Autofahrer nicht endgültig zu den Akten gelegt werden.

Der GRV ist es völlig unverständlich, daß ausländische Autofahrer die deutschen Autobahnen gratis benutzen dürfen. An den sommerlichen Staus zu Beginn der Ferien sind auch die ausländischen Fahrer besonders aus dem Norden beteiligt. Fast alle anderen europäischen Länder verlangen eine Maut auf der Autobahn. Auch Österreich will sich hier anschließen.

EU 15 Freight Transport – (1000 million tonne-kilometres)

	Road	Rail	Inland Waterways	Pipelines	Total
1970	431	283	110	66	890
1975	526	259	103	79	969
1980	661	287	113	92	1153
1985	711	275	103	71	1161
1990	915	255	113	71	1355
1993	964	205	106	82	1358
1994	1061*	220	115	83	1479
1970-94	+ 146,2 %	- 22,3 %	+ 5,0 %	+ 25,6 %	+ 65,5%

Sources: ECMT, UIC, DIW, national statistics, estimates

* change in time series in Germany

Average Annual Growth Rate (%)

	Road	Rail	Inland Waterways	Pipelines	Total
1970-80	+ 4,3	+ 0,1	+ 0,3	+ 3,3	+ 2,6
1980-90	+ 3,3	- 1,1	+ 0,0	- 2,4	+ 1,6
1990-94	+ 3,8	- 3,7	+ 0,3	+ 3,7	+ 2,2
1970-94	+ 146,2 %	+ 3,8 %	- 1,1 %	+ 0,2 %	+ 2,1 %

* change in time series in Germany (a new survey method introduced in 1994 showing ca. 20 % more road transport than old method) ** growth rate EU 15 without Germany

Modal Split (%)

	Road	Rail	Inland Waterways	Pipelines
1970	48,6	31,7	12,3	7,4
1975	54,5	26,7	10,6	8,2
1980	57,5	24,9	9,8	7,9
1985	61,3	23,7	8,9	6,1
1990	67,5	18,9	8,3	5,3
1994	71,7	14,9	7,7	5,6

Einigung über Europäische Verkehrsnetze

Parlament und Ministerrat der EU legen ihren Streit über die Transeuropäischen Verkehrsnetze bei - die formelle Billigung im Plenum des Parlaments und im Ministerrat ist für September vorgesehen. Damit ist der Weg frei für bereits gebilligte Mittel in Höhe von 3,4 Mrd bis 1998. Die EU-Regierungen gaben dem Drängen des Parlaments nach, in die Gemeinschaftsregelung zu den Netzen eine Klausel über die Umweltverträglichkeit einzubeziehen. Außerdem soll die EU-Kommission neue Methoden zur Beurteilung möglicher Umweltfolgen der Verkehrsprojekte sowie für die Festlegung von Alternativen bei der Verkehrsplanung entwickeln. Nicht durchsetzen konnte sich dagegen das Parlament mit der Forderung, die Liste der 14 vorrangigen Projekte zu erweitern. Die Parlamentarier halten z.B. die Fortsetzung der geplanten Strecke von Paris nach München in Richtung Wien und Budapest für nötig. Dagegen stimmte der Rat bei der Aufstellung einer Liste von weniger vorrangig eingestuften Projekten zu, u.a. der Güterzugverbindung „Eiserner Rhein“ zwischen Antwerpen und dem Ruhrgebiet.

Grünbuch: Meinung zwiespältig

Das von der EG-Kommission vorgelegte Grünbuch über „faire und effiziente Preise im Verkehr“ ist von deutscher Seite im Juni heftig kritisiert worden. Auf Antrag der CDU/CSU und FDP-Bundestagsfraktion wurden Methoden und Ergebnisse verworfen. Die Detailansätze seien strittig und zu einseitig, um politisch und gesellschaftlich akzeptiert zu werden. Die Lenkungswirkung einer preispolitischen Steuerung sei in Frage zu stellen, wenn sich trotz erhöhter Steuern und Gebühren das Verhalten der Nutzer mangels Kapazität bei anderen Verkehrsträgern nicht ändere. Die SPD-Bundestagsfraktion konnte sich mit ihrem Antrag auf Fortsetzung der Wegekostendiskussion nicht durchsetzen. Sie sieht in dem Brüsseler Papier die Möglichkeit, die externe Kostenanlastung zum Schwerpunktthema zu machen, also Anlastung von Kosten, die bisher von der Allgemeinheit getragen wurden, nach dem Verursacherprinzip.

Sechs Spitzenverbände der Industrie, des Handels und der Speditionen haben sich direkt an den Bundeskanzler mit der Bitte gewandt, dieser Politik schnell eine klare Absage zu erteilen. In dem Schreiben heißt es: „Die von Neil Kinnock angekündigte Verdoppelung der Straßenbenutzungsgebühr für Lkw ohne Kompensation für das deutsche Kraftverkehrsgewerbe würde die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und damit auch Arbeitsplätze gefährden.“

Die GRV hat in einem Brief an Bundeskanzler Kohl zur Anlastung der externen Kosten, wie folgt Stellung genommen:

Düsseldorf 14. 08. 1996

Herrn Bundeskanzler
Dr. Helmut Kohl, MdB
53106 Bonn

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler,

der EU-Verkehrskommissar Neil Kinnock hat mit der Veröffentlichung des Grünbuchs „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ eine längst fällige Diskussion über die externen Kosten des Verkehrs gestartet, die nur begrüßt werden kann.

Sechs Präsidenten führender deutscher Industrie- und Verkehrsverbände haben sich daraufhin im April dieses Jahres in einem Brief mit der Bitte an Sie gewandt, Sie mögen sich persönlich in Brüssel dafür verwenden, die Anlastung externer Kosten abzuwenden.

Die GRV kann der Zielrichtung dieses Briefes keinesfalls zustimmen. Deshalb erlauben wir uns, Ihnen im folgenden unsere Auffassung dazu vorzutragen.

In Ihrem Auftrag hat Bundesverkehrsminister Wißmann den sechs Präsidenten geantwortet. Wir stimmen Herrn Wissmann darin zu, daß die verursachergerechte Anlastung aller gesamtwirtschaftlichen Kosten ein begrüßenswertes Ziel eines fairen Wettbewerbs ist, wozu primär die Anlastung der direkten Wegekosten gehört. Hier gibt es in der Bundesrepublik Deutschland in der Tat noch einen erheblichen Nachholbedarf im Vergleich etwa zu Italien, Frankreich oder Spanien. Die vorgesehene Erhöhung der Autobahngebühr für Lkw ist daher dringend erforderlich, und zwar ohne Kompensation bei der Kraftfahrzeugsteuer.

Das kann aber nur ein erster Schritt sein, denn gerechter und wirkungsvoller als eine Pauschale ist eine verkehrsleistungsabhängige Straßenbenutzungsgebühr, die inländische wie ausländische Lkw gleichermaßen auf der Basis der produzierten Tonnenkilometer zu den Kosten der Infrastruktur heranzieht.

Dies muß in einem alsbald folgenden zweiten Schritt geschehen!

Auch das reicht indessen noch nicht aus, um faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene herzustellen:

Zum einen hat die Verkehrspolitik vergangener Jahrzehnte dem Straßenverkehr eine hervorragend ausgestattete Infrastruktur in Form unseres bestens ausgebauten Bundesfernstraßennetzes zur Verfügung gestellt, während ein entsprechendes Netz von Neu- und Ausbaustrecken der Bahn erst in jüngerer Zeit in Angriff genommen wurde und erst in ferner Zukunft - wenn überhaupt - vollendet sein wird, was dem Straßenverkehr für lange Zeit einen (künstlichen) Wettbewerbsvorsprung sichert.

Zum andern steht die notwendige Anlastung der externen Kosten immer noch aus.

In diesem Zusammenhang muß an eine der Grundregeln jeder rationalen Wirtschafts- und Verkehrspolitik erinnert werden, an das **Verursacherprinzip**. „**Soziale Marktwirtschaft erfordert unverfälschte Wettbewerbsverhältnisse und ehrliche Kostenzurechnung!**“ (Wolfgang Frickhöffer). Es geht deshalb nicht länger an, daß der motorisierte Straßenverkehr – und hier insbesondere der Straßengüterfernverkehr – seine immensen externen Kosten (u.a. Unfall- und Umweltkosten) weiterhin auf die Allgemeinheit abwälzt, während Bürger und Wirtschaft mit ständig steigenden Kosten belastet werden.

Die verursachergerechte Anlastung der externen Kosten hätte eine Fülle positiver Effekte: Entbehrlicher Verkehr würde vermindert, Transportwege verkürzt, die Auslastung der Fahrzeuge verbessert, die Verlagerung auf Schiene und

Wasserweg gefördert sowie die technische Optimierung der Fahrzeuge im Hinblick auf Energieverbrauch, Luftreinhaltung und Lärm unterstützt, was im übrigen auch den Zielen der Bundesregierung zur Minderung der CO₂ - Emissionen entgegen käme.

Abschließend noch eine Bemerkung zum angeblich vorhandenen externen Nutzen des Straßenverkehrs, der mit den externen Kosten verrechnet werden müsse: Zweifelsohne hat der Verkehr - auch der Straßenverkehr - einen Nutzen, denn der Verkehr ist gewissermaßen der Blutkreislauf der Wirtschaft, die ohne ihn weitgehend zum Erliegen käme. Aber das heißt doch nicht, daß man sich nicht um eine Form des Verkehrs bemühen sollte, die Mensch, Umwelt und Ressourcen schont und möglichst geringen gesamtwirtschaftlichen Schaden verursacht. Nach den Gesetzen der Marktwirtschaft bedarf es dazu der vollen Anlastung aller bislang noch externen Kosten. Die Forderung nach Verrechnung dieser Kosten mit angeblichem externen Nutzen ist dagegen systematisch völlig verfehlt, was sofort an einem Beispiel klar wird: Was soll mit Wirtschaftszweigen geschehen, die keine externen Kosten verursachen? Sollen sie von allen Steuern und Abgaben befreit werden und darüber hinaus vielleicht noch „negative Steuern“ in Höhe des „Nutzenüberschusses“ gegenrechnen dürfen?

