

GRV Nachrichten

Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e.V.
Brombergerstr. 5, 40599 Düsseldorf

Verkehrspolitik

Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene – Möglichkeiten und Grenzen

Nach einem Vortrag des für den Güterverkehr zuständigen Vorstandsmitglieds der DB AG, Dr. Eberhard Sinnecker, vor dem Wirtschaftsbeirat der Union am 12.11.96.

Es lohnt sich, sich mit diesem Thema zu befassen. Die Verlagerung soll jedoch keine Einbahnstraße sein. In gewissen Fällen kommt auch eine Verlagerung von Schienenverkehren auf die Straße in Betracht. Im Wettbewerb spielen die externen Kosten eine bedeutende Rolle. In Europa müssen vor allem die Trassenpreise harmonisiert werden, damit der Schienengüterverkehr effizient betrieben werden kann. Weitgehende Verlagerungen sind jedoch ohne Lenkungsmaßnahmen im ordnungspolitischen Rahmen nicht möglich. Wir verlangen solche Maßnahmen nicht, denn wir sind der Auffassung, daß der Kunde nach Qualität und Attraktivität des Angebots entscheiden muß. Es muß aber hinterfragt werden, wer erreicht wirklich vor allem bei größeren Entfernungen innerhalb der Bundesrepublik sein Ziel innerhalb von 24 Stunden.

Die Bahn steht vor allem für Sicherheit, Umweltverträglichkeit und die Fähigkeit, Betriebsvorgänge weitgehend zu automatisieren. Aber auch Flexibilität ist gefragt. Hier muß man zugeben, daß die Straße auf diesem Gebiet der Bahn überlegen ist. Wir können auch bei Fahrverboten auf der Straße fahren, wollen aber nicht etwa nur Verkehr an den Wochenenden von der Straße übernehmen.

Immer wieder wird behauptet, die Bahn könne kaum Verkehre von der Straße übernehmen, weil die Bahn selbst kaum Fahrplantrassen mehr frei hat.

Dieser Auffassung hat ein vom Deutschen Verkehrsforum in Auftrag gegebenes Gutachten ein Ende gemacht. Das Gutachten (Wir berichteten in den GRV-Nachrichten Nr. 28 S. 15 hierüber) kommt zu dem Schluß, daß die Bahn noch erhebliche Kapazitäten besitzt.

Man muß nur die Entwicklung der beförderten Tonnage und der Tonnenkilometer vergleichen, dann kann man nicht umhin, festzustellen, daß durch den erheblichen

Inhalt

Verkehrspolitik

Verlagerung von Güterverkehr	1
Möllemann für Privatisierung von Straßen	3
Kinnock verteidigt Grünbuch	3
„Freeways“	5
Antwort auf Brief an Bundeskanzler Kohl	5
Bundeshilfen für den Nahverkehr	6
Telematik ist kein Allheilmittel	7
Die neue Kraftfahrzeugsteuer	7
Europa der Mautländer	8

Bahnen

Neue Renner der DB AG	9
Trassennutzung	9
Am Brenner tut sich etwas	11
Zulauf zur NEAT	12
DB AG verbesserte 1996 ihr Ergebnis	12
Umorganisation von Transfracht	13
Neue Relationen der BTZ	13
Partner für den Strombereich	13

Andere Verkehrsträger

Ausbau der Donau gestoppt	15
Elbe	15
Deutsche Flagge in Gefahr	15
Post geht auf die Straße	16

Ausland

Schneller über Großen Belt	17
Die Eisenbahn in Schweden	17
Die japanischen Eisenbahnen	18

Umweltschutz

Umweltbericht der DB AG	20
-------------------------	----

Kurzberichte

	22
--	----

Personalia

	24
--	----

Verkehrsrückgang bei der Bahn genügend Kapazitäten vorhanden sein müssen.

1985 672 Mio t und 126 Mrd tkm

1989 539 " " " 102 " "

1995 300 " " " 70 " "

(Die Werte von 1996 werden wieder etwas darunter liegen.)

Die Güterzüge der DB AG sind darüber hinaus nur zu 60% ausgelastet.

Es stellt sich deshalb überhaupt nicht die Frage, ob die Bahn mehr fahren kann. Gewiß gibt es einige Engpässe. Aber auch die Qualität des Bahntransport leidet nicht unter mangelnden Fahrplantrassen. Es entscheidet im wesentlichen nur das Preis/Leistungsangebot. Sicherlich hat der Personenverkehr wegen der immer noch großen Geschwindigkeitsunterschiede der beiden Zuggattungen die Vorfahrt. Daß es bei den Neubaustrecken vor allem untertags wegen des Taktes der Reisezüge Schwierigkeiten gibt, wird nicht bestritten. Aber durch die Neubaustrecken sind die parallel dazu verlaufenden „alten“ Strecken erheblich entlastet worden, so daß hier Kapazitäten frei sind. In der Nacht, wo keine Reisezüge auf den Neubaustrecken verkehren, sind diese frei für Güterzüge (Nachtsprung).

Zur Verbesserung des Angebots im Güterverkehr sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Entmischung des Netzes („Projekt 21“); die Maßnahmen sollen nicht weit in das nächste Jahrhundert verschoben sondern zügig umgesetzt werden. Ein eigenes Güterzugsnetz soll die Durchlässigkeit der Transporte erleichtern. Leichte Güterzüge können auf den Neubaustrecken schneller fahren.
2. Das Projekt „CIR ELKE“ soll eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz bringen. Durch dieses Projekt wird die Zugfolge wesentlich verbessert, was natürlich auch dem Güterverkehr zugute kommt.
3. Neue Informationssysteme werden eingeführt. Dazu wird vor allem das beabsichtigte Service-Zentrum beitragen; es wird die Kapazitäten im Netz entsprechend steuern.
4. Im Vordergrund steht der Kunde: Wir müssen ihm den Zugang zur Bahn wesentlich erleichtern. Hier vor allem muß die Bahn noch besser werden.
5. Mit den „Free-Ways“ oder besser „Freight-Ways“ (Frachtkorridore) wird auch das europäische Eisenbahnnetz durchgängiger werden.

Die Unternehmensziele der DB AG enthalten ein „Fitness-Programm“, das gezielt den Güterverkehr fördern soll:

Bessere Kundenorientierung: Wir verkaufen nicht mehr Wagenladungen oder Transporte im kombinierten Verkehr, sondern wir bieten den Transport von A nach B an. Den Kunden interessiert im einzelnen nicht, ob sein Gut als Wagenladung oder im Container transportiert wird.

Wir bieten von uns aus keine „Rollende Landstraße“ an, weil wir nicht die Lkw, sondern nur das Gut befördern wollen. Nach unserer Feststellung werden die Gleisanschlüsse nicht hinreichend genutzt. Uns trifft hier eine gewisse Schuld, daß wir uns zu wenig um die Kunden mit Gleisanschlüssen gekümmert haben. Dem soll ein besonderes Aktionsprogramm Abhilfe schaffen.

Der Einzelwagenverkehr ist nach wie vor für uns sehr wichtig. Das Service-Zentrum wird sich darum zu bemühen haben.

Wenn wir aus Daseinsvorsorgegründen die Fläche bisher unwirtschaftlich bedient haben, müssen wir uns aus diesen Verkehren zurückziehen. Wir betreiben solche Verkehre nur dann, wenn jemand bezahlt, so daß sie für uns wirtschaftlich sind. Wir wollen hier nicht der Problemlöser sein, und zur Bedienung der Fläche wollen wir mit den Spediteuren zusammenarbeiten. Aus diesen Gründen halten wir auch wenig von der Projekten der Länder Hessen, Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg mit sogenannten Ringzügen die Fläche für die Bahn wieder zu erschließen.

Unser Transportpreisangebot ist viel zu kompliziert. Wir müssen es entrümpeln.

Wir müssen unser Geschäft im Güterverkehr weiter intensivieren: Wir werden uns dem Wettbewerb stellen und vor allem um Schienenleistungen kämpfen, wo sie besser als die Leistungen des Lkw sind. Wir werden uns durch Kostensenkung um eine Produktivitätssteigerung bemühen, was uns bereits in gewissem Umfang gelungen ist. Wir haben noch einige Potentiale, die noch ausgeschöpft werden können. Zum Beispiel haben wir die Zahl der Rangierbahnhöfe von 36 auf 16 abgesenkt. Auch die Zahl der Knotenbahnhöfe wurde erheblich vermindert. Wir dürfen nicht nur die Strecken weiter rationalisieren, z.B. durch Fernsteuerung, sondern wir müssen auch die Automatisierung von Rangierbahnhöfen weiter vorantreiben. Hier sind nicht unerhebliche Investitionen angesagt, genauso wie für den weiteren Ausbau des kombinierten Verkehrs.

Innovationen für den Güterverkehr müssen geprüft und, wenn sie Vorteile bringen, auch eingeführt werden:

Im Vordergrund steht der Cargo-Sprinter. Mehrere Cargo-Sprinter lassen sich zu Zügen zusammenfassen. Wir wollen die automatische Kupplung sukzessive einführen. Bei den Bremsen wollen wir weg von den bisherigen zu langsam wirkenden Luftdruckbremsen zu elektro-pneumatischen Bremsen. Für den Kohleverkehr überlegen wir den Einsatz von besonders geeigneten Fahrzeugen.

Es ist bei allem nicht zu vergessen, daß auch die Straße ihre Probleme hat.

Wir werben für den Ausbau eines möglichst flächendeckenden Terminalnetzes im Kombinierten Verkehr. Eine starke Integration der Verkehrsträger ist gerade im Hinblick auf die Mittelage Deutschlands unumgänglich. Die DB AG ist zur Zusammenarbeit mit dem Straßengüterverkehr bereit. Wir haben exzellente Systeme, die zu wenig aufeinander abgestimmt sind und betreiben eine gigantische Ressourcenverschwendung.