Die GRV bittet Sie, sehr verehrter Herr Bundeskanzler, sich persönlich in Brüssel dafür zu verwenden, daß das Thema „Straßenbenutzungsgebühr“ mit dem Ziel einer stufenweisen Vollkostenanlastung auf dem Verhandlungstisch bleibt.

Mit vorzüglicher Hochachtung
für den Vorstand der GRV:

Werner Kammer
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied

Die Gemeinschaft Europäischer Bahnen (GEB) begrüßt das Grünbuch und äußert sich dazu wie folgt: „Die von der Kommission in Betracht gezogenen Maßnahmen zur schrittweisen Rückführung der Umweltbelastungen verdienen uneingeschränkte Unterstützung. Sie begrüßt es, daß die Umweltvorteile des Schienentransports durch das Grünbuch bestätigt werden. Die relativen externen Kosten der Eisenbahn verhielten sich zu denen des Lkw wie 1:6,5. Sie meint weiter, daß die Bevölkerung eher an einem effektiven Abbau der Umweltbelastungen interessiert sei als an einer einfachen Zuweisung der Kosten. Eine Preisfestsetzung, die nicht zu einer Rückführung der Umweltbelastungen führt, ließe die wirklichen Erwartungen außer acht.“

Nach Auffassung der GEB gibt es noch genügend Kapazitätsreserven im europäischen Schienennetz.

Die Internalisierung der externen Kosten muß nicht zu einem Attraktivitätsverlust des Standorts Europa führen. Es gäbe noch genügend Möglichkeiten zum Ausgleich; so ließen sich z.B. Einnahmeausfälle durch Anhebung anderer Abgaben, nämlich einer Steuer auf Kohlenstoff

und Energie, kompensieren.

Die GRV meint, daß die Bevölkerung, würde sie befragt, sich für eine drastische Reduzierung des Straßengüterfernverkehrs einsetzen würde.

Bundratsbeschlüsse

Der Bundesrat faßte im Sommer 1996 zum Entwurf eines Gesetzes zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Pkw - Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 - folgenden Beschluß:

Stellungnahme. Der Bundesrat fordert u.a. Änderungen in folgenden Bereichen:

- Hinweis auf die Übernahme der Euro-III-Norm,
- abgestufte Steuerersparnis auch für das 5-l-Auto,
- keine Steuervergünstigung für Euro-I-Fahrzeuge, sobald Euro-III-Norm Gültigkeit hat,
- Abschaffung der Differenzierung der Steuersätze für nicht schadstoffgeminderte PKW nach dem Zulassungsdatum,
- auch bei Krafträdern und kleinen Nutzfahrzeugen bis zu 3,5 t emissionsbezogene Besteuerung einführen,
- Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer ab 2003, wie in der Begründung zum Gesetzentwurf angedeutet, wird mit Nachdruck abgelehnt.

Grünbuch der Kommission der EU „Faire und effiziente Preise im Verkehr - Politische Konzepte zur „Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs in der EU“ Beschluß: Stellungnahme. Der Bundesrat fordert u.a.

- Eine alle verkehrsbezogenen Steuern, Gebühren und Abgaben umfassende Reform umgehend vorzunehmen. Der Bundesrat warnt davor,
- mit preispolitischen Maßnahmen unausgewogene Mehrbelastungen zu schaffen.

Der Bundesrat ist weiterhin der Auffassung, daß

- die im Grünbuch vorgeschlagenen Maßnahmen in ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept eingebunden werden müssen und daß
- die Verkehrsinfrastruktur für eine ungesteuerte Verkehrsentwicklung auf absehbare Zeit nicht finanzierbar ist.

Kurz und mittelfristig sollten nach Auffassung des Bundesrates folgende Maßnahmen ins Auge gefaßt werden:

- Baldige deutliche Erhöhung der zeitbezogenen Straßenbenutzungsgebühren für schwere Lkw,
- Schaffung der notwendigen Voraussetzungen für die elektronische Erhebung von streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühren für schwere Lkw,
- Anhebung der Mindestsätze für die Kfz- und Mineralölsteuer.

Bahnen

Geschäftsbericht der DB AG 1995

Die Bahn hat sich im vergangenen Jahr insgesamt gut behauptet. Der Konzernumsatz hat sich um etwa 3 % auf 29,8 Mrd DM gesteigert. Das Ergebnis vor Steuern wurde um 13 % auf 553 Mio DM erhöht. Dazu haben die einzelnen Bereiche in unterschiedlichem Maße beigetragen. Die Zahl der Beschäftigten im Konzern ist innerhalb des Geschäftsjahrs 1995 von 336042 auf 312579 Mitarbeiter zurückgegangen.

Im **Personenfernverkehr** wurde erstmals mit 5,2 Mrd DM Umsatz die Fünfmilliardengrenze überschritten, was einer Zunahme von 6,4 % entspricht. Dabei entfallen auf die verschiedenen Produktgruppen folgende Beträge: ICE 1,4 Mrd; EC/IC 1,8 Mrd; IR 1,0 Mrd; sonstiger Fernverkehr 1,0 Mrd. Die Verkehrsleistung, ausgedrückt in Personenkilometern, hat dabei um 3,7 % auf rund 31 Mrd Pkm zugenommen. Diese Zunahme liegt dabei deutlich über dem Wachstum des deutschen Gesamtmarktes im Personenverkehr von 2 %. Der Auslastungsgrad der Fernzüge hat sich im Mittel um 2,5 % verbessert. Der Absatz der BahnCard stagniert; die neue BahnCard mit Zahlungsfunktion ist bisher von den potentiellen Kunden unerwartet schlecht angenommen worden. Zum 1. Februar 1995 wurden die Regeltarife im Schnitt um 4,1 % erhöht. Neue Fahrzeuge kamen nur in geringem Umfang in den Verkehr; erst in den folgenden Jahren werden neue ICE-Garnituren der zweiten und dritten Generation in Betrieb gehen. Die Bestellungen sind erfolgt. Die Zahl der Mitarbeiter im Bereich Fernverkehr ist innerhalb des Jahres 1995 um 7,4 % auf 19577 gesunken.

Mit einem Umsatz von 10,6 Mrd DM (+ 5,2 %) ist der **Personennahverkehr** weiterhin der umsatzstärkste Geschäftsbereich der Bahn. Die Verkehrsleistung erreichte 29,5 Mrd Personenkilometer (+ 5,8 %). Das „Schöne - Wochenend -Ticket“ ist daran mit 148 Mio DM bei über 6 Mio verkauften Tickets beteiligt. Im Rahmen der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs sind mit den Bundesländern 31 Verkehrsverträge mit einem Gesamtvolumen von rund 7,5 Mrd DM abgeschlossen worden. Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren die Beschaffung von 156 Doppelstockwagen und 70 S-Bahn-Wagen sowie die Modernisierung zahlreicher älterer Wagen. Am Jahresende waren im Geschäftsbereich Nahverkehr 15230 Mitarbeiter tätig, davon 64 % im Zugbegleitdienst.

Das Sorgenkind der Bahn ist der **Güterverkehr**. Mit 7.8 Mrd DM liegt der Umsatz um 3,4 % unter dem des Jahres 1994. Das Aufkommen erreichte mit 300,4 Mio Tonnen nicht ganz den Wert des Vorjahrs. Eine Verkehrsleistung von 69,5 Mrd Tonnenkilometer bedeutet einen Rückgang von 1,5 %. Eine der Ursachen für diesen Rückgang ist das veränderte Frachtkonzept der Post. Der Kombinierte

Verkehr erreichte mit 40 Mio DM Zuwachs ein Umsatzplus von 5 %. Die Investitionen betragen im Geschäftsjahr 330 Mio DM. Rund zwei Drittel der Mittel flossen in die Fahrzeugbeschaffung. Im Unternehmensbereich Güterverkehr waren im Jahresdurchschnitt 38700 Mitarbeiter beschäftigt. Innerhalb des Jahres sank der Personalbestand um 10 %, woraus sich eine beachtliche Zunahme der Produktivität ergibt.

Zu den zentralen Aufgaben des **Geschäftsbereiches Netz** zählten umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen. Nach 9,3 Mrd DM im Vorjahr flossen 1995 Bundesleistungen in Höhe von 9,1 Mrd DM in den Ausbau des Fahrwegs. Der Schwerpunkt der Investitionen lag bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit. Dadurch konnten erhebliche Reisezeitverkürzungen erreicht werden. Das Trassenpreissystem von 1994 wurde im Hinblick auf die Vorstellungen der Nutzer überarbeitet.

Der **Geschäftsbereich Bahnbau** führt im Auftrag der anderen Geschäftsbereiche Bau-, Montage-, Ausrüstungs- und Instandhaltungsarbeiten an bahntechnischen Einrichtungen aus. Zum Jahresende hatte dieser Geschäftsbereich etwa 14900 Mitarbeiter und damit 2200 weniger als zum Jahresbeginn.

Zum **Geschäftsbereich Traktion** gehören die Triebfahrzeuge mit den zugehörigen Personalen. Während die Nachfrage nach Lokomotiven und Lokführern im Personenfern- und im Güterverkehr leicht rückläufig war, gab es im Nahverkehr eine leichte Zunahme. Die Zahl der Mitarbeiter und der Lokomotivbestand wurden den neuen Bedürfnissen angepaßt, wobei eine Optimierung der Einsatzpläne gelang, die einen Rückgang des Personalbestands von 40300 auf 37271 Mitarbeiter ermöglichte. Umfangreiche Bestellungen neuer Lokomotiven werden ab 1996 zu einer beträchtlichen Verjüngung des Lokomotivparks führen.