Alle Maßnahmen sollten sich auf das Ziel ausrichten, die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland nicht in Frage zu stellen. Die DB AG bemüht sich durch die erwähnten Absichten zur Förderung des Schienengüterverkehrs ihren Beitrag dazu zu leisten

Transport von Personen, Gütern und Informationen heißt Mobilität. Sie ist eine der organisatorischen Grundbedingungen für unser gesellschaftliches Zusammenleben. Mobilität wird gleich Freiheit gesetzt: „Freie Fahrt für freie Bürger“. Die Steigerung der Mobilität in Form von freier Teilhabe am Verkehr war während langer Zeit Ausdruck wachsenden sozialen und wirtschaftlichen Wachstums. Ungezügelter Mobilität hat aber ökologische, wirtschaftliche und soziale Folgeschäden, dessen werden sich die Bürger unseres Landes zunehmend bewußt. Mobilität als Ausdruck von Lebensqualität schränkt gleichzeitig die Lebensqualität ein. Wer im Verkehr agiert, vertritt seine Interessen und hält sie für rationell und legitim. Aber kann es so weitergehen? Die Straße stößt an ihre Grenzen. Jetzt schlägt der Bundesverkehrsminister den 6-spurigen Ausbau aller Bundesautobahnen vor. Wird es damit getan sein? Wir fordern eine rationale Verkehrspolitik, die die Marktanteile der umweltfreundlichen Verkehrsträger stärkt, das heißt der Freiheit im Verkehr müssen Grenzen gesetzt werden. Ob dies mit nur marktwirtschaftlichen Instrumenten möglich ist, darf bezweifelt werden.

Möllemann plädiert für die Privatisierung von Straßen

Der Landesvorsitzende der nordrhein-westfälischen FDP hat sich in Anbetracht des Kollaps, der auf die Straßen von NRW zukommt, für eine Privatisierung des deutschen Straßennetzes ausgesprochen. Angesichts der schwierigen Haushaltslage von Bund, Ländern und Gemeinden müsse sich der Staat von Aufgaben trennen. Eine Bundesratsinitiative solle den Stein ins Rollen bringen. Parallel dazu werde die FDP-Landespartei auch in Bonn initiativ werden.

Möllemann fordert eine Regierungskommission, die die rechtlichen Grundlagen einer Privatisierung prüfen soll. Als erster Schritt solle das Bundesfernstraßennetz privatisiert werden. Endziel sei die Privatisierung des gesamten

Straßennetzes, das mehrere rechtlich selbständige Gesellschaften betreiben könnten.

Die Gesellschaften sollten sich über Gebühren der Autofahrer finanzieren. Diese sollten zunächst pauschal erhoben werden und sich nach einer Übergangszeit an der Häufigkeit der Straßenbenutzung ausrichten. Denkbar sei eine Vignette, die die Kfz-Steuer ersetzen könnte. Vorteil einer Privatisierung sei auch die „Entpolitisierung“ des Straßenbaus.

Die GRV meint hierzu: Die Infrastrukturen von Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen werden unterschiedlich behandelt. Während die Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen ausschließlich in bundeseigener Verwaltung liegen, gelang es bei der Bahnreform den Ländern nicht, den Bund zu veranlassen, auch die Schienenwege des Bundes in eigene Verwaltung zu übernehmen. Der Bund übergab den Schienenweg der DB AG, was zumindest zu einer Ungleichbehandlung des Fahrwegs Schiene führt. Auch Dritte fordern, daß beispielsweise Trassenvergabe und -Trassenpreisfestsetzung nicht von der DB AG, sondern vom Bund wahrgenommen werden. Aus diesen Gründen plädiert auch die GRV auf Übernahme des Schienensfahrwegs durch den Bund.

Mit dem Vorschlag von Möllemann würden die drei Verkehrswege gleich behandelt werden. Es fragt sich nur, ob derartige Absichten politisch überhaupt durchsetzbar sind, wenn sie rechtlich möglich wären. Aus Gründen der Daseinsvorsorge hat der Bund bisher den Ausbau seiner Infrastruktur selbst bestimmt. Dabei hat er jahrzehntelang dem Ausbau der Straßen den Vorzug gegeben.

Die Infrastrukturen können nicht marktwirtschaftlichen Regeln unterworfen werden, so daß letzten Endes auch kein echter Wettbewerb im Verkehr stattfinden kann.

Kinnock verteidigt Grünbuch

Neil Kinnock lud im November 1996 einschlägige Verbände und Organisationen zu einer Diskussion über das Grünbuch „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ ein. Kinnock vertrat dabei die Auffassung, daß Verkehrsstaus in zunehmenden Maße das Sozialprodukt Europas belasten. Ein neues kosteneffektives Instrument sei nötig, das einen wirksamen Beitrag zur Verbesserung der Transportprobleme leistet. Die externen Kosten müssen den jeweiligen Verkehrsträgern angelastet – also internalisiert – werden. Es gehe ihm nicht darum, den Finanzministern neue Geldquellen zu eröffnen.

Gegenwärtig seien alle Verkehrsabgaben pauschal und erzeugten deshalb keinen Anreiz, das Verkehrsverhalten zu verändern. Künftig sollen Verkehrsnutzer höhere Steuern nur dadurch vermeiden können, daß sie umweltfreundliche Fahrzeuge einsetzen und Stauzeiten vermeiden oder sich sauberer und staufreier Verkehrsmittel wie Eisenbahn oder Wasserstraßen bedienen.

Dirigistische Maßnahmen will Kinnock nicht, diese würden nur der Wirtschaft schaden.

Von externem Nutzen des Straßenverkehrs will Kinnock nichts wissen.

Seine Gegner wiesen wie schon so oft darauf hin, daß es unmöglich sei, mit Hilfe fiskalischer Mittel Verkehrsverlagerungen durchzusetzen. Schiene, Binnenschiff, Short-Sea-Verkehr seien nicht in der Lage, signifikante Frachtanteile zu übernehmen. Weiter sei zu befürchten, daß bei einer Lkw-Verteuerung die Bahnen ebenfalls ihre Preise anheben, da sie in monopolistischen Strukturen lebten. Die Gegner vertraten auch die Ansicht, daß Road-Pricing nicht den geringsten Einfluß auf den Modal-Split haben werde, weil 85% der Fracht sowieso im Nahverkehr auf Distanzen unter 150 km befördert werde, wofür es keine Alternative gäbe. Weiter verwiesen Kinnocks Gegner auf eine Studie der Fahrzeugherstellerorganisation OICA, die aufzeige, daß das Problem der Internalisierung der externen Kosten im Verkehr aus dem einfachen Grunde bereits gelöst sei, weil es keine Kosten mehr gäbe, die noch nicht internalisiert seien. Durch eine Flottenerneuerung werde die Luftbelastung 70% niedriger sein als heute.

Auch anlässlich eines Besuches Ende vergangenen Jahres beim Deutschen Verkehrsforum verteidigte Kinnock seine Politik und führte u.a. aus: „Teile der Straßenlobby und der Industrie (Auch der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages hat sich zum Grünbuch sehr zurückhaltend geäußert und dem Deutschen Bundestag empfohlen, er solle die Bundesregierung auffordern, die Methoden und Ergebnisse des Grünbuchs abzulehnen. Die Red.) führen an, daß die Umsetzung des Grünbuchs die Vernichtung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit zur Folge hätte. Einige dieser Behauptungen und verdrehten Darstellungen sind so absurd, daß man eigentlich darüber lachen müßte, wenn die Angelegenheit nicht so ernst und wichtig wäre“, meinte Kinnock. „Ich finde es geradezu ironisch, wenn verbissene Verfechter der Preisregulierung plötzlich vorgeben, die Preise hätten keinen Einfluß auf das Verkehrsverhalten. Im gleichen Atemzug behaupten sie natürlich, daß ein Preisanstieg verheerende Folgen für die Wirtschaft haben würde.“ Kinnock drückte die Hoffnung aus, daß sich sein Ansatz schließlich durchsetzen werde. Glücklicherweise zeichnet sich allmählich ein Konsens zu einigen Kernfragen ab.

Die einzigen Verbündeten Kinnocks scheinen die Eisenbahnen zu sein, die sich bereits am 31. Juli 1996 vorbehaltlos hinter das Grünbuch stellten. Aber auch Teile des Europäischen Parlaments und die großen Umweltverbände stehen auf Kinnocks Seite.

Angesichts der Tatsache, daß der Schienenanteil zwischen 1990 und 1995 von 32% auf 15% gefallen, also halbiert wurde, glaubt die Europäische Kommission, daß alle, die an einer Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs in Europa interessiert sind, nur die Wahl hätten: entweder Aufbau eines effektiven Systems, das die Bedürfnisse des Frachtmarktes befriedigt und dadurch Arbeitsplätze und

Umwelt schützt, oder der schleichende Tod der Bahnen im Güterverkehr (Change or die).

Die Union westeuropäischer Industrie- und Handelskammern kritisierte das Grünbuch:

1. Nach ihrer Meinung müßte eine Optimierung der Infrastruktur auch die Beseitigung von Engpässen durch Aus- und Neubaumaßnahmen bedeuten. Dagegen empfiehlt das Grünbuch, die Engpässe mit Staugebühren zu belegen. Dies würde nach Ansicht der Kammern die europäische Wirtschaft schwer beeinträchtigen und zu einer Verminderung der Wettbewerbsfähigkeit auf den Weltmärkten führen.

Die Kammern verkennen dabei den langen Zeitraum, der notwendig wäre, die Engpässe zu beseitigen. Die GRV meint, das Grünbuch liegt hier richtig, denn sein Vorschlag dürfte zu Verlagerung von Straßenverkehren auf andere, noch aufnahmefähige Verkehrsträger führen, wenn Staukosten auferlegt würden.

2. Die Internalisierung der externen Kosten müßte bei allen Verkehrsträgern in gleicher Weise und gleicher Tiefe durchgeführt werden.

Das ändert an der Belastung des Straßengüterverkehrs nichts, denn Schiene und Wasserstraße sind eben umweltfreundlicher und verursachen für die gleiche Verkehrsleistung weniger externe Kosten.

3. Das Grünbuch gehe ausschließlich auf den Güterverkehr ein und der volkswirtschaftliche Nutzen des Straßengüterverkehrs werde nicht anerkannt.

Die Behandlung des Güterverkehrs ist besonders vordringlich, weil durch Nichthandeln die umweltfreundlichen Verkehrsträger vom Güterverkehr mehr und mehr ausgeschlossen werden. Die Berücksichtigung des volkswirtschaftlichen Nutzens des Straßengüterverkehrs ist, wenn es einen gibt, hier nicht relevant und kann keinesfalls gegen die immensen Schäden aufgerechnet werden.

4. Die enormen technischen Erfolge bei der Lärm- und Abgasreduktion sollten ermutigen, die Ökologisierung des Verkehrs auf diesem Weg und nicht über zusätzliche Abgaben voranzutreiben.