Im **Geschäftsbereich Werke** werden Schienenfahrzeuge instandgehalten bzw. umgebaut. Durch zunehmenden Einsatz moderner Fahrzeuge gibt es hier eine sinkende Nachfrage nach Dienstleistungen. Dementsprechend sank der Personalbestand innerhalb des Berichtsjahrs von 51600 auf 45500 .

Im Mittelpunkt der Aktivitäten des **Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe** steht die Weiterentwicklung der Bahnhöfe zu zeitgemäßen, attraktiven Drehscheiben des Verkehrs und zu multifunktionalen Dienstleistungs- und Kommunikationszentren.

Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt

Bekanntlich wehrt sich der Bund Naturschutz in Bayern mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln gegen diese Neubaustrecke. Er will lieber, weil angeblich billiger, über

Augsburg fahren. Wir haben wenig Verständnis für diese Position, weil die GRV die Strecke Rom - Berlin als echte Alternative zum Luft- und Straßenverkehr sieht. Auch der Rechnungshof hat Bedenken angemeldet, weil die vorgesehene private Finanzierung der Strecke höhere Mittel verlangt als bei konventioneller Finanzierung.

In diesem Zusammenhang hat der ehemalige Präsident der früheren Bundesbahndirektion Nürnberg, Dr.-Ing e.h. Horst Weigelt, den Herausgeber auf die nachstehend gezeigte Karte aus dem Jahr 1862 hingewiesen. Im Plan ist in Doppellinie als zukünftige Strecke „Nr. 1 München - Ingolstadt - Nürnberg (direkte Linie) eingezeichnet und in der Denkschrift dazu wird ausgeführt: „Die direkte Bahn München - Nürnberg ist das erste und nächste Bedürfnis. Eine direkte Eisenbahn zwischen den zwei größten Städten des Landes hätte der naturgemäße Anfang des ganzen Eisenbahnsystems sein sollen.“

Leider wurde die Strecke aufgeschoben, später vergessen, bis sie 1983 „neu erfunden wurde“. Die Vollendung der Deutschen Einheit brachte zusätzliche Argumente für diese Neubaustrecke.

Mit der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans 1992 hat sich die Bundesregierung dazu entschlossen, die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg - München als Pilotprojekt für eine private Finanzierung vorzusehen. Wenn auch die private Finanzierung teurer sein mag, so wird damit Zeit eingekauft, weil sonst die Strecke erst viel später gebaut werden könnte.

Heinz Dürr sagte anlässlich des ersten Spatenstichs am 15.7.1994: „Wenn heute der Spatenstich für ein Teilstück der großen Linie Berlin - Mailand in Angriff genommen wird, ist das auch ein Stück europäische Verkehrsvision. Die müssen wir haben. Ich bin mir ziemlich sicher, daß hierüber auch in der Bevölkerung weitgehende Einigkeit besteht“.

In diesem Zusammenhang sei auf die kritischen Bemerkungen von **Detlef Bösser** „Fehler und falsche Schlußfolgerungen“ in Heft 7/8 1996 S. 47 in der Zeitschrift „Internationales Verkehrswesen“ verwiesen.

Wir zitieren hieraus:

Moderne Schnellbahnen lassen sich mit Neigetechnik nicht machen; sie ist als „Allheilmittel“ ein illusionäres Konzept, das Neubaustrecken nicht ersetzen kann, wenn man überhaupt nennenswerte Anteile des Luft- und Straßenverkehrs auf die Schiene bringen will.

Bei dem Vorschlag des Verkehrsplaners Viereggs, der die NBS statt über Ingolstadt über Augsburg führen will, müßte u.a. die S-Bahn Nürnberg - Roth eingestellt werden, wenn man die gleichen Kapazitäten, wie sie über Ingolstadt vorgesehen sind, schaffen will. In der Relation München - Augsburg müßte die Strecke zwischen Maisach und Nannhofen fünfgleisig ausgebaut werden. Nach seinen Berechnungen wäre die Fahrzeit über Augsburg 25 Minuten länger.

Übersichts-Karte

der
Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten,
mit den anschließenden
Post- und Eisenbahn-Verbindungen,
nach dem Stande vom 1. Nov. 1862.

Zeichenerklärung:

- in k. bair. Staatsregie stehende Bahnen,
- auswärtige u. Privat-Bahnen,
- im Bau begriffene Staatsbahnen,
- im Bau begriffene Privatbahnen,
- Postverbindungen, — bair. Telegraphenlinie,
- Bayer. Neben- u. Dampftrifflbahn,
- Ludwigs-Donau-Main-Canal,

- Oberpost- u. resp. Bahnämter,
- Post- u. Bahnämter u. Verwaltungen,
- Post- u. Bahn-Kapositionen,
- Postexpeditionen u. Poststellen,
- ⊥ Staats-Telegraphen-Stationen,
- ∩ Canal-Einnehmerämter,
- ↓ Dampfschiffhofs-Agentenkabine.



UIRR-Gesellschaften legten 1995 5,5 % zu

Die Unternehmen der Internationalen Vereinigung der Huckepackgesellschaften (UIRR) haben im vergangenen Jahr mehr 1,6 Mio Sendungen befördert und damit ihr Aufkommen um 5,5 % gesteigert. Vor allem der internationale Verkehr konnte um 14 % auf 970 000 Sendungen zulegen, während der Binnenverkehr mit 650 000 Sendungen ein Minus von 4,6 % auswies.

Dabei ging der Anteil der Wechselbehälter um 2 % auf 67 % aller Sendungen zurück, die rollende Landstraße legte dafür um 2 % auf 19 % zu und der Aufliegerverkehr machte weiterhin 14 % des Aufkommens aus.

Im nationalen Verkehr blieb die deutsche Kombiverkehr

aufkommensstärkste Gesellschaft, obwohl sie leider ein Minus von 15,7 % gegenüber 1994 hinnehmen mußte. Dagegen konnte die an zweiter Stelle des gesamten internationalen kombinierten Verkehrs liegende Cematec (Italien) ihr Aufkommen um 19,3 % auf 167 000 Sendungen erhöhen. Den dritten Rang nahm die Novatrans (Frankreich) ein, deren Aufkommen um 6,4 % auf 124 000 Sendungen zurückging. Weit abgeschlagen folgt die Ökombi (Österreich), die mit 43 000 Sendungen ein Minus von 1,6 % erzielte.

Bei den tkm liegt die Cematec im nationalen Verkehr mit 2,9 Mrd tkm an der Spitze, gefolgt von Kombiverkehr mit 2 Mrd tkm und Novatrans mit 1,4 Mrd tkm.

Im internationalen Verkehr legte die Kombiverkehr 22 %

zu und blieb mit 370 000 Sendungen an der Spitze, gefolgt von Hupac (Schweiz) mit 142 000 Sendungen und einem Zuwachs von 11%. In der Reihenfolge des Aufkommens folgen dann: Ökombi, 128 000 Sendungen = + 5 %, Cemmat, 94 000 Sendungen = + 7 % sowie Novatrans mit 75 500 Sendungen = + 3%.

Das neue europäische Zugleitsystem

Seit über fünf Jahren betreibt die Europäische Union die Schaffung des Hochgeschwindigkeitsnetzes. Schwerpunkt in den Forschungs- und Entwicklungsprogrammen ist die Eisenbahnbetriebsleittechnik (ERTMS). Deren Kern ist das neue einheitliche Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem ETCS. Bahnen und Industrie bemühen sich um ein gegenseitig abgestimmtes Vorgehen zur Bereitstellung eines in hohem Maße rechnergesteuerten Zugbeeinflussungssystem mit den Teilprojekten „Fahrzeuggerät“ (EUROGAB) sowie „punktförmige“ und „kontinuierliche Datenübertragung über Funk“. Es ist die erklärte Absicht der EU, das ETCS auf der Strecke Wien - Budapest und auf Teststrecken für Hochgeschwindigkeit in Deutschland, Frankreich und Italien noch vor 2000 zu installieren und zur Betriebsreife zu bringen.

Es ist die anspruchsvolle Aufgabe der UIC, sicherzustellen, daß die angestrebte Einheitlichkeit bei gleichzeitiger Offenhaltung einer Konkurrenz tatsächlich erreicht wird.

Bahnhofsprojekte „21“

Der Vorstandsvorsitzende der DB AG will verschiedene Kopfbahnhöfe wie Stuttgart, Frankfurt, München und Saarbrücken als Zukunftsvision für das 21. Jahrhundert - „Projekte 21“ - in unterirdische Durchgangsbahnhöfe verwandeln. Die Bahn könnte dabei Motor für die Stadtentwicklung sein. Große bisherige Bahnflächen könnten dem Städtebau zur Verfügung gestellt werden. Am weitesten fortgeschritten ist dabei das Projekt Stuttgart 21. Hier könnten etwa 100 Hektar dem Städtebau bereitgestellt werden. Die Gesamtinvestitionen werden in Stuttgart auf 4,9 Mrd DM veranschlagt. Bund, Land, Region und Kommune haben im vergangenen Jahr eine Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet. Die Finanzierung setzt sich zusammen aus Erlösen für die Grundstücksverkäufe von 2,2 Mrd DM und 886 Mio Bundesmittel. Bund, Land, Region und Kommune wollen weitere 850 Mio DM zur Verfügung stellen. Zusätzlich wird das Land einen Baukostenzuschuß von 200 Mio aus Regionalisierungsmitteln geben.

Auch in München hat Dürr ein entsprechendes Projekt der Stadt vorgestellt. Dort würden 120 Hektar für den Städtebau zur Verfügung stehen. Diese dürften aber nach Auffassung der GRV bei weitem nicht ausreichen, um die Tieferlegung des Fern- und Regionalverkehrs zwischen Haupt- und Ostbahnhof zu bewirken. Dort sind bis heute im übrigen durch den Rangierbahnhof München-Nord und den Containerbahnhof in München-Riem freige-

wordene Grundstücke der Bahn immer noch keiner städtebaulichen Nutzung zugeführt.

Ähnliche Schwierigkeiten dürften sich auch in Frankfurt und Saarbrücken ergeben. Die betrieblichen Probleme bei den Kopfbahnhöfen haben sich schon deutlich vermindert und werden weiter abnehmen, wenn die meisten Züge von beiden Enden gesteuert werden können.

In Frankfurt wird das Projekt mit Wohlwollen aufgenommen. Etwas bescheidener sind die Planungen von Neu-Ulm. Hier sollen die Gleise tiefer gelegt und auf vier vermindert werden. Damit würde gleichzeitig ein Schallschutz erreicht. In Saarbrücken könnten 20 Hektar Bahnfläche zur Verfügung gestellt werden.

Abgesehen von den zum Teil visionären Projekten hat die Bahn für ihre rund 6500 Bahnhöfe eine Vielzahl von konkreten Vorhaben schon im Bau oder im Planungsstadium, so in Berlin, Hannover, Mannheim. Vielfach sollen die Bahnhöfe neue Reisezentren erhalten und das Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot erweitert werden.

Die GRV ist der Auffassung, daß die DB AG bei allen Vorhaben das wirtschaftliche Interesse sieht, was im Grundsatz richtig ist. Sie sollte dabei das übrige Ambiente der Bahnhöfe, das vielfach im argen liegt, nicht aus dem Auge verlieren.

Andere Verkehrsträger

Auch der Bundesrat stimmt dem Bau des Transrapid zu

Das Transrapid-Projekt hat die letzte parlamentarische Hürde genommen. Am 12.06.96 gab auch der Bundesrat seine Zustimmung für den Bau der umstrittenen Magnetschwebbahn zwischen Hamburg und Berlin. Die Länderkammer folgte nicht einem Antrag Schleswig-Holsteins, den Vermittlungsausschuß anzurufen. Der Bundestag hatte bereits im Mai mit Koalitionsmehrheit sein positives Votum abgegeben. Bundesverkehrsminister Wissmann konnte sich darüber freuen, daß SPD-Chef Oskar Lafontaine und die Ministerpräsidentin Schleswig-Holsteins, Heide Simonis, nicht einmal bei der Mehrheit der SPD-geführten Länder Unterstützung für ihren Transrapid-Kurs gefunden hatten. Der SPD-Parteirat hatte zuvor die SPD-geführten Länder zu einer Ablehnung des Projekts aufgerufen.

Das Mineralöl

Der Mineralölwirtschaftsverband e.V. Hamburg hat eine Broschüre herausgegeben, in der er zu Ergebnissen kommt, die wir dem Leser nicht vorenthalten möchten:

Das Zeitalter des Öls ist noch lange nicht zu Ende. Insgesamt werden die Vorkommen auf rund 900 Mrd t geschätzt. Damit könnte der heutige Weltverbrauch von knapp 3 Mrd t ca. 300 Jahre lang gedeckt werden. Die

derzeit nachgewiesenen und wirtschaftlich gewinnbaren Erdölreserven belaufen sich auf mehr als 100 Mrd t. Diese Größenordnung ist schon seit vielen Jahren etwa gleich geblieben. Das bedeutet, daß die laufende Förderung von jährlich knapp 3 Mrd t jeweils durch neu entdeckte Reserven ausgeglichen werden konnte.

Trotz der steigenden Pkw-Bestände in der EU von momentan fast 160 Mio auf vermutlich ca. 187 Mio im Jahre 2010 werden sinkende Fahrleistungen und abnehmender spezifischer Verbrauch zu einem beträchtlichen Rückgang des Kraftstoffkonsums führen. Dabei ist der Nutzfahrzeugbereich mitberücksichtigt, der zukünftig noch weiter steigende Anteile am Verkehrsaufkommen und damit auch am Kraftstoffverbrauch erlangen wird.

Der Verband gibt folgende Prognose des Mineralölverbrauchs im Verkehr in Gesamtdeutschland bis zum Jahre 2010 in Mio t.:

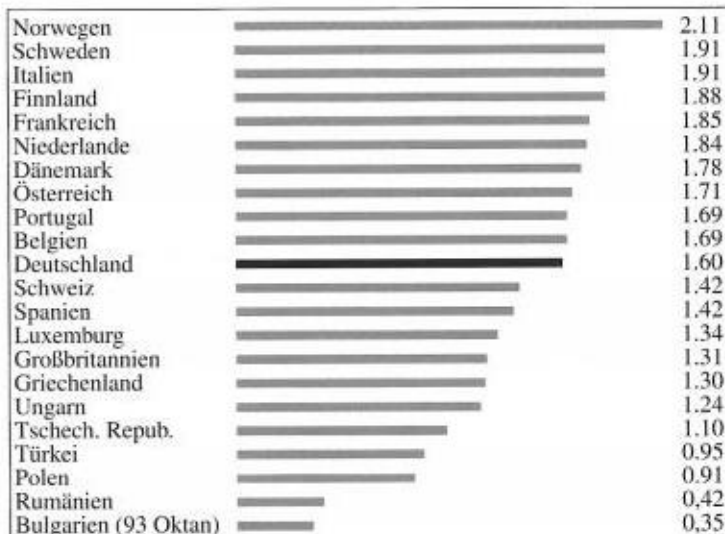
Ein Vertreter des Mineralölkonzerns BP meint, daß das Mineralöl bei dem gegenwärtigen Verbrauch für 43 Jahre ausreiche. „Das heißt aber nicht, daß das Öl nach diesem Zeitraum ausgeht. Mit Sicherheit werden bis dahin noch weitere Ölreserven ausgewiesen. Das Gas reiche angesichts des geringeren Verbrauchs noch 65 Jahre.“

Nach Meinung der GRV sollte trotz der verhältnismäßig großen Reserven sparsamer mit diesen nicht erneuerbaren Ressourcen umgegangen werden. Wir haben auch zu berücksichtigen, daß unsere Nachkommen auf längere Zeit diese Energieform nutzen können. Schließlich stehen auch die Märkte im fernen Osten vor einer großen Motorisierung. Ihnen kann die Nutzung des Erdöls nicht untersagt werden.

Machen wir das Defizit des Autoverkehrs transparent. Sonst bleibt Kostenwahrheit nur ein Schlagwort.

Benachteiligung der Deutschen Lufthansa (DLH)

Die Konkurrenten der Air France, die privatwirtschaftlich betriebene Lufthansa, die KLM (Niederlande) und die SAS (Skandinavien) werden nach ihrer



Preis für einen Liter Kraftstoff (Super bleifrei, 95 Oktan) in DM
Stand Juni 1996

Grafik: GRV, Quelle ADAC

Auffassung durch die Unterstützung, die die Air France durch den französischen Staat erhält, ungerechtfertigt konkurriert. Dagegen ließ Neil Kinnock mit der EU-Entscheidung, die dritte und letzte Tranche der französischen Beihilfen freizugeben, die Konkurrenten der französischen Airline abblitzen.

Unterdessen will die Lufthansa nach der Sommerpause, wenn alle Details bekannt sind, beim Europäischen Gerichtshof Klage gegen den Beschluß der Europäischen Kommission einreichen, der Air France weitere Subventionen in Höhe von 1,5 Mrd DM zu genehmigen. Weiter will die DLH in der zweiten Hälfte des Jahres angesichts rückläufiger Aufkommenszahlen und zurückbleibender Erträge 190 Mio DM einsparen.

Mineralölprodukte	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2005	2010	Veränderungsraten in % 2010/95
Ottokraftstoffe insg.	30,1	30,2	30,2	30,1	30,0	29,8	29,5	27,6	24,0	- 20,2
Normalbenzin	11,6	11,4	11,0	10,7	10,2	9,7	9,4	7,9	5,7	- 51,0
Eurosuper	15,3	16,1	16,8	17,2	17,5	17,7	17,8	16,1	14,0	- 8,1
Super plus	1,6	1,7	2,1	2,2	2,3	2,4	2,6	3,6	4,3	164,7
Super verbleit	1,6	1,0	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	- 100,0
Dieselmotorkraftstoff	26,2	26,5	27,3	27,8	28,1	28,5	28,6	28,9	28,2	- 100,9
Flugturbinenkraftstoff	5,8	6,0	6,2	6,3	6,4	6,5	6,6	7,0	7,4	27,5

Die Weltmineralölzahlen in Mio t sehen, wie folgt aus:

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Welt-Rohölförderung	3108	3158	3150	3175	3166	3203	3261
Welt-Mineralölverbrauch	3095	3111	3132	3140	3157	3218	3250
Welt-Rohölreserven	136045	136705	134604	135429	135712	135841	136864

Der Europäische Gerichtshof will sich im Herbst zu der 1994 von mehreren EU-Fluggesellschaften eingereichten Klage gegen die Subventionierung der Air France äußern. Als weiterer Bittsteller wird sich in Bälde auch die Alitalia in Brüssel melden.

Aus für Großflughafen in Brandenburg

Durch das vehemente Engagement des Bundesverkehrsministers Wissmann ist der Traum eines zweiten Luftdrehkreuzes in Sperenberg (Brandenburg) ausgeträumt. Die Pläne waren aus einer Reihe von Gründen illusionär. Mit etwa 5 Mio Einwohnern ist der Einzugsbereich Berlins wesentlich kleiner als der von Frankfurt/Main mit 20 Mio Einwohnern. Dort werden pro Woche 581 interkontinentale Ziele direkt angefliegen, während es in Berlin nur 32 sind. Übersehen wird auch, daß von den insgesamt elf Millionen jährlichen Fluggästen in Tegel, Tempelhof und Schönefeld 60 % auf Flugstrecken unter 600 km unterwegs sind. gerade auf diesen Strecken droht die gewollte Konkurrenz durch das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn. Da die Bahn von Stadtmitte zu Stadtmitte verkehrt, wird sie auch dann bevorzugt werden, wenn die Reisezeit per Bahn etwas länger dauert. Jedenfalls wird der innerdeutsche Luftverkehr zukünftig weitgehend durch die Eisenbahn ersetzt.