Der Straßenverkehr wird nach wie vor hinter den Bahnen, was die Ökologie anbelangt, herhinken. So verursacht die Straße z. B. nach wie vor viel zu hohe Unfallfolgekosten.

5. Die Staukosten werden von den Verkehrsteilnehmern größtenteils selbst bezahlt, sie sind schon internalisiert.

Es geht vordergründig nicht um die Bezahlung von Staus, sondern um ihre Vermeidung durch die Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsträger.

6. Das Grünbuch sagt aus, daß die reinen Infrastrukturkosten der Straße innerhalb der EU mit ca. 65 Mrd ECU überzahlt sind. Diese Überdeckung sei in keinem europäischen Land bisher dazu benutzt worden, die Straßeninfrastruktur bedarfsgerecht auszubauen, sondern diese Überschüsse sind zur Abdeckung von allgemeinen Haushaltsdefiziten verwendet worden.

Die eingehenden Abgaben und Steuern werden, abgesehen von wenigen Ausnahmen, praktisch in keinem Land direkt zur Tragung bestimmter Kosten verwendet. Im übrigen werden nur die reinen Infrastrukturkosten gedeckt, nicht aber Unfallhilfe, Polizeieinsatz, Krankenhäuser und Emissionsschäden.

7. Obwohl der Lkw die Anforderungen des Verkehrs in optimaler Weise erfüllt, unterstützen die IHK die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Eisenbahn und Schiff mit marktwirtschaftlichen Mitteln.

Wozu diese Unterstützung bisher geführt hat, läßt sich an den stetig sinkenden Anteilen vor allem der Eisenbahnen am Verkehrskuchen ablesen.

Revitalisierung der Eisenbahn durch „Freeways“

Mit dem Weißbuch „Eine Strategie der Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft“ will die EU-Kommission dem Verkehrsträger Bahn den Weg in die Zukunft ebnen. Dazu ist es nach ihrer Auffassung notwendig, daß die Eisenbahn ihre Organisationsstruktur grundlegend ändert und sich zum modernen Dienstleistungsunternehmen wandelt. Die Kommission kann aber nur einen Rahmen vorgeben, die eigentliche Umstrukturierung liegt in der Verantwortung der Mitgliedstaaten.

Nach Auffassung der Kommission müssen die Güterverkehrsdienste langfristig einen offenen Fahrwegzugang erhalten, um die Wettbewerbsnachteile der Bahn zu kompensieren. Als Zwischenlösung wird die Einrichtung einiger transeuropäischer „Eisenbahngüterfreeways“ vorgeschlagen. Diese Strecken könnten von allen Güterverkehrsdiensten zu attraktiven Preisen genutzt werden und den Effekt haben, daß sich die Wartezeiten an den Grenzen verringern. Die Schienenbetreiber sollen den Zugang zu ihren Netzen gemeinsam zu einheitlichen Tarifen und Bedingungen vermarkten. Dazu wäre es sinnvoll, zentrale Anlaufstellen zu schaffen. Längerfristig wird die Einrichtung einer europäischen Eisenbahnagentur angestrebt, um Schwierigkeiten mit der Zuweisung von Trassen direkt angehen zu können.

Wenn der Schienenverkehr der reinen Wirtschaftlichkeit unterworfen wird, müßten einige Bahnhöfe in abgelegenen Regionen bald ihre Pforten schließen. Durch den Abschluß öffentlicher Dienstleistungsverträge zwischen Staat und Betreibergesellschaft soll dies verhindert werden. Diese Verträge legen genau fest, welche Dienstleistung zu welchem

Preis erbracht werden soll. Über Organisation, Niveau und Definition einer Leistung zum Gemeinwohl entscheiden die Behörden der Mitgliedstaaten. Darüber hinaus sollen Marktmechanismen auch in diesem Bereich zum Zuge kommen, z.B. über einen offenen Fahrwegzugang.

Obwohl bei der Vernetzung der nationalen Eisenbahnen beträchtliche Fortschritte zu verzeichnen sind, existieren in einigen Bereichen noch große Probleme. Beispielsweise bedienen sich die Eisenbahngesellschaften bei der Beschaffung von Ausrüstungen vorwiegend des heimischen Marktes.

In der Praxis bedeutet die von Land zu Land unterschiedliche Technik eine Behinderung des Verkehrs. Die Kommission ist bestrebt, die nationalen Schienenwege zu transeuropäischen Netzen zu verbinden und fördert die Entwicklung von Zügen ins Eisenbahnsystem der Zukunft.

Drei grenzüberschreitende Schienen-Freeways will der European Freight & Logistik Leaders Club (F&L) auf eigene Faust in Angriff nehmen. Ausgewählt wurden dafür die Relationen Barcelona-Wolfsburg, Großbritannien-Ungarn und Amsterdam-Mailand. Das gab im November 1996 der Leiter der Arbeitsgruppe „Die Zukunft der Schienenfracht in Europa“, J.M. Fritzen, Geschäftsführer der Volkswagen Transport GmbH, bekannt.

Dazu seien mehr Preistransparenz und die Möglichkeit, Slots auf europäischen Bahnen zu buchen, erforderlich. Auch müßten die Bahnen viel schneller als bisher auf Anfragen antworten. Das Ziel des Clubs müsse es sein, den Transport in Europa neu zu konstruieren.

Antwort auf den Brief der GRV an Bundeskanzler Kohl vom 14.8.96

(Der Brief ist in GRV NA Nr. 29 veröffentlicht.)

Sehr geehrter Herr Kammer,

Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl dankt Ihnen für Ihr Schreiben vom 14.8.96. Er bat das Bundesverkehrsministerium als das für diesen Sachverhalt zuständige Ministerium die Beantwortung Ihres Schreibens zu übernehmen.

Eine möglichst verursachergerechte Wegekostenanlastung ist auch Bestandteil der verkehrspolitischen Zielsetzungen der Bundesregierung.

Das Bestreben der EU-Kommission, mit dem Grünbuch „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ eine breite Diskussion über Möglichkeiten und Grenzen von preis- und abgabenpolitischen Maßnahmen als Instrumente der Verkehrspolitik anzuregen, wird grundsätzlich begrüßt.

Ebenfalls zu begrüßen ist das Anliegen, die preispolitischen Instrumente im Sinne marktkonformer Lösungen langfristig zu berücksichtigen. Das von der Kommission vor-

geschlagene preispolitische Vorgehen sollte jedoch nicht gleichbedeutend mit einem völligen Verzicht auf die übrigen Instrumentarien sein. Vielmehr kommt hier die gesamte Bandbreite an marktwirtschaftlichen Maßnahmen bzw. Instrumentarien in Betracht. Alle diese möglichen Maßnahmen sowie auch ordnungspolitische und technische Maßnahmen müßten dabei in ein ausgewogenes Gesamtkonzept eingebunden werden. Es wird für erforderlich gehalten, alle Möglichkeiten des Ordnungsrechts und der technischen Standards nach wie vor auszuschöpfen, da diese den Vorteil haben, an den Ursachen negativer Wirkungen anzusetzen und diese gar nicht erst entstehen zu lassen.

Eine volle Wirkung der Preisgestaltung auf das Verbraucherverhalten setzt voraus, daß dieses Verhalten allein von wirtschaftlichen Erwägungen bestimmt wird und der Verkehr relativ stark auf Preisänderungen reagiert. Diese Voraussetzungen sind jedoch auf dem Verkehrsmarkt in der Realität in dieser Form nicht vorhanden. Darüber hinaus spielen neben dem Preis noch weitere Faktoren eine wesentliche Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels, so insbesondere die Erreichbarkeit, Qualität, Kapazität und Fahrzeit alternativer Angebote. Vor allem in ländlichen Gebieten haben die Nutzer häufig gar nicht die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsträgern.

Wie auch die EU-Kommission einräumt, sind die Probleme der Methodik, der Datenerfassung und der Bewertung externer Effekte derzeit sehr groß. Es besteht daher die Gefahr, daß die Unbestimmtheit der Bewertung der externen Effekte dazu führt, daß die Auseinandersetzung hierüber letztendlich interessenbedingt geführt und damit ein Konsens nur schwer erreichbar sein wird. Darüber hinaus wird die Vermischung zwischen diesem Thema auf der einen und der Wegekostenproblematik auf der anderen Seite vor dem Hintergrund der Gefahr gesehen, daß beide Probleme dann zumindest mittelfristig ungelöst bleiben.

Vorrangig für die Bundesregierung ist in diesem Zusammenhang eine angemessene Anlastung der Wegekosten, namentlich die deutliche Erhöhung der zeitabhängigen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw.

Der Weg hin zu einer Internalisierungsstrategie auch externer Effekte des Verkehrs ist eher langfristig zu sehen. Die Diskussion hierüber hat erst begonnen. Es wird daher noch einer sehr intensiven Diskussion bedürfen, um das Thema der externen Effekte sowohl nach seinen theoretischen Grundlagen als auch hinsichtlich der dann hierauf ggf. aufzubauenden politischen Umsetzungsstrategien zu einem politisch stabilen Konsens innerhalb der EU zu führen.

Vor diesem Hintergrund strebt der Bundesminister für Verkehr daher im Rahmen der derzeit laufenden Diskussion um eine Revision der Gebührenobergrenze für Straßenbenutzungsgebühren für schwere Lkw innerhalb der EU eine marktkonforme Erhöhung des Gebühren-

niveaus an. Die derzeit in der EU vorgeschriebene Gebührenobergrenze von 1.250 ECU (rd. 2.352 DM) pro Jahr für zeitabhängige Autobahnbenutzungsgebühren ist für Deutschland als Transitland völlig unbefriedigend.

Darüber hinaus wird das Ziel verfolgt, etwa um das Jahr 2000 zu einer Ablösung der derzeitigen zeitabhängigen Gebühr durch eine verursachergerechte, streckenbezogene Gebühr für Lkw mit einem automatischen Erhebungssystem zu kommen.

Mit freundliche Grüßen

Im Auftrag
gez. Dr. Sandhäger

Die GRV ist der Auffassung, um nur einen Begriff aus dem Antwortschreiben herauszugreifen, daß ein Konsens in der Frage der externen Kosten mit der Straße nie zu erreichen sein wird. Hier sind politische Entscheidungen anzumahnen.

6-spuriger Ausbau der Autobahnen

Für Bundesverkehrsminister Wissmann bleibt ein Ausbau des Straßennetzes ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik. Im Vergleich zum Jahr 1996 sinkt der Verkehrsetat 1997 zwar um rund 6 auf 45 Mrd DM. Dennoch bleiben die vorgesehenen Investitionsansätze mit einem Volumen von 20 Mrd DM auf hohem Niveau. Dabei bleibt die Straße ein bestimmendes Element bei der Bewältigung der Verkehrsströme. Wie 1996 stehen auch weiterhin jährlich ca. 10,1 Mrd DM für die Bundesfernstraßen zur Verfügung. Davon entfallen 8,1 Mrd DM auf Investitionen. Trotz der Einsparungen im Etat werden die Investitionen in Straße und Schiene nicht gekürzt.

Es sei ein Gebot volkswirtschaftlicher Vernunft, nicht nur in den neuen, sondern auch in den alten Bundesländern Verkehrsinvestitionen mit volkswirtschaftlichem Nutzen zu realisieren. Angesichts zunehmender Verkehrsdichte auf den Hauptachsen geht es in erster Linie um den sechs-spurigen Ausbau der Autobahnen. So soll etwa die A2 schon im Jahr 2000 durchgehend auf sechs Spuren befahrbar sein. Allein im Abschnitt Bielefeld-Berlin sollen 3,7 Mrd DM investiert werden. Wissmann wörtlich: „Schritt für Schritt erweitern wir die vorhandenen Autobahnen auf mindestens sechs Spuren“.

Nach Auffassung der GRV ist der sechsspurige Ausbau ein Geschenk an den Güterfernverkehr. Die Lkw haben damit ihre eigene Spur: Trotzdem können sie freieweg auch überholen und damit den Verkehrsfluß empfindlich stören. Der Güterverkehr der Bahn bleibt dabei auf der Strecke.

Bundeshilfen für den Nahverkehr

Bundesverkehrsminister Wissmann hat im Oktober 1996 den Ländern sein Programm für den Ausbau des ÖPNV bis zum Jahr 2000 nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bekanntgegeben.

Das Programm, das mit den Ländern aufgestellt worden ist, sieht vor, daß der Bund in den alten Ländern 100 Vorhaben mit einem Bundesanteil von 15,9 Mrd DM fördern wird. Insgesamt kosten diese Vorhaben 31,5 Mrd DM. In den neuen Bundesländern sind es 33 Vorhaben mit einem Bundesanteil von 3,1 Mrd DM. Die Gesamtkosten betragen hier 6,6 Mrd DM. In den Ballungsgebieten will der Bund bis zum Jahr 2000 U-Bahn-, S-Bahn- und Stadtbahnvorhaben mit 3,8 Mrd DM fördern.

Dieses Bundesprogramm nach dem GVFG ergänzt entsprechende Länderprogramme für den kommunalen Verkehrsausbau, für den der Bund den westlichen Ländern 11,7 Mrd DM pauschal zuweist. Über diese Mittel entscheiden die Länder in eigener Zuständigkeit.

80% der Mittel stehen für die Länderprogramme, 20% für das Bundesprogramm zur Verfügung.

Telematik kein Allheilmittel

Das Wort setzt sich zusammen aus *Telekommunikation* und *Informatik*. Die Anwendungsmöglichkeiten sind sehr breit gefächert. Sie gelten sowohl für die Schiene (z. B. CIR ELKE) wie auch ganz besonders für die Straße. Sie reichen von der einfachen Datenerfassung bis zu satellitengestützten Ortungsmöglichkeiten. Besonders im Vordergrund stehen neben verkehrsleitenden Maßnahmen (gesteuerte Verkehrsschilder mit Geschwindigkeitsangaben und Leithinweisen) die Erfassung von Streckenkilometern, die Pkw oder Lkw auf Autobahnen oder anderen Straßen zurückgelegt haben, und die elektronische Erfassung von Mautgebühren und das Kassieren per Kreditkarte oder Kontoabbuchung (Road-Pricing). Man redet von 200 Mrd DM, die die Telematik für die entsprechenden Unternehmen interessant machen. Aber größere Staus beseitigen kann sie nicht, sie kann nur den Zeitpunkt, zu dem Infrastrukturmaßnahmen notwendig werden, etwas hinauschieben. So wird z. B. trotz CIR ELKE die Schiene zwischen Offenburg und Basel eines Tages vierspurig ausgebaut werden und der Ausbau weiterer Autobahnen wird, wenn sich an der Verkehrspolitik nichts Grundlegendes ändert, Tatsache werden.

Zuzugeben ist, daß z. B. durch verkehrsbeeinflussende Beschilderung auf der Autobahn im Norden Münchens, auf der täglich Staus gemeldet werden, sich zumindest die Zahl der Unfälle erheblich gesenkt hat.

Die neue Kraftfahrzeugsteuer

Die neue Autoabgassteuer, die der Deutsche Bundestag am 14. 11. 1996 beschließen wollte, kann nicht zum 1. 1. 1997, sondern frühestens am 1. 4. 1997 in Kraft treten. Die Verschiebung wurde wegen des zu erwartenden Einspruchs des Bundesrates beschlossen.

Im Gesetzesentwurf wird die Kfz.-Steuer nicht mehr nach der Motorgröße sondern nach dem Schadstoffausstoß berechnet. Durch ein gestaffeltes Prämiensystem sollen dem Autofahrer Anreize gegeben werden, sich einen Wagen mit modernster Abgasreinigung anzuschaffen. Vorgesehen sind Steuerbefreiungen zwischen 250 und 1200 DM für äußerst schadstoffarme Autos. Vom Jahr 2003 an soll es keine Kfz.-Steuer mehr geben, sie soll dann auf die Mineralölsteuer aufgeschlagen werden. Wer viel fährt, zahlt dann viel Steuer. Dies wird im Gesetzesentwurf zwar erwähnt, aber nicht geregelt.

Für die Länder, die Empfänger der Kraftfahrzeugsteuer sind, ist daher das Gesetz nach Auffassung der SPD eine „leere Hülse“. Die Verluste der Länder werden auf 130 bis 200 Mio DM/Jahr geschätzt.

Die EU läßt jetzt die zwei von Deutschland geförderten Abgasnormen Euro III und IV zu, die jedoch frühestens vom Jahr 2000 an eingeführt werden sollen. Die erste liegt bei den Schadstoffemissionen um 30%, die zweite um 60% unter Norm Euro II. Bei Euro III/IV gelten 0,17/0,06 g Kohlenwasserstoffmasse je Kilometer (im Beschleunigungstest) als Grenzwert und 0,14/0,07 Gramm Stickoxidmasse für Benziner und 0,05/0,025 g Partikelmasse für Dieselfahrzeuge.

Vorgesehen sind folgende Steuerregelungen:

- **Euro II:** Die Steuerbefreiung beträgt bis zu 250 DM für Benzinfahrzeuge und wegen der höheren Umstellkosten bis zu 500 DM für Diesel-Pkw, die jeweils vor dem 1. 1. 2000 erstmals zum Verkehr zugelassen werden.
- **Euro IV:** Die Steuerbefreiung beträgt unter den gleichen Bedingungen 600 bzw. 1200 DM.
- **Fünf-Literautos:** Bei erstmaliger Zulassung vor dem 1. 1. 2000 werden solche Fahrzeuge mit geringem Verbrauch (gemessen mit dem Grenzwert 120 g CO₂-Ausstoß je km) bis 500 DM gefördert.
- **Drei-Liter-Autos:** Unabhängig vom Tag der Erstzulassung werden solche Fahrzeuge (mit maximal 90 g Schadstoffausstoß je km) mit bis zu 1000 DM von der Steuer befreit.

DIHT gegen höhere Kosten im Strassengüterverkehr

Die angekündigte Anhebung der Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw bezeichnet der Deutsche Industrie- und Handelstag (DIHT) als bedenklich, da eine finanzielle Kompensation nicht in Aussicht gestellt sei. Somit werde die Gebührenanhebung nur zur Erhöhung der Transportkosten führen. Die deutschen Lkw-Unternehmen

stunden wegen der hohen nationalen Steuer- und Abgabenlast ohnehin schon unter starkem internationalen Wettbewerbsdruck. So schrieb der DIHT an den Bundesverkehrsminister.

Zwar sieht es der DIHT auch für wünschenswert an, daß mehr Güter auf der Schiene transportiert werden. Solange jedoch die Eisenbahn nicht ihre Systemvorteile verstärke und für Langstreckentransporte attraktiver werde, sei ein Ausweichen von der Straße auf die Schiene kaum möglich. Außerdem fehle es am nötigen Wettbewerb auf der Schiene. Der Bundesverkehrsminister solle dazu klare Signale setzen.

Ein Europa der Mautländer?

Wir können uns in Europa frei bewegen, das Schengener Abkommen hat es möglich gemacht. Aber so meint der ADAC, anstelle der weggefallenen Schlagbäume finden sich die Mautstellen, die fordernd den Weg versperren. In der Schweiz seit Jahren die Autobahnvignette und in Österreich das „Pickel“ ab 1. 1. 97. Haben wir von diesem Europa geträumt?

Bundesverkehrsminister Wissmann will keine Autobahngebühren für Pkw erheben. Er sagte, eine solche Gebührenerhebung sei endgültig vom Tisch. Es bildete sich jedoch gegen diese Pläne Widerstand in der Koalition. So fordern verschiedene Bundestagsabgeordnete, allen voran aus Bayern und Baden-Württemberg, auch bei uns eine Autobahnvignette einzuführen: Warum sollen Schweizer, Italiener oder Österreicher unsere Autobahn gratis befahren dürfen, wir aber ihre nur gegen Obolus?