Auch aus ökologischen Gründen muß der Flugverkehr reduziert werden. Aber auch die Kosten-Nutzen-Rechnung des Flugverkehrs bedarf dringend einer Überarbeitung. Das Fliegen ist von der Mineralölsteuer befreit, Mehrwertsteuer wird auf die Flugtickets nicht erhoben. Das bedeutet eine massive Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Bahn. Selbstverständlich ist die Einbindung Berlins in den internationalen Flugverkehr notwendig. Sie ist aber auch mit Berlin-Schönefeld gesichert.

Der deutsche Anteil am Binnenschiffsverkehr ist 1995 gesunken

Die Transportleistung der Binnenschifffahrt auf den bundesdeutschen Wasserstraßen ist im vergangenen Jahr auf 63,982 tkm (+ 3,6 %) gestiegen. Gleichzeitig ist jedoch der Anteil deutscher Binnenschiffe kontinuierlich gesunken, und zwar von 41,4 % in 1993 auf 39,3 % in 1995. Das Güteraufkommen stieg auf 237,9 Mio t (Bahn: 300,4 Mio t). Der Löwenanteil wird im grenzüberschreitenden Verkehr befördert (146 Mio t). Der innerdeutsche Verkehr betrug 72,3 Mio t (+ etwa 1 %). Wichtigstes Gut sind Steine und Erden. Wegen witterungsabhängiger Bedingungen wurden in den ersten drei Monaten dieses Jahres 9 % weniger Güter befördert.

In Schweden erhält die Schiene mehr Geld

Ein Planungskomitee des schwedischen Verkehrsministeriums schlägt vor, in den Jahren 1989 bis 2007 von zirka 38 Mrd DM, die für den Verkehrshaushalt vorgesehen sind, 12 Mrd DM für Neuinvestitionen zu verwenden. Davon sollen 60 % für die Schiene und 40 % für die Straße vorgesehen werden. Das bedeutet etwa eine Halbierung der für den Straßenausbau veranschlagten Mittel.

Die restlichen Gelder sind für die Instandhaltung der Verkehrsinfrastrukturen vorgesehen, was einen Zuschlag von 30 % für die Unterhaltung der Straßen bedeutet, während die Eisenbahn eine 22 %ige Erhöhung ihres entsprechenden Etats erwarten kann. Mittel werden besonders in die Verstärkung des Gleisunterhalts fließen, um die Achslast auf 25 t anzuheben.

Um das Ziel einer Reduzierung der schädlichen Abgase um 20 % zu erreichen und vor dem Jahre 2020 auf umweltfreundliche Brennstoffe überzugehen, schlägt das erwähnte Komitee vor, eine CO₂-Steuer in Höhe von 20 Pfennig je Liter Benzin zu erheben. Auch eine entsprechende Erhöhung des Dieselpreises ist zu erwarten.

Selbstverständlich befürchtet die Straße bei Einführung der Steuer, daß sich die in Schweden hergestellten Waren verteuern, die Transporte zurückgehen und die Gewinne sich verringern würden. Dadurch gäbe es keinen Spielraum mehr, den Fuhrpark umweltfreundlich zu erneuern. Dagegen äußert sich der Leiter der Planungsabteilung des schwedischen Bahnamtes (Banverk) positiv zu den Vorschlägen des Planungskomitees. Die Projekte, auf die sich die Bahn in den kommenden Jahren konzentrieren kann, sind damit präziser festgelegt und es könnte mehr in den Schienengüterverkehr investiert werden, z.B. in einen Haupttrangierbahnhof für den kontinentalen Verkehr in Südschweden. Der stv. Gen. Dir. der Schwedischen Staatsbahnen (SJ) begrüßt alle Zuschüsse, die die Wettbewerbsfähigkeit der SJ gegenüber dem Lkw-Verkehr und der Seeschifffahrt stärken.

Zugang Dritter zum Bahnnetz in Schweden

Seit dem 1.7.96 öffnet Schweden das Eisenbahnnetz für Dritte und schafft damit die Möglichkeit, daß auch andere Anbieter auf dem Streckennetz der Schwedischen Staatsbahnen Güterverkehr betreiben dürfen. Die Zugangsformalitäten (Zeitfenster auf den Strecken) regelt eine neue Behörde, die beim schwedischen Zentralamt für das Bahnwesen (Banverket) angesiedelt ist.

Volksabstimmung für die Finanzierung der Neat Ende 1997

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) will die eingefrorenen 790 Mio DM des zweiten Neat-Verpflichtungskredites bereits vor der Volksabstimmung freigeben. Diese Forderung werde man dem Bundesrat vorlegen, der sie voraussichtlich Ende des Jahres an das Schweizer Parlament weiterleiten wird.

National- und Ständerat hatten im vergangenen Jahr wegen der offenen Finanzierung des zweiten Neat-Kredites in Höhe von 1,05 Mrd DM nur 257 Mio DM für Zwischenangriffe im bündnerischen Sedun und bei Verden im Wallis freigeben, um nicht die definitive Finanzierung vor dem Volkentscheid zu präjudizieren.

BAV-Direktor Friedli meint, daß bei Verweigerung dieser Mittel, die für den Weitergang der Arbeiten aus technischen Gründen erforderlich seien, die Inbetriebnahme der Neat um ein Jahr verzögert werde. Vorgesehen sei ein Fensterstollen in Amsteg als Vorarbeit für den Gotthard-Basis-Tunnel und Arbeiten an den Tunnelportalen von Gotthard und Lötschberg.

Mittlerweile scheinen die geologischen Probleme beherrschbar. Die Frage der Machbarkeit stelle sich nicht mehr.

Umweltschutz

Ökologische Steuerreform (ÖSR)

Öko-Steuer der Umwelt zuliebe? Aber wie sieht das aus? Sind wir schon so weit? Es darf bei jeder Betrachtung des Themas nicht vergessen werden, daß Umweltschutz auch Arbeitsplätze schafft. Immerhin erhalten in Westdeutschland bereits rund 1/2 Million Menschen Arbeit und Brot auf Arbeitsplätzen, die mit dem Umweltschutz verknüpft sind. Mit Bestimmtheit sind auf diesem Gebiet weitere Steigerungen zu erwarten. Manche meinen, Deutschland wird das Ausfuhrland für Umweltschutz. Auch fordert der Umweltschutz in der Wirtschaft die Schließung veralteter Anlagen, was zu Neuinvestitionen und damit zur Schaffung von Arbeitsplätzen führen kann.

Dabei fordern die Umweltschützer, daß vor allem die nicht erneuerbaren Energien teurer werden sollen.

Schon seit einigen Jahren arbeitet man an der ÖSR unter dem Aspekt, daß der Verbrauch der Umweltressourcen teurer werden muß. Wer sparsam damit umgeht, muß belohnt werden.

Wie reagiert die Wirtschaft auf die ÖSR? Gehen dadurch nicht weitere Arbeitsplätze, um die heute hart gekämpft wird, verloren? Andererseits wird immer wieder gefragt, ob durch eine Ökosteuer das Marktverhalten von Konsumenten und Produzenten in solche Bahnen gelenkt werden kann, daß die Ökosphäre unseres Planeten stabil

bleibt oder bereits verloren gegangene Stabilität wieder hergestellt wird.

Von den Verfechtern der ÖSR wird in diesem Zusammenhang auf einen Faktor hingewiesen, der ihnen besonders wichtig erscheint, nämlich daß von vorneherein jeder Betroffene weiß, was in den nächsten Jahren auf ihn zukommen wird, denn alle Vorschläge gehen mehr oder weniger davon aus, daß über Jahre in genau festgelegten Schritten vorgegangen werden muß. Hier haben wir in Europa bereits einige Vorbilder:

Finnland hat z.B. 1990 eine CO₂-Steuer eingeführt, die jedes Jahr entsprechend der Inflationsrate (etwa 5 %) angehoben wird. Auch in England wurde als wesentlicher Teil einer ÖSR die „petrol tax“ eingeführt. Hier wurde festgelegt, daß die Steuer nicht nur der Inflationsrate angepaßt, sondern jährlich zusätzlich um 5 % angehoben wird. Jeder weiß dadurch, daß jedes Jahr die Treibstoffpreise entsprechend angehoben werden. Diese stetige Anhebung wurde sogar von der Fahrzeugindustrie begrüßt, damit die Verschrottung der Altfahrzeuge beschleunigt wird. Natürlich ist in beiden Ländern damit keine aufkommensneutrale Steuerreform verbunden.

Was soll u.a. bei einer ÖSR besteuert oder in ein Umweltabgabensystem einbezogen werden?

An erster Stelle steht die Besteuerung der Energie, dann folgen Abgaben im Verkehrsbereich, z.B. Straßenbenutzungsgebühren, Investitionen in verschiedene Verkehrsbereiche, Abgaben für Stickstoff, der mit hohem Energieaufwand für die Landwirtschaft hergestellt wird, Wasserver- und entsorgung, Abfall, Verpackung.

Die ÖSR hat nicht das Ziel, nur dem Staat zu weiteren Einnahmen zu verhelfen, sondern sie soll aufkommensneutral gestaltet werden, das heißt, den Verteuerungen müssen finanzielle Entlastungen gegenüberstehen. Dabei sollen vor allem die Kosten des Faktors Arbeit entlastet werden. Teile der ÖSR könnten zur Finanzierung der Einkommensteuer verwendet oder die Mehrwertsteuer sowie die Beitragssätze für die Arbeitslosen- und Rentenversicherung könnten abgesenkt werden.

Alle Vorschläge müssen sich im Rahmen des Verfassungs- und des Europarechts bewegen. In Deutschland dürfte die ÖSR durch die Verfassung nur wenig eingeschränkt sein. Sie muß auch EG-konform sein. Auch hier dürften die Hemmnisse nur gering sein.