Die Einführung bei uns hat aber einen Haken: Die Maut müßten nach EU-Recht nicht nur die ausländischen Pkw-Fahrer bezahlen, die angeblich nur 5% der Km-Leistungen auf unseren Autobahnen erbringen, sondern auch wir alle. Und zwar nicht zu knapp, nämlich mindestens 150.-DM/Jahr. Das brächte dem Staat insgesamt etwa 2,5 Mrd DM in die Kassen, aber jedoch höchstens 75 Millionen DM von ausländischen Fahrern. Der Verwaltungsaufwand

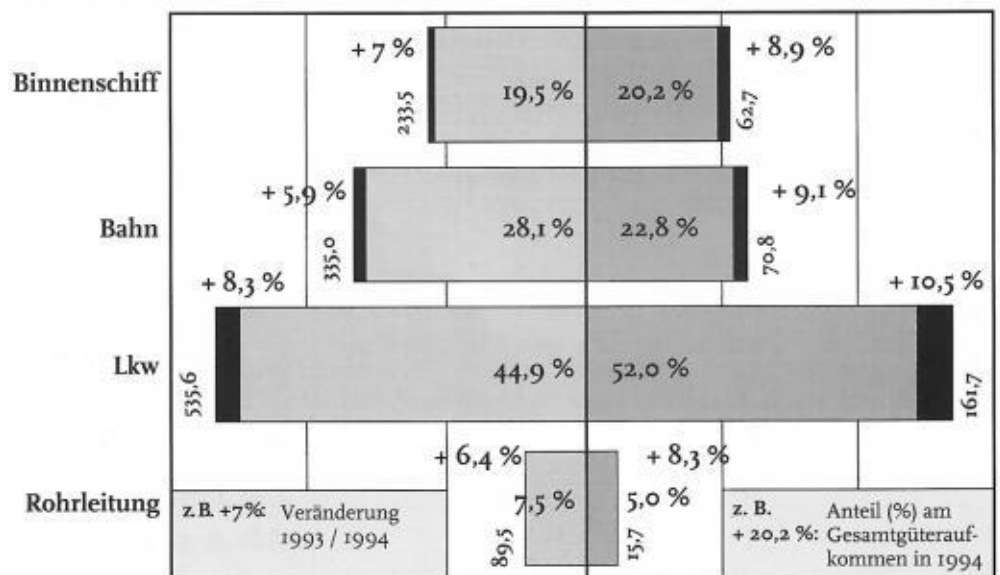
stünde in einem krassen Mißverhältnis zu den Einnahmen. Deshalb lehnen der Bundesfinanzminister und der Verkehrsminister die Vignette ab.

Im Gegensatz dazu ist der bayerische Ministerpräsident der Auffassung, auch in Deutschland müsse die Vignette her. Das sei in hohem Maße eine Frage der europäischen Gerechtigkeit, nachdem nahezu alle Nachbarländer die deutschen Pkw-Fahrer kräftig zur Kasse bitten. Dagegen meint der CSU-Abgeordnete Adolf Dinglreiter, Vorsitz der CSU-Kommission für Verkehrspolitik, daß solche Vorschläge nicht zu Ende gedacht seien. Der Ausländeranteil sei mit 2 bis 3 % sehr gering. Und weiter: Solle man 600 Mio DM aufwenden, um 60 Mio DM von den Ausländern abzukassieren? Außerdem lasse die EU die Verrechnung mit der Kfz-Steuer nicht zu. Er schlägt dagegen vor, die zeitbezogene Lkw-Gebühr in eine streckenbezogene Wegemaut umzuwandeln. Mit Road-Pricing könnten so 3 bis 4 Mrd DM jährlich gewonnen werden. Dazu käme noch ein Verlagerungseffekt auf langen Strecken von der Straße auf die Schiene.

Noch wird in 9 von 15 EU-Ländern keine Maut erhoben. In Bayern möchte man die Vignetteneinnahmen zweckgebunden für den Straßenbau verwenden und die Vignette gegen die Kfz-Steuer aufrechnen. Dies wäre aber eine nach EU-Recht unzulässige Diskriminierung der Ausländer.

Bundesverkehrsminister Wissmann bringt es auf den Punkt, wenn er sagt: Neil Kinnock möchte dem Straßengüterverkehr die externen Kosten anlasten. Er hat damit nicht nur Zustimmung geerntet. Im Prinzip spricht sich zwar jeder Politiker dafür aus, daß bei der Besteuerung des gesamten Verkehrs – Auto, Bus, Fern-Lkw, Schiene oder Luftfahrt – auch ökologische Fakten eine Rolle spielen sollen. Doch sobald es zum Schwur kommt, solche Überlegungen in die Tat umzusetzen, wird der Widerspruch spürbar.

Beförderte Güter und Verkehrsleistungen in der Bundesrepublik Deutschland 1994



Quelle: WSD-Mitte

Moderates Wachstum für 1997

Nach Bremsspuren im Personenverkehr und einem Minus im Güterverkehr 1996 wird nach Auffassung des ifo-Instituts die Verkehrskonjunktur in 1997 wieder an Schwung gewinnen.

Der Personenverkehr steige 1996 vsl. um 0,6% (Vorjahr 2%) auf 914 Mrd Pkm. 1997 dürfte der Anstieg wieder stärker ausfallen.

1996 habe die Lage am Arbeitsmarkt den Berufsverkehr gedämpft. Im ÖPNV steige die Kilometerleistung 1996 vermutlich um 1,4% (Vorjahr 2,8%) auf 168,7 Mrd km. Im Individualverkehr beträgt das Plus vermutlich 0,5% (im Vorjahr 1,8%) auf 745 Mrd km. Zu den Wachstumsspitzenreitern gehört der Luftverkehr mit 3,7% (Vorjahr 8,2%) auf 26,4 Mrd km. Im Eisenbahnverkehr beträgt der Zuwachs vermutlich 3,1% (4,6%) auf 65,4 Mrd km.

Für Mitte 1996 wurde ein Bestand von 41,0 Mio Pkw errechnet (+ 1,4%). 1997 wird ein Anstieg auf 41,6 Mio Pkw erwartet.

Das Frachtaufkommen im Güterverkehr geht vsl. um 3,8% (- 0,6%) auf 3,8 Mrd t zurück. Als Grund dafür nennt das Institut die Rezession in der Bauwirtschaft und die schwache Montankonjunktur. Nur der Luftfrachtverkehr setzt seinen Steilflug mit + 4,4% (6,4%) auf 1,9 Mio Tonnen fort. Der Eisenbahngüterverkehr geht um - 4,7% (- 1,1%) auf 311,3 Mio Tonnen und der Straßengüterverkehr von - 0,6% (- 0,5%) auf 755,8 Mio t zurück.

1997 sei durch den erhofften Wirtschaftsaufschwung wieder mit einem moderaten Wachstum zu rechnen.

Bahnen

Neue Renner der DB AG

Bereits im August 1994 wurden 50 Einheiten des neuentwickelten ICE 3 in Auftrag gegeben. Die Züge haben vorne und hinten zwei Steuerwagen sowie sechs Mittelwagen, von denen zwei Wagen die Transformatoren und zwei Wagen die Stromrichtereinrichtungen enthalten. Insgesamt soll mehr Platz für die Passagiere geschaffen werden. Die Steuer- und Stromrichterwagen erhalten angetriebene Achsen. 13 Züge sollen im grenzüberschreitenden Verkehr für drei oder gar vier Stromsysteme ausgelegt werden. Es besteht eine Option für weitere 50 Stück der achteiligen Fahrzeuge.

Bei ICE und ICE 2 handelt es sich bahntechnisch gesehen um lokbespannte Züge. Der ICE3 ist dagegen ein echter Triebwagen mit verteilter Antriebsleistung, die auf die Hälfte der Radsätze wirkt. Auf der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main, die nur Neigungen bis 4 % aufweisen wird,



ICE-2-Triebkopf

Foto: DB AG

soll die Höchstgeschwindigkeit der Züge 300 km/h betragen. Der ICE 3 wird 400 Fahrgästen Platz bieten. Es wurde auch wesentlich an Gewicht eingespart. Da diese Züge auch auf internationalen Strecken zum Einsatz kommen, durfte eine Radsatzlast von 17 t nicht überschritten werden. Die Züge werden auch mit Steckdosen für Laptops ausgerüstet sein.

Parallel zum ICE 3 orderte die DB 43 ICT mit Neigtechnik. Diese Fahrzeuge sollen auf den Einsatzstrecken Stuttgart-Zürich, Berlin-München, Salzburg-Karlsruhe, Frankfurt am Main-Dresden und Düsseldorf-Erfurt einen Fahrzeitgewinn von 15 bis 20% bringen. Natürlich müssen auch die Strecken angepaßt werden; bis 160 km/h sind die signaltechnischen Einrichtungen anzupassen, für Geschwindigkeiten darüber ist Linienzugbeeinflussung erforderlich.

Am 6.9.96 übergab die Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus Siemens (Bereich Verkehrstechnik) und Adtrans unter der Federführung von Siemens den ersten ICE 2 Langzug in München an die DB AG. Bis zum Fahrplanwechsel 1997/98 sollen alle 44 Züge im Dienst der DB AG stehen.

Trassennutzung

Bekanntlich hat die EU-Kommission u. a. die Einrichtung transeuropäischer Eisenbahn-Güterfreeways gefordert. Die nationalen Betreiber der Schieneninfrastruktur sollen zunächst auf solchen Pilotachsen kooperieren und Eisenbahnunternehmen durchgehende internationale Trassen anbieten. Die Europäische Kommission hat bereits vor Erscheinen des Weißbuches zur Zukunft des Schienenverkehrs in Europa in einer Mitteilung vom 19.7.95 eine Änderung der Richtlinie 91/440/EWG vorgeschlagen, die allen Eisenbahnen ohne die bisherigen Einschränkungen das Recht gibt, auf Gleisen anderer EU-Länder zu fahren.

Die Internationale Vereinigung der Gesellschaften des

Hochgeschwindigkeitszüge der DB AG

		Plätze	Länge (m)	Leistung (MW)	Vmax (km/h)	Inbetriebnahme
60 ICE1	2 Triebköpfe 10 bis 14 Wagen Beispiel 12 Wagen	649 + 36*	358	9,6	280	1991-93
44 ICE2	1 Triebkopf und 7 Wagen	368 + 23*	205	4,8	280	1996-98
50 ICE3	8-teiliger Triebwagen Ein-Systemzug Mehr-Systemzug	398 + 24* 368 + 24*	200	8,0	300	1999-2000
43 ICT	5- und 7-teilige Neitech-Triebwagen Beispiel 7 Wagen	374 + 24*	184	4,0	230	1998-99
ICE 2I	Versuchszug für den ICE der 4. Generation					

* Plätze im Speisewagen

Kombinierten Verkehrs Schiene-Straße (UIRR) fordert, daß bei Einrichtung der Freeways die Zugangsrechte – unter Berücksichtigung schon vergebener Trassen – für alle Partner gleich sein sollten.

Die UIRR-Gesellschaften wollen wie die Bahnen in der Lage sein, Zugkapazitäten, die sie als Operateure bei den Bahnen einkaufen, weiterzuverkaufen. Sie wollen auch konventionelle Wagen in die Kombi-Züge aufnehmen dürfen. Nach den bisherigen Plänen liegt das Trassen-eigentum nach wie vor in der Regel bei den Eisenbahnen; so sehen die Gesellschaften Erschwernisse in ihrer Arbeit.

Aus diesen Gründen schlägt die Kommission eine Gründung einer Europäischen Eisenbahnagentur vor, in der alle Schwierigkeiten behandelt werden können.

In Deutschland gibt es in der Ausgestaltung des Rahmens für die Trassenpreise noch Abstimmungsschwierigkeiten. Die Rabattpolitik müsse noch abgestimmt werden. Nach dem Entwurf einer **Eisenbahninfrastruktur-Nutzungsverordnung** sind strecken- und zeitbezogene Preisnachlässe vorgesehen. Wer den höchsten Transportpreis bezahlt, erhält Vorfahrt. Wörtlich heißt es in dem Entwurf, daß bei „kollidierenden Trassenanmeldungen grundsätzlich zugunsten des Unternehmens zu entscheiden ist, welches das höchste Entgelt zu zahlen bereit ist. Die Höchstpreisklausel gilt allerdings nicht für den Personenverkehr.

Noch im Detail zu klären ist, in welchem Umfang finanzielle Beiträge Dritter zu Infrastruktureinrichtungen in die Kostenkalkulation und damit in die Preisofferte einfließen. Bei den Netzentgelten sollen nur die durch die Verkehrsleistung verursachten Kosten berücksichtigt werden. Schließlich wird für Entgeltnachlässe eine streckenbezogene Regelung gewählt. Dadurch erhalten kleinere Wettbewerber bessere Chancen.

Um eine diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten, sollten technische und betriebliche Anforderungen auf das für einen sicheren Eisenbahnbetrieb erforderliche Maß beschränkt werden.

Mit der Vorgabe eines Rahmens soll die DB AG gezwungen werden, ihre Streckenpreise offenzulegen. Die allgemeinen Geschäftsbedingungen sollen sogar veröffentlicht werden. Die Bahn muß Preislisten führen und diese interessierten Kunden zur Einsicht geben.

Die GRV meint, daß sich der Zugang zum Netz der Schiene, wenn er schon sein muß, leichter gestalten ließe, wenn der Fahrweg der Schiene genau so wie die Bundesfernstraßen in der Hand des Bundes wäre.

DB Cargo investiert 3 Mrd DM

Die DB AG wird in den kommenden fünf Jahren rund 3 Mrd DM in die Modernisierung der Anlagen, in neue Fahrzeuge und in neue Technologien für den Güterverkehr – DB Cargo – investieren. Dies kündigte Diethelm Sack, Vorstand Finanzen und Controlling, im November 1996 an. Ziel der Maßnahmen sei es, den heutigen Anteil der DB Cargo am Transportmarkt zu sichern und mittelfristig schrittweise zu erhöhen. Potential sieht er in den Bereichen Nahrungsmittel, chemische Erzeugnisse und Verbrauchsgüter.

Neubaustrecke München - Ingolstadt

Die Finanzierung dieser Neubaustrecke, die bekanntlich privat vorfinanziert werden soll, bleibt weiterhin

umstritten. Der Bundesrechnungshof (BRH) urteilte in einem Gutachten, daß die private Vorfinanzierung des Projektes mit Baukosten von 4,3 Mrd DM „unwirtschaftlich“ sei. Durch die private Vorfinanzierung würden sich die Gesamtkosten letzten Endes auf das Doppelte summieren. Der Bund will diese Summe in Jahresraten von 622 Mio DM zurückzahlen. Auf Drängen des Bundesrechnungshofes wird die geplante Finanzierungsvereinbarung jetzt um eine sogenannte Ausstiegsklausel ergänzt. Sie erlaubt dem Bund, bei entsprechender Haushaltslage vorzeitig aus der privaten Vorfinanzierung auszusteigen und das Projekt unmittelbar aus dem Bundeshaushalt zu finanzieren. Damit würden sich die Kreditkosten deutlich verringern. Finanz- und Verkehrsministerium haben gegenüber dem BRH zugegeben, daß eine unmittelbare Haushaltsfinanzierung vorteilhafter wäre. Der bayerische Verkehrsminister Otto Wiesheu hält ebenfalls an der privaten Vorfinanzierung fest, denn die derzeitige Haushaltslage macht eine Finanzierung aus öffentlichen Mittel fast aussichtslos.

Voraussichtlich Ende 1996 soll die „Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit“ (PBDE), eine Tochtergesellschaft der DB AG mit Sitz in Berlin, die Federführung des Projektes übernehmen.

Die PBDE hatte bislang die Projektierung von acht Neubaustrecken in den neuen Bundesländern übernommen. Das Projektzentrum Erfurt ist so auch zuständig für den Bau der ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt. Ende des Jahres soll das Unternehmen auch die Planungsarbeiten ihrer Bahnkollegen in München übernehmen. Für die Strecke Nürnberg-München wird ein PBDE-Zentrum in Nürnberg zuständig sein. Es ist noch offen, wie viele Mitarbeiter von München dorthin abgezogen werden sollen.

Das Parlament hat inzwischen auch der Neubaustrecke über Ingolstadt zugestimmt.

Neubaustrecke Köln-Rhein/Main

Die DB AG hat einen Großauftrag für den Mittelabschnitt der ICE-Neubaustrecke zwischen Siegburg und der Mainquerung in Höhe von 3,6 Mrd DM vergeben. Mit dem Bau wurde noch 1996 begonnen. Die Fertigstellung ist bis zum Jahre 2000 vorgesehen. Beim Bau sind Konsortien unter der Führung der Fa. Gebr. von Wettern, Philipp Holzmann, Walter Baugruppe und Alpine Bau, ein deutsch-österreichisches Konsortium, etwa zu gleichen Teilen beauftragt. Das Vorhaben enthält 35 km Tunnel und 15 Großbrücken. Vmax wird 300 km/h sein. Unterwegs sind in diesem Abschnitt Bahnhöfe in Limburg und Montabaur vorgesehen.

Ein Konsortium unter der Leitung von Siemens erhielt für den gleichen Abschnitt einen Auftrag im Gesamtwert von 380 Mio DM für einen Großteil der technischen Ausrüstungen.

Am Brenner tut sich etwas

Nach Auffassung des italienischen Verkehrsministers, Claudio Burlando, hat der Bau des Brennerbasistunnels in Italien absolute Priorität. Dies berichtete der Bayerische Verkehrsminister, Otto Wiesheu, nach einem Treffen Ende vergangenen Jahres mit ihm. Die jeweiligen Zulaufstrecken solle jedes Land selbst finanzieren, während der Basistunnel von Österreich, Italien und Deutschland halb öffentlich und halb privat finanziert werden soll. Der Chef der italienischen Autobahngesellschaft, der an der erwähnten Besprechung ebenfalls teilnahm, hat zu erkennen gegeben, daß sich sein Unternehmen in jedem Fall beteiligen will.

Zur Zeit werden die Kosten für den Tunnel auf sieben Mrd DM geschätzt. Bei der vorgesehenen Kostenumlegung, auf zehn Jahre verteilt, sei das Projekt leicht realisierbar. Jetzt müßten Bonn und Wien das Projekt vorantreiben.

Österreich müsse seine Zulaufstrecke im Inntal zwischen Baumkirchen, dem Beginn der fertigen Umfahrung Innsbrucks, und Kundl/Radfeld viergleisig ausbauen. Die italienische Zulaufstrecke wird Ende 1999 so weit ausgebaut sein, daß dann pro Tag 240 Züge verkehren können. Derzeit sind es rund 100 Züge.

Die Zeitvorstellungen sind wie folgt: Für die Planung brauche man drei Jahre, für die Genehmigung werden nochmals drei Jahre angesetzt, für den eigentlichen Tunnelbau brauche man acht Jahre. Das heißt, im Jahre 2010 könnte der Tunnel fertig sein, meint Minister Wiesheu.

Ohne Lokwechsel am Brenner sollen bald die ersten Reise- und Güterzüge von Deutschland über Österreich nach Italien verkehren. Ermöglicht wird dies durch den Einsatz von Dreifrequenzloks. Die neuen Lokomotiven sind für drei Bahnstromsysteme ausgelegt: 3 kV Gleichstrom (Italien, Slowenien und Ex-Jugoslawien), 15 kV (Österreich, Deutschland, Schweiz) sowie 1,5 kV Gleichstrom (Südfrankreich).

Die Italienischen Staatsbahnen haben 20 E 4512 – Dreifrequenz-High-Power-Loks für eine Spitzengeschwindigkeit von 200 km/h bestellt. Die ersten davon haben im Oktober 1995 das Werk Vado Ligure von Adtrans Italia verlassen, einem Joint-Venture von ABB und Daimler Benz.

EU-Kommissar Neil Kinnock kündigte nach einem Besuch der Brenner-Route im November 1996 an, die EU könnte bereit sein, die Brennerachse als ersten „sensiblen“ Korridor anzuerkennen.

Mautgebühren dürfe Tirol nicht allein für sich beanspruchen, sondern sie müßten von der deutsch-österreichischen Grenze bis weit nach Italien hinein, z. B. bis Als im Trentino, gelten.

Die Europäische Investitionsbank (EIB) gewährt der Brenner Eisenbahn GmbH (Innsbruck) 487 000,- DM für Trassen- und Umweltstudien im Unterinntal. Da die Eckhöhe der Tunnel auf dem italienischen Ast in Südtirol den Transport verschiedener zu hoher Fahrzeuge ausschließt, finanziert die EIB den Ausbau der zu niedrigen Tunnel.

Ab 1998 können dann alle in Betracht kommenden Fahrzeuge über den Brenner befördert werden.

Die Oberlandbahn

Die Bedienung der Oberlandbahn, die aus den Strecken München – Holzkirchen – Bayrischzell, Holzkirchen – Lenggries einschließlich der Tegernseebahn besteht, war durch den Freistaat Bayern europaweit ausgeschrieben worden. Sämtliche Angebote überstiegen die Preisvorstellungen des Wirtschaftsministeriums. Derzeit zahlt der Freistaat der DB für diese Strecken, ausgenommen die private Tegernseebahn, 1,4 Mrd. DM Zuschüsse. Minister Wiesheu hatte gehofft, durch die Ausschreibung den Betrag wesentlich zu senken. Der von Minister Wiesheu geleitete Aufsichtsrat der vom Freistaat getragenen Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) entschied deshalb, die Ausschreibung aufzuheben und mit den Interessenten nochmals zu verhandeln. BEG und das Ministerium halten daran fest, von Mitte 1998 an mehr Züge mit mehr Komfort fahren zu lassen, um mehr Fahrgäste anzulocken.