Der Bund Naturschutz für Deutschland hat ein Papier für die ökologische Steuerreform aufgestellt, in dem er innerhalb eines Zehnjahreszeitraumes eine Umschichtung der Staatseinnahmen von etwa 350 Mrd DM vorsieht. Grundgedanke ist dabei folgender: Die Steuer- und Abgabenlast soll auf die Nutzung von Natur und Umwelt verlagert werden, der Faktor Arbeit - einschließlich unternehmerische Tätigkeit - soll von Abgaben entlastet werden. Mehr Umweltschutz und mehr Beschäftigung ließen sich so gleichzeitig erreichen.

Zwar gilt heute noch eine solche Umstrukturierung als

illusionär, dagegen ist es kaum noch umstritten, daß einzelne Öko-Steuern und -abgaben als marktwirtschaftliches Instrumentarium zur Internalisierung der externen Effekte durchaus sinnvoll sind.

Auch das Deutsche Verkehrsforum hat sich zusammen mit der Fa. Daimler-Benz in einem eintägigen Seminar mit dem Thema „Ökosteuern - Kostenwahrheit oder Etatsanierung?“ in 1995 befaßt. In diesem Seminar kam auch der frühere Staatssekretär im Bundesfinanzministerium, Dr. Falthäuser, zu Wort. Er meinte damals: „Eine umfassende ökologische Steuerreform würde zu kaum lösbaren Konflikten mit den fiskalischen und nicht fiskalischen Besteuerungszielen führen und kann nicht ernsthaft gewollt sein. Wir brauchen ein Konzept des gezielten Ausbaus steuerlicher Anreize bzw. des Abbaus von kontraproduktiven Regelungen. Dies sollten wir bald angehen. Allerdings: Diese Maßnahmen müssen sich in den Konsolidierungsrahmen einpassen. Bei den Überlegungen für eine europaweite CO₂-/Energiesteuer müssen wir darauf hinwirken, daß sie die strengen, unserem Wirtschaftsstandort gemäßen Anforderungen erfüllt.“

Literatur : Umweltstandort Deutschland, herausgegeben von Ernst Ulrich von Weizsäcker, Birkhäuserverlag Berlin
Ökologische Steuerreform, BUND, im Rheingarten 7, 53225 Bonn

Ökosteuern - Kostenwahrheit oder Etatsanierung, Nov. 1995, Deutsches Verkehrsforum, Poppelsdorfer Alle 102, 53115 Bonn

Angela Merkel, Bundesumweltministerin: „Die Bewältigung der Verkehrsprobleme ist gegenwärtig eine der größten umweltpolitischen Herausforderungen in Deutschland“

Schadstoffminderungen bei den Brummis

Hochwirksame Abgasreinigungssysteme für dieselbetriebene Lkw und Busse stehen vor der Serienreife oder sind bereits erprobt. Dies ist das Ergebnis eines internationalen Workshops im Bundesumweltamt. Deshalb sollen nach Auffassung des Bundesumweltamtes für eine rasche Entlastung der Umwelt die europäischen Abgaswerte bei den Stickstoffoxiden um 75 %, der Partikel um 50 % und der Kohlenwasserstoffe um mehr als 80 % gesenkt werden.

Diesel-Lkw und Busse verursachen heute bundesweit 46 % des Stickstoffoxidausstoßes des gesamten Straßenverkehrs. Da die Fahrleistung des Straßengüterverkehrs bis 2005 gegenüber 1990 um 40 % zunehmen wird, führt die derzeit gültige Grenzwertstufe Euro II bis 2005 zur Minderung der Emissionen aus schweren Nutzfahrzeugen gegenüber dem heutigen Stand: 13 % bei den Stickstoffoxiden, 60 % bei den Partikeln (innerstädtisch) sowie 3 % bei Kohlenwasserstoffen.

Im Raum Hannover hergestellte Teile für die **BMW-Produktion gelangen jetzt per Bahn** in die bayerischen Werke. Dazu startet jeden Abend ein Container-Ganzzug nach Regensburg und Landshut. Auf dem Rückweg werden leere Verpackungen sowie Ersatzteile für die BMW-Händler transportiert. Durch diesen Zug werden 5.800 Lkw-Fahrten eingespart. Ganzzüge pendeln auch zwischen Bayern und den Regionen Rhein-Ruhr, Rhein-Main sowie dem Saarland. Bereits 70 % der Zulieferungen, die in mehr als 400 km Entfernung produziert werden, kommen per Bahn in die BMW-Werke.

Im Jahre 1995 ging der Umsatz im **Güterverkehr der SNCF um 1,7 % zurück**. Vor allem der dreiwöchige Streik der Eisenbahner im Dezember 1995 hat dem Unternehmen geschadet. Der Straßengüterverkehr hat dagegen in 1995 gegenüber 1994 um 8,5 % zugenommen, allerdings bei einem Preisrückgang von 0,8 %. Im übrigen wurde in Frankreich vom 2. Februar ab die Autobahnmaut erhöht, und zwar um 3,9 % für den Schwerverkehr und um 2,7 % für den Pkw

In **Großbritannien** wurde der Bau einer Strecke zwischen Leicestershire und dem Kanaltunnel für den **RoLa-Verkehr** von einem britisch-amerikanischen Konsortium bei der Regierung beantragt. Auf Grund einer gemeinsam mit der SNCF durchgeführten Studie könnten etwa 30 % der Ro/Ro-Tonnage, die zwischen Großbritannien und Frankreich über oder unter dem Kanal befördert wird, auf die Schiene umgelenkt und damit etwa eine Million Lkw-Fahrten eingespart werden.

Die **ÖBB** mußten in den ersten drei Monaten 1996 einen **erheblichen Einbruch im Güterverkehr** hinnehmen. In diesem Zeitraum ging der Transitverkehr um 12,1 %, der Exportverkehr um 13,2 % zurück. Lediglich im Inlandverkehr und beim Import gab es leichte Zuwächse. Völlig unbefriedigend verlief auch der Kombinierte Verkehr.

Die **Rola Dresden - Lovosice** soll mindestens bis zum Jahre 2002 weiterbetrieben werden. Seit September 1995 sind rund 130 000 Lkw transportiert worden.

In die Modernisierung der **„Sachsenmagistrale (Nürnberg - Hof - Dresden)“** sollen in den kommenden zwei Jahren 700 Mio DM investiert werden; die Hälfte davon kommt vorbehaltlich ausreichender Haushaltsmittel - vom Bund. Von 1999 soll sich die Reisezeit Hof - Dresden von derzeit 3 Std. 21 Min. auf gut 2 1/2 Stunden verringern. Dies soll mit dieselbetriebenen IC-Neigetech-Triebwagen geschehen.

Die **DB AG** hat sich am 10.7.96 für **Mannesmann** als Partner bei der Vermarktung des bahneigenen, bisher

weitgehend intern genutzten Kommunikationsnetzes (Basa-Netz) entschieden. Mannesmann wird 49,8 % am Bahntochterunternehmen **DBKom** übernehmen. Mit rund 40 000 km entlang der Strecken bis in die Innenstädte hinein betreibt die **DBKom** das zweitgrößte Telekommunikationsnetz nach der **Telecom**.

Der Bundesverkehrsminister **Wissmann** will das **Bundesamt für Güterverkehr (BAG)** und das **Eisenbahnbundesamt** „abspecken“. Beim **BAG** will er Außenstellen schließen oder zusammenlegen. Beim **Eisenbahnbundesamt** sollen die Bezirke mit den Niederlassungsstrukturen der **Bahn AG** identisch sein. Die Gespräche sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

Der Haushaltsausschuß des Europäischen Parlaments wehrt sich gegen beabsichtigte **Kürzungen bei den Trans-europäischen Netzen (TEN)**. Es bleibt abzuwarten, was im Dezember bei der zweiten Lesung des Haushalts 1997 herauskommt. Die Beschlüsse im Parlament müssen hierzu einvernehmlich getroffen werden.

Eine in Deutschland gebaute **Kombifähre**, eine der größten der Welt, ist im Juli vom Stapel gelaufen. Sie faßt 50 Güterwagen, 130 Lkw und 900 Passagiere. Sie soll im Dezember auf der Strecke **Rostock - Trelleborg** eingesetzt werden. Die **Deutsche Fährgesellschaft Ostsee (DFO)** – 100 %ige Tochter der **DB AG** – wird damit die Position des Marktführers im Fährverkehr auf der südlichen Ostsee behaupten.

Der Sitz der künftig selbständigen **DB Cargo AG** (Ein deutsches Wort für **Cargo** hat sich anscheinend nicht gefunden) soll **Mainz** sein. Dort sollen künftig 800 Mitarbeiter beschäftigt werden; schon jetzt sind in Mainz 577 Güterverkehrsmitarbeiter tätig. In **Duisburg** soll das **Kunden-Service-System** mit über 1000 Mitarbeitern entstehen. In **Berlin** wird es eine Außenstelle für den Ostverkehr geben und in **Frankfurt/Main** die **Transportleitzentrale**. In **Mainz** soll ein neues Gebäude am Stadtrand entstehen.

Die **Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)** verkaufen ihre für den **Stückgut-Haus-Haus-Verkehr** zuständige **Tochtergesellschaft** an ein Konsortium „**Transvision**“, in dem drei Straßenverkehrsunternehmen zusammengeschlossen sind. Der Schweizerische Eisenbahner-Verband hat Widerstand angekündigt. Befürchtet wird, daß damit der Stückguttransport vollständig auf die Straße verlagert wird.

300 leichte Dieseltriebzüge im Gesamtwert von fast 800 Mio DM hat die **DB AG** (Bereich Personennahverkehr) bei den Firmen **Duewag**, **Linke-Hofmann-Busch** und **Talbot** bestellt. Die Züge, ausgelegt für $V_{max} = 120$ km/h, sollen bevorzugt im **Regional- und S-Bahn-Verkehr** eingesetzt und ab Ende 1997 ausgeliefert werden. Erst vor wenigen Tagen erhielt die **Deutsche Waggonbau AG** Aufträge im Wert von 500 Mio DM für **Doppelstockwagen** und **Doppelstockschienenbusse**.

Das Bundesministerium für Verkehr sieht keine Möglichkeit, die **Bahnlinie zwischen Reithmering und Wasserburg-Stadt** wieder aufzunehmen. Sie soll auch nicht auf kommunale Trägerschaft übergehen. Die Stilllegung der Strecke ist durch Fristablauf beim Antrag der **DB** als genehmigt anzusehen. Die Strecke war 1987 durch einen Dammrutsch unterbrochen worden. Die Bundestagsabgeordnete **Angelika Graf**, die sich für „**Pro Bahn**“ eingesetzt hatte – die Strecke wird auf Grund der massiven Anstrengungen von „**Pro Bahn**“ wieder zwischen **Ebersberg** und **Reithmering** betrieben – sagte auf Grund der Nachricht aus Bonn: „Die Träume, die **Wasserburger Altstadt** wieder an die Bahn anzuschließen, muß man wohl endgültig zu Grabe tragen.“

Die **GRV** hofft, daß „**Pro Bahn**“ und die Stadt **Wasserburg** sich mit dieser Bonner Entscheidung nicht zufrieden geben werden.

Mit 280 km/h jagt der mit Meßtechnik vollgepfropfte **Thalys** zwischen **Würzburg** und **Fulda** hin und her. Die Franzosen wollen nicht nur wissen, wie der Stromabnehmer mit der deutschen Oberleitung auskommt, getestet wird auch, ob **Thalys** mit der Signaltechnik auf den deutschen Strecken zurechtkommt.

Der **Thalys** ist, wie schon in einer früheren Ausgabe der **GRV-Nachrichten** berichtet, eine Weiterentwicklung des französischen **TGV (Train à Grande Vitesse)**. Er kann mit vier Stromsystemen fahren. Er ist bereits auf der Strecke **Paris - Brüssel - Amsterdam** eingesetzt. Voraussichtlich im Herbst 1997 wird er über **Aachen** auch nach **Köln** fahren; bis zur Jahrtausendwende wird er dann auch **Frankfurt/Main** erreichen. Für die Strecke bis **Köln** sind vorerst 17 Züge bestellt worden. In Deutschland geht man davon aus, daß später, wenn die Strecke **Köln - Frankfurt** fertig ist, auch deutsche **ICE-Züge** zum Einsatz kommen werden. Von 1997 an steht dafür die zweite Generation des **ICE** zur Verfügung, die es dann auch in einer **Mehrstromvariante** geben wird.

In **Bosnien** ist die **Bahnverbindung zwischen Sarajevo und Mostar** im August wieder aufgenommen worden. Mit dieser Wiederinbetriebnahme der Strecke, die mit deutscher Hilfe repariert wurde, ist das größte Hindernis für regelmäßigen Zugverkehr zum **Adriahafen Ploce** beseitigt. Diese Bahnverbindung hat große Bedeutung für die Versorgung **Bosniens**.

Der Bundesverkehrsminister **Wissemann** möchte den **Fahrweg der Bahn** möglichst bald **verselbständigen**. Bekanntlich sind im Zusammenhang mit der Bahnreform die vier Geschäftsbereiche der Bahn (**Güter-, Personenfern-, Personennahverkehr** und **Fahrweg**) spätestens zu Beginn des Jahres 1999 in selbständige AG umzuwandeln.

Der **französische Staat** übernimmt künftig die **Finanzierung neuer Infrastrukturen für die SNCF**. Bislang hat die **SNCF** alle Investitionen selbst tragen müssen, was einer der Hauptgründe für die gigantische Verschuldung

von rund 200 Mrd FF (rund 60 Mrd DM) ist. Der von der Regierung forcierte Bau des TGV-Hochgeschwindigkeitsnetzes schlägt mit rund 45 Mrd DM zu Buche, für die Kredite aufgenommen werden mußten. Damit erfüllt die Regierung Frankreichs die Forderung des EG-Minister-rats vom 29.7.1991, wonach die Mitgliedsländer für die Entwicklung der nationalen Bahninfrastruktur zuständig sind. Damit vollzieht sich auch in Frankreich die Trennung von Fahrweg und Betrieb.

Nachdem die ÖBB 1993 eine Aufteilung in die Bereiche Infrastruktur und Absatz vorgenommen hat, überlegt jetzt der **Österreichische Verkehrsminister die politischen Gestaltungsbedingungen vom Markt zu trennen**. Wenn der Staat die Infrastruktur übernimmt, hat die ÖBB ein Entgelt für die Nutzung der Infrastruktur zu zahlen. Von den 39 000 Bediensteten der ÖBB sind etwa jeweils die Hälfte in den Unternehmensbereichen Absatz und Infrastruktur beschäftigt, deshalb müßten sowohl die Investitionen wie auch die Gehälter für die in diesem Bereich Tätigen bezahlt werden. Umgekehrt darf dann der Absatz keine öffentlichen Zuschüsse mehr bekommen.

Mit einjähriger Verspätung beginnt **Spanien** jetzt mit dem Bau einer **zweiten Hochgeschwindigkeitsstrecke** mit der Spurweite von 1,435 m zwischen **Madrid und Barcelona**. Die Regierung gab 280 Mio DM für den Bau einer Teilstrecke im Raum von Saragossa frei. Die Strecke soll später bis zur französischen Grenze verlängert und damit der Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz erreicht werden. Die Fahrtdauer zwischen den beiden Städten soll von heute 6 1/2 auf 2 1/2 Stunden verkürzt werden.

Die **Europäische Kommission** hat das Förderprogramm für den Kombinierten Verkehr „Pact“ bis zum Jahre 2001 verlängert. Als Budget sind 66 Mio DM vorgesehen. Mit diesen Mitteln sollen Pilotprojekte und Forschungen gefördert werden.

In **Rotterdam** soll neben den großen verkehrlichen Aktivitäten ein Zentrum für die Demontage und umweltgerechte **Entsorgung ausgedienter Öl- und Gasplattformen** entstehen. Durch die Verschrottung können neue Güterströme entstehen. Es gibt allein in der Nordsee zwischen 200 und 250 Plattformen, die in den nächsten Jahren entsorgt werden müssen. So ist der Markt für diese Tätigkeiten groß. Man geht davon aus, daß im Jahr drei solcher Einrichtungen demontiert und umweltgerecht entsorgt werden können. Dies soll 150 neue Arbeitsplätze bringen.

Dr. Jürgen Heyer, Sachsen-Anhalts Minister für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr lehnte im Juni vor Güterkraftverkehrsunternehmen, die in der GdB zusammengeschlossen sind, eine Erhöhung der Straßenbenutzungsgebühr ab, solange die Leistung der Schiene nicht ausreicht. Er wies allerdings mit aller Deutlichkeit auf die

Umweltbelastungen der Lkw hin. Der zu erwartende Verkehrszuwachs müsse deshalb überwiegend von umweltfreundlichen Verkehrsträgern aufgenommen werden.

Der österreichische Finanzminister, Viktor Klima, erklärte, daß der **Semmeringbasistunnel** beschlossene Sache sei. Nun soll dieses Teilstück der „Pontebana-Achse“ als wesentliche Achse im Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) verwirklicht werden. In den nächsten fünf Jahren sollen 8,53 Mrd DM in einem Schieneninfrastrukturprogramm finanziert werden, davon entfallen auf die Pontebana-Achse einschließlich Semmering-Tunnel 2,82 Mrd. DM.

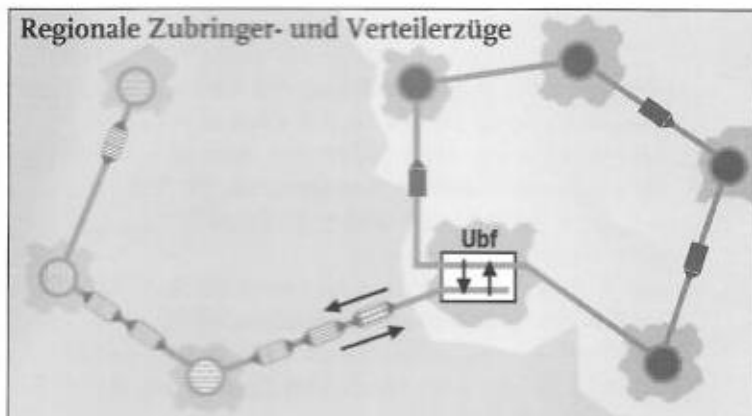
Der von Transcare Umweltverträgliche Verkehrskonzepte GmbH im Ruhrgebiet vorgesehene **Ringzug fährt nun doch**. Die Deutsche Rockwool mit ihrem Stammwerk in Gladbeck hat das Ring-Zug-Konzept aufgenommen und will durch Umstellung der Werkslogistik die ökonomischen und ökologischen Vorteile des Kombiverkehrs nutzen. Rockwool liefert vor allem Steinwollgedämmstoffe direkt an die Baustellen mit Hilfe von Wechselbrücken. Ein Portal-kran besorgt das Handling mit den Wechselbrücken. Der Ringzug wurde dadurch interessant, daß sich Rockwool den Lkw-Vorlauf zum nächsten Containerterminal spart. Die Waggons mit den Wechselbrücken fahren zum Gladbecker oder Oberhausener Bahnhof und werden dort an den Ringzug angehängt. Glaswolle ist ein leichter, voluminöser Baustoff, dessen Beförderung den Straßen-güterverkehr sicher weniger interessiert.