Zulauf zur NEAT

Bundesverkehrsminister Wissmann und Bundesrat Moritz Lauenberger haben im Herbst 1996 eine Vereinbarung unterzeichnet, die einen reibungslosen Zulauf aus nördlicher Richtung zur Neuen Eisenbahn-Alpen-transversale (NEAT) in der Schweiz gewährleistet.

Erster Schritt:

Auf der Strecke Offenburg-Basel soll die Leistungsfähigkeit durch CIR Elke erhöht werden. Die Technik soll bis Ende 1998 in Betrieb genommen werden. Mit einem Investitionsvolumen von 265 Mio. DM erwartet man eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit bis zu 30 %.

Zweiter Schritt:

Die zweigleisige Strecke Offenburg-Basel soll abschnittsweise viergleisig zunächst dort ausgebaut werden, wo Engpässe beseitigt werden müssen. Mit zu den ersten Maßnahmen wird auch die Begradigung des Streckenabschnittes durch den Idsteiner Klotz gehören. Dazu soll der „Katzenbergtunnel“ gebaut werden.

Dritter Schritt:

Vollständiger viergleisiger Ausbau von Offenburg-Basel.

Ergänzende Maßnahmen auf schweizer Seite:

- Bau einer neuen Linie zwischen Olten und Bern (Konzept 2000)
- Bau einer neuen Linie aus dem Raum Basel durch den Jura
- Bau einer weiteren zweigleisigen Rheinbrücke auf der Verbindungsbahn zwischen Basel Badischer Bahnhof und Basel SBB.

Ergänzende Maßnahmen auf deutscher Seite:

Auf den Strecken Stuttgart-Singen-Zürich, Ulm-Friedrichshafen-Lindau-Schweiz und München-Lindau-Zürich sind punktuelle Linienverbesserungen und die Einführung von Neigezügen geplant. So kann die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Zürich um rund eine 3/4 Stunde auf 2 1/2 Stunden und zwischen München und Zürich um rund 1 Stunde auf 3 1/4 Stunden verkürzt werden.

Deutsche Bahn verbessert 1996 ihr Ergebnis

Erstmals wird die DB AG die Umsatzgrenze von 30 Mrd. DM überschreiten. Während im Personenverkehr die Umsätze leicht über dem Vorjahr liegen, gingen sie im Güterverkehr leicht zurück. Der Rückgang im Güterverkehr sei ausschließlich auf das geringere Aufkommen bei Kohle, Erz und Stahl zurückzuführen, während bei den Kaufmannsgütern ein Plus zu verzeichnen sei. In seiner Sitzung am 3. 12. 1996 genehmigte der Aufsichtsrat für den Fünfjahresplan bis 2001 ein Investitionsprogramm von 81 Mrd. DM, wovon 49 Mrd. DM für die Infrastruktur und 32 Mrd. DM für Fahrzeuge vorgesehen seien. Die Nachfolge von Heinz Dürr war nicht Gegenstand der Sitzung. Darüber soll im Februar beschlossen werden. Weiter wurden die Verträge für Roland Heinisch und Peter Münchswander um weitere 5 Jahre verlängert, für Prof. Häusler nur um ein Jahr. Er wird dann bei den Projekten „21“ eingesetzt werden. Hermann Wolters wird am 30. 7. 96 aus Altersgründen aus dem Vorstand ausscheiden.

ZugBus in der Region Alb-Bodensee

Mit der neuen Gesellschaft ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) wurden der „Schienenpersonennahverkehr in der Region Alb-Bodensee der DB AG“ und die Busgesellschaft „Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH“ zusammengeschlossen. Damit wurde das leistungsstärkste Verkehrsunternehmen in der Region geschaffen. Mit diesem Zusammenschluß von Bus und Zug reagiert die DB auf die veränderten Marktbedingungen: ÖPNV aus einem Guß; kundennah und abgestimmt auf die Wünsche der Nahverkehrskunden in dieser Region. Die neue Gesellschaft bietet:

- 11 Bahnen mit einem Streckennetz von 800 km verbinden 20 zentrale Bahnhöfe und 133 Haltepunkte mit aufeinander abgestimmten Anschlüssen,
- 400 Zugfahrten erbringen täglich eine Fahrleistung von rund 25 000 km,
- 136 Buslinien erschließen ein Verkehrsnetz mit rund 5 200 km,
- 540 schwefelarme Linienbusse und 800 Fahrer legen pro Monat 2,3 Mio km zurück,
- 7 000 Bushaltestellen.

Ab 1997 kommen moderne Dieseltriebwagen mit Neige-technik zum Einsatz. Sie verkürzen die Reisezeiten von der Region in den Ballungsraum Stuttgart.

Die Zusammenarbeit mit der DB läßt die neue Gesellschaft eine Reihe von Synergien nutzen. Sie betreibt keine Konkurrenz zur Bahn, nicht fahrwerte Züge kann sie durch Busse ersetzen.

Leider vertreten neben dem Freistaat Bayern noch einige andere Länder die Auffassung, die DB AG solle ihre Busgesellschaften verkaufen.

Verkauf von Bahngrundstücken durch die Eisenbahnimmobilien-Management GmbH

Mit dem Verkauf der von der Bahn nicht benötigten Grundstücke geht es nicht so voran, wie der Bund es sich wünscht. Er hoffte schon bisher auf eine „schnelle Mark“. Nun wurde die Eisenbahnimmobilien-Management GmbH, Frankfurt/Main gegründet, eine Tochter der DB AG. Sie soll die nicht mehr notwendigen Grundstücke und Gebäude verwerten. Die Einnahmen sollen über das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) dem Bund zugute kommen. Seinerzeit bei der Bahnreform hoffte Bonn, 13,4 Mrd DM zu Erlösen. Diese sollten dazu beitragen, die inzwischen auf den Bund übergegangenen Alt schulden in Höhe von 70 Mrd DM zu ermäßigen.

Bahn und BEV haben vereinbart, daß vorab schon einmal bis zu 3 Mrd. DM abfließen sollen. Die Eisenbahnimmobilien-Management GmbH wird dies durch eine Kreditaufnahme finanzieren. Die Bahn wird künftig auch Immobilien zur Aufbesserung der eigenen Finanzen verkaufen, die nicht dem BEV zustehen.

Umorganisationen von Transfracht

Transfracht International wird 1997 eine Tochtergesellschaft in den Niederlanden „Transfracht Netherlands“ gründen und einen Hauptsitz in Rotterdam und ein Büro in Antwerpen haben. Mit dieser Strategie reagiert das Unternehmen auf die wachsenden Güterströme zu den europäischen Seehäfen, auch würden die Angebote von und zu den deutschen Seehäfen weiter optimiert.

Inzwischen sind die Verschmelzung von Transfracht Deutsche Transportgesellschaft und von Kombiwaggon und ihr Übergang auf die DB AG handelsrechtlich wirksam geworden. Damit sind die Transfracht Internationale Gesellschaft für den kombinierten Güterverkehr mbH (TFGI) sowie die Kombiwaggon GmbH 100%ige Tochtergesellschaften der DB AG geworden.

Von Transfracht (alt) ist damit das Aufgabenfeld Binnencontainer in die Zuständigkeit von DB-Cargo übergegangen. Von Kombiwaggon (alt) sind die 7800 Tragwagen des kombinierten Verkehrs in den 180.000 Fahrzeuge umfassenden Güterwagenbestand von DB-Cargo überführt worden. Sie werden von Kombiwaggon (neu) disponiert und betreut. Zusätzlich hat Kombiwaggon das Container-

Management der Transfracht (alt) übernommen. Ferner kümmert sich Kombiwaggon um die Optimierung der Vor- und Nachläufe und möglicher Zusatzleistungen.

Interessengemeinschaft der Bahnspediteure gegründet

Einige große deutsche Speditionshäuser, die sich der Zusammenarbeit mit dem Verkehrsträger Schiene verpflichtet fühlen, haben im November 1996 eine „Interessengemeinschaft der Bahnspediteure“ gegründet.

Die Zukunft des Verkehrssystems Schiene könne nur gelingen, wenn alle am Bahnverkehr Beteiligten am gleichen Strang zögen.

Gründungsmitglieder sind folgende Unternehmen: ATG Autotransportlogistik, CombiTrans Rail (Schweden), Kühne und Nagel, Nakurail, Schenker Eurocargo, Scandinavian Rail Cargo (Schweden), Transa, Transpetrol.

Neue Relationen der BTZ

Die Bayerische Trailer Ges. (BTZ) – wir berichteten hierüber ausführlich in Nr. 28 der GRV-Nachrichten – startete am 5. 11. 1996 eine neue bimodale Verbindung zwischen München und Köln. Drei Abfahrten pro Woche sollen angeboten werden. Zuvor hatte die BTZ am 15.10. die Strecke München-Hamburg aufgenommen, auf der ebenfalls eine dreimalige Abfuhr pro Woche angeboten wird. Bisher war die BTZ nur auf der Strecke München-Verona tätig. Hier habe man erstmalig die Kapazitätsgrenze mit 32 Trailern und einem Zuggewicht von 1200 t. erreicht. Auch eine gleichmäßigere Auslastung bei der Hin- und Rückfahrt hätte sich eingestellt. Nach wie vor sei die Ertragssituation schlecht, kritisiert der Geschäftsführer Rogge. Der Grund liege eindeutig in den zu hohen Traktionskosten: 34,85 DM/km seien bis zu 50% mehr als die sonst üblichen Einkaufsbedingungen europäischer Bahnen. Er verhandle deshalb laufend mit der DB AG über eine Verbesserung der Preissituation.

Bahn denkt an Partner für den Strombereich

Nachdem die DBKom nach dem Einstieg des von der Mannesmann AG geführten Konsortiums nach Einschätzung des DB Finanzchefs Diethelm Sack in fünf Jahren die Gewinnschwelle erreichen wird, prüft die DB AG die Hereinnahme eines Partners beim Bahnstrom. Es soll in Kürze entschieden werden, ob dieser Bereich mit Leistungen von 1,8 Mrd DM/Jahr ausgegliedert werden soll. Interessant sei der Bereich Bahnstrom vor allem für Energieversorger. Für diese sei zum einen das bundesweite DB-Netz von Stromleitungen und Verteilern (Datentransport über Stromkabel?) von Interesse, zum anderen locke die Perspektive, die Bahn als großen Kunden zu gewinnen.