Die **DB AG** wird für den **Personen-Direktverkehr zwischen Ballungsgebieten eine neue Gesellschaft** gründen. Ab September 1997 soll die Metropolitan GmbH diesen Direktverkehr zunächst auf der Strecke Hamburg - Köln anbieten. Die Züge sollen nur in Hamburg, Köln, Essen und Düsseldorf halten und nur über eine Klasse verfügen. Es würden werktags vier, samstags eine und sonntags zwei Direktverbindungen angeboten. Marktforschungen hätten ergeben, daß zwischen Metropolen ein hohes Marktpotential bestehe.

Auf dem EU- Gipfel am 19.6.96 in Florenz wurden 1,85 Mrd DM für den **schnelleren Start der Vorrangigen Projekte aus dem Programm der „Transeuropäischen Netze (TEN)“ freigegeben**. Neil Kinnock wolle dafür noch in diesem Jahr 463 Mio DM freigegeben.

In der Liste der grundsätzlich wünschenswerten Projekte konnte Österreich den Ausbau der Verbindung von Bruck a.d.Mur nach Graz als Hochleistungsstrecke unterbringen.

Die **Transfracht Deutsche Transportgesellschaft mbH (TFG)**, Frankfurt/Main, seit 1969 als Tochtergesellschaft der DB für den Schienencontainerverkehr im DB-Konzern zuständig, wird sich ab 1.9.96 verstärkt dem nationalen und internationalen Seehafencontainerverkehr und dem internationalen Landcontainerverkehr widmen. Den



Binnencontainerverkehr gibt die TFG an die DB AG (DB Cargo) ab.

Transfracht international, die Transfracht Internationale Gesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH, Frankfurt/Main, hat am 31.08.96 ihre Geschäftstätigkeit aufgenommen. Sie ist die Nachfolgerin von Transfracht Deutsche Transportgesellschaft. Alleinige Gesellschafterin ist die DB AG. Die Gesellschaft hat im Bahnkonzern die Aufgabe, Angebote im maritimen und internationalen Containerverkehr zu vermarkten. Zusätzlich bietet sie Serviceleistungen rund um den ruhenden Container an.

Die **italienischen Staatsbahnen (FS)** haben in 1995 einen **Betriebsverlust von 1,52 Mrd DM** eingefahren. Dies ist zwar deutlich weniger als in den vorausgegangenen Jahren, doch will sich die FS weiter anstrengen, den Verlust künftig zu mindern. Lorenzo Necci, Chef der FS, will deshalb die **Sanierungsstrategien für den Dreijahresplan 1996 bis 1998** überarbeiten. Dazu gehört auch die Trennung von Infrastruktur und Betrieb in einer jeweils eigenen Gesellschaft sowie die Absenkung des Personalbestandes.

Die **Firma Kühne und Nagel** will den **Bahnverkehr intensiver nutzen**. Sie schuf in Bielefeld, Frankfurt/Main und Leipzig hauseigene Bahnzentren. Dabei sollen den Kunden maßgeschneiderte Komplettangebote von Haus zu Haus offeriert werden.

Nachdem Kempten schon seit den 60er Jahren Vorreiter im **Mülltransport per Bahn** ist, sollen nunmehr 15 000 t Müll per Bahn von Lindau zur Müllverbrennungsanlage in Kempten gefahren werden.

Die **Bundesregierung** setzt auf sinkende **Trassenpreise** der DB AG. Begründet wird diese Auffassung damit, daß sich die Auslastung des Netzes noch verbessern lasse und die Schieneninfrastruktur produktiver genutzt werden könne.

Der **Frachtpostverkehr in Dänemark** wird nach Inbetriebnahme der Große-Belt-Querung 1997 vollständig **auf die Schiene verlagert**. Täglich werden zwischen Kopenhagen und den Landesteilen Fünen und Jütland acht Postzüge mit 140 Km/h Geschwindigkeit verkehren. (In Deutsch-

land ist der Frachtverkehr der Post weitgehend auf die Straße abgewandert.)

Die britische Regierung hat vor kurzem dem Konsortium London and Continental Railways den **Zuschlag für den Bau und Betrieb der Eisenbahn-hochgeschwindigkeitsstrecke von London zum Ärmelkanaltunnel** erteilt. Der Streckenausbau soll 2002 beendet sein, dann schrumpft die Reisezeit von London nach Paris auf 2 Stunden und 25 Minuten.

In Sachen **Brenner-Maut** wird die EU-Kommission in Brüssel an die österreichische Regierung eine begründete Stellungnahme nach Artikel 169 EG-Vertrag richten - die Vorstufe eines Vertragsverletzungsverfahrens vor dem Europäischen Gerichtshof.

Die seit Jahren diskutierte **Verschärfung der Promille Grenze im Straßenverkehr** ist vom Tisch. Bundesverkehrsminister Wissmann begründete seine Haltung damit, daß bei 90 % der alkoholbedingten Unfälle die beteiligten Fahrer mehr als 0,8 Promille, jeder zweite Fahrer sogar über 1,5 Promille im Blut hätten.

Am 28.6.96 wurde in **Straubing der jüngste Binnenhafen Deutschlands eröffnet**.

Karlsruhe erhält einen Stadtbahntunnel unter der Kaiserstrasse. Mit einer Mehrheit von 33 zu 15 Stimmen wurde dem 390 Mio DM teuren Vorhaben zugestimmt. Ein Antrag auf einen Bürgerentscheid wurde mit der erforderlichen Mehrheit im Stadtrat abgelehnt. Nun kann die Stadt das erforderliche Planfeststellungsverfahren einleiten und die 85 % Baukostenzuschüsse von Land und Bund beantragen.

Die **Schiffsentsorgung in der Nordsee** (Ablassen von Öl) macht immer wieder Schlagzeilen, nachdem die Strände mit Ölkümpen verunreinigt waren. Verkehrsminister Wissmann sprach sich dafür aus, die Nordsee zum Sondergebiet zu erklären. Die Umweltminister der norddeutschen Küstenländer verlangen die Verankerung der Entsorgungsgebühren in den Hafengebühren. Es wurde auch eine bessere Überwachung verlangt. Sollte es nicht in absehbarer Zeit zu einer europäischen Lösung kommen, sollte die Bundesregierung ein Modell zur Entsorgung entwickeln.

Im Zusammenhang mit seinem Aktionsjahr **„Kinder im Verkehr“**: - **Platz da! Kinder spielen draußen**- hat der VCD am 28.05.96 eine Presseveranstaltung durchgeführt, und zusammen mit dem ökologischen Ärztbund die Themen „kindergerechte Grenzwerte, Benzolgehalt des Benzins senken, Bleisprit vom Markt nehmen und die Sommer-smogverordnung novellieren“ behandelt. Rückfragen können Sie an VCD-Sprecher Burkhard Reinartz, Tel. 02 28 / 98 58 5-0 richten.

Personalia

Dr. Werner Coors, von 1992 bis Ende 1994 Präsident der Bundesbahndirektion Karlsruhe und anschließend Beauftragter der Konzernleitung der DB AG für das Land Baden-Württemberg trat Ende Juni in den Ruhestand.

Heinz Dürr, dem Vorsitzenden der DB AG, wurde der Titel eines Dr.-Ing. e.h. von der Rheinisch-Westfälischen Hochschule, Aachen, verliehen.

Frau Erika Emmerich, Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie, wird sich auf der Mitgliederversammlung am 10.10.96 nicht mehr zur Wahl stellen.

Die französische Regierung hat **Louis Gallois** zum neuen Präsidenten der SNCF berufen. Sein Vorgänger Le Floch befindet sich unter dem Verdacht der Veruntreuung und Betrugs als Präsident des Mineralölkonzerns „Elf“ in Untersuchungshaft.

Helmut Pohl, Beauftragter der Konzernleitung der DB AG für die Länder Niedersachsen und Bremen, ist 60 Jahre alt geworden. Er ist auch Beauftragter für das S-Bahn-System in Hannover zur Anbindung der EXPO 2000.

Dipl.-Ing. Knut Reimers, ehemaliges Vorstandsmitglied der DB, wurde am 7.8.96 65 Jahre. Reimers ist beim Wechsel des Vorstandes am 12.5.92 aus dem Vorstand ausgeschieden.

Burkhard Rümelin, früherer Leiter der Abteilung Wasserstraßen im Bundesverkehrsministerium und anschließend Vorstandsmitglied der Rhein-Main-Donau AG, vollendete am 18.7.96 sein 80. Lebensjahr.

Dr. Wolfgang Vaerst, früherer Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bundesbahn, ist 65 geworden.

Literaturhinweis

„Faktor vier“ - Doppelter Wohlstand - halbiertes Naturverbrauch, ein neuer Bericht an den Club of Rome, von Prof. Ernst Ulrich von Weizsäcker und dem Ehepaar Lovins, Colorado, Droemersch Verlagsgesellschaft Th. Knaur Nachf., München (ISBN 3-426-26877-9) 61 Abb., 147 Literaturhinweise, Preis DM 45.-

Die Autoren halten einen Richtungswechsel aus ökologischen und weltökonomischen Gründen für unausweichlich, weil die Menschen dieser Erde es sich nicht mehr leisten können, die natürlichen Ressourcen weiter wie bisher zu plündern.

In eigener Sache:

Die GRV ist zur Fortsetzung ihrer verkehrspolitischen und verkehrswissenschaftlichen Arbeit dringend auf Spenden angewiesen. Auch Anzeigen in den GRV-Nachrichten würden uns sehr helfen. Wenn Sie die Arbeit der GRV unterstützen wollen, so können Sie dies durch Überweisung einer Spende (sie ist steuerlich absetzbar) tun:

Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e. V.,

**Konto Nr. 63284-431
beim Postscheckamt Essen
(Bankleitzahl 360 100 43).**

Herausgeber: Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e.V.
Mitglied des Deutschen Naturschutzringes (DNR)
Brombergerstr. 5, 40 599 Düsseldorf
Telefon: (0211) 74 15 07

Verantwortlich im Sinne
des Presserechts:

Dr.-Ing. Alfons Thoma
Amsterdamerstr. 10
53117 Bonn
Telefon: (0228) 6899982
Fax: (0228) 6899984