Horber Schienen-Tage

Vom 20. bis 24. November 1996 fanden in Horb (Neckar) die 14. Horber Schienen-Tage statt, an denen rund 200 Experten aus Verkehr, Wirtschaft und Politik teilnahmen. Dabei wurde – zehn Jahre nach dem ersten Horber Manifest – das „Zweite Horber Manifest“ verabschiedet. Darin wird festgestellt, daß die Bahnreform von 1993 keineswegs alle finanziellen Benachteiligungen der Schiene gegenüber dem Straßenverkehr beseitigt hat. Eine Nachbesserung der Reform ist deshalb nötig. Die Modernisierung der am stärksten vernachlässigten Strecken in der Region steht an erster Stelle der Forderungen. Die zweite zentrale Forderung ist, daß der Gesetzgeber das Unternehmen „Netz“ aus dem DB-Konzern ausgliedert und die Schieneninfrastruktur genau so wie die Straßeninfrastruktur einer staatlichen Verwaltung unterstellt. Die Schiene muß jedem Eisenbahnunternehmen zu den gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden wie es der Gemeindegebrauch im Straßenverkehr vorsieht. Es geht nicht an, daß der leichte Nahverkehrszug für jeden Kilometer acht DM für die Schienenbenutzung zahlt, während der Linienbus die Straße kostenlos benutzen kann. Auf diese Art ist die Hälfte des noch vorhandenen Schienennetzes in seiner Existenz bedroht. Im übrigen führt ein weiteres Ansteigen des Straßenverkehrs zu größeren Umweltschäden und einer höheren Zahl an Verkehrstoten und -verletzten. (Kammer)

Planfeststellungsbeschuß rechts

Das Bundesverwaltungsgericht hat die Klage einer Naturschutz-Organisation gegen Teile des Ausbaus von Ver-

kehrswegen zwischen Thüringen und Bayern abgewiesen. Es geht dabei um Abschnitte der ICE-Neubaustrecke Erfurt-Schweinfurt und einer parallel verlaufenden Autobahn, die beide zu den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“ gehören und einem verkürzten Planungs- und Genehmigungsverfahren unterliegen. Die gesetzlichen Voraussetzungen bei der Planfeststellung seien beachtet worden. Ob die angenommene Nutzung erreicht werde, sei vom Gericht nicht zu prüfen. (Kammer)

Sitzung des Bahn-Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der DB AG hat ein weiteres umfangreiches Investitionsprogramm beschlossen. Für die Jahre 1997 bis 2001 sind Investitionen von 81 Mrd. DM genehmigt worden, und zwar 49 Mrd. für die Infrastruktur und 32 Mrd. für Fahrzeuge, Bahnhöfe und Ausrüstungen. Dabei soll insbesondere auch in Informationstechnologie investiert werden, die als Schlüssel für die künftige Wettbewerbsfähigkeit gilt. Auch der Nahverkehr profitiert von den Investitionsmitteln; allein für Fahrzeuge sollen hier mehr als 11 Mrd. DM ausgegeben werden, das „größte Investitionsprogramm in der deutschen Eisenbahngeschichte“.

Als Vorläufer der künftigen Güterverkehrs-AG soll zunächst eine DB Cargo GmbH gegründet werden, die dann zum 1. Januar 1999 im Zuge der zweiten Stufe der Bahnreform in eine AG umgewandelt wird und zusammen mit den dann zu gründenden Fernverkehrs-, Nahverkehrs- und Fahrweg-AG unter dem Dach einer Holding DB AG eigenverantwortlich wirtschaften soll. (Kammer)

Bahn Land	Beschäftigte 1994	Netzlänge km 1994	Reiseverkehr (Reisenden km)		Güterverkehr (tkm)		Leistung/je Beschäftigter ¹ Pkm + tkm Zahl d. Beschäft.	Einnahmen/je Beschäftigter (real Ecu) ²	Kapital Kosten ³
			95 Pkm 95/85 Millionen %	95/85 %	95 Millionen %	95/85 %			
BR UK	118,066	16,564	29,801	-1,5	13,797	-14,0	351.2	29.9	1.46
CFL L	3,289	275	-	-	529	-11,7	296.4	36.5	0.93
CH H	12,006	2,474	1,568	-9,5	306	-58,0	143.5	4.6	5.56
CIE IRL	11,219	1,947	1,328	+29,8	575	-4,3	163.0	35.0	1.1
CP P	14,270	2,699	4,809	-16,0	2,020	+68.9	486.0	12.2	3.19
DB D	327,076	41,401	60,514	-7,1	69,483	-42,3	403.0	37.8	-
DSB DK	20,044	2,349	4,818	+5,0	1,984	+1,3	380.5	35.3	5.22
FS I	140,249	16,002	49,700	+32,9	22,243	+32,0	490.4	26.4	7.23
NS NL	26,561	2,757	13,977	+55,2	3,097	-5,3	648.0	37.4	1.36
ÖBB A	63,867	5,636	9,625	+32,0	13,715	+21,5	355.9	20.2	3.02
RENFE E	41,137	12,641	15,330	-4,1	9,605	-15,9	569.7	21.3	3.75
SI+BV S	21,856	9,661	6,219	-5,6	18,523	+6,9	1143.6	43,9	2.06
SNCB B	42,729	3,396	6,757	+2,8	7,307	-11,7	379.4	17.4	1.08
SNCF F	185,690	32,275	55,222	-10,8	47,953	-17,9	578.5	33.7	2.58
VR FI	17,368	5,880	3,184	-1,2	9,559	+18,5	752.2	29.5	2.02
Total EUROPA	1,045,427	155,962	262,858	+2,5	220,692	-20,1			

Tabelle der europäischen Bahnen

Source: Union Internationale des Chemins de Fer – Mercer Management Consulting ¹ Traffic units per employee = (Passenger KM + Ton Km)/employees; ² Traffic receipts per employee = total traffic receipts (Mio ECUs 1994)/employees; ³ Asset Intensity = Total Capital (equity + debt)/total costs (including operating costs and debt interest). Shows the number of units of capital needed for each unit of activity. N.B. Values for BR include Railtrack. The accountancy systems differ from one undertaking to the other. Therefore comparisons between undertakings have to be interpreted with caution.

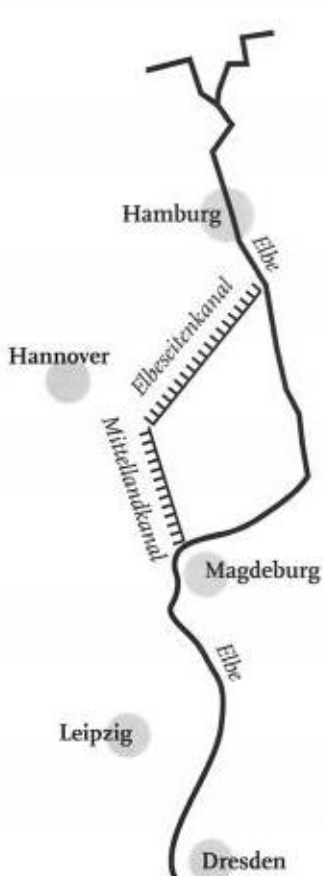
Andere Verkehrsträger

Ausbau der Donau gestoppt

So mancher, vor allem die Rhein-Main-Donau AG, hatte sich für das Ausbauprojekt der Donau zwischen Vilsbibingen und Straubing eingesetzt: je eine Staustufe bei Waltendorf und Aicha, mehrere Kilometer Kanal.

Verschiedene Gutachten wurden von Befürwortern und Gegnern eingeholt.

Nach alledem beriet sich Ministerpräsident Stoiber und Bundesverkehrsminister Wissmann. Dabei kam es zu einem Begräbnis erster Klasse. Das Thema ist frühestens im Jahre 2000 wieder vorzulegen. Lediglich 24 Mio DM statt der ursprünglich für den Ausbau vorgesehenen 1,5 Mrd. DM dürfen für „Optimierungsmaßnahmen“ in das Flußbett gesteckt werden. Mit großer Erleichterung haben Bayerns Naturschützer die Nachricht von diesem Stop des Donauausbaus aufgenommen. Nun müsse, so der BUND, bis zum Jahre 2000 untersucht werden, wie der 70 km lange Abschnitt mit umweltverträglichen Methoden ausgebaut werden kann.



Elbe

In einer gemeinsamen Erklärung sprachen sich Bundesverkehrsminister Wissmann und die Umweltverbände dafür aus, daß die Zukunft der Binnenschifffahrt auf der Strecke Hamburg – Magdeburg – Tschechien in der Benutzung des Elbeseitenkanals (EKS) und der Oststrecke des Mittellandkanals liegt. Der EKS soll die bessere Alternative im Vergleich zur Elbe für die Schifffahrt darstellen. Er soll damit einen Ausbauzustand erhalten, der dem Mittellandkanal vergleichbar ist. Dies soll zum frühestmöglichen Zeitpunkt realisiert werden. Damit soll erreicht werden, daß das derzeitige ökologische Potential der unteren Mittel- elbe erhalten bleibt.

Wenn die Versprechungen

von Bonn eingehalten werden, haben damit die Binnenschiffer eine kalkulierbare Verbindung, denn die heutige Elbschifffahrt leidet an vielen Tagen unter so unbefriedigenden Wasserständen, daß ein wirtschaftlicher Schiffsbetrieb kaum möglich ist.

Zur weiteren Entwicklung der Elbe und des Elbeseitenkanals haben der BMV und die verschiedenen Umweltverbände eine gemeinsame Erklärung herausgegeben (veröffentlicht in den Verkehrsnachrichten des BMV Heft 9/10 1996:)

Deutsche Flagge in Gefahr

Im Etat 1997 hat der Bundesverkehrsminister (BMV) 450 Mio. einzusparen. Vorgesehen ist, die Zuschüsse für das Bundeseisenbahnvermögen um rund 300 Mio zu senken. 80 Mio DM sollen bei der Unterhaltung der Wasserstraßen eingespart werden. Um weitere 29 Mio wird ein Darlehen für die Berliner Flughafengesellschaft gekürzt. Ebenso soll der Rotstift bei den Personalausgaben des BMV angesetzt werden. Alle Verwaltungsbauten und Beschaffungen sollen zurückgestellt werden, soweit sie nicht unaufschiebbar sind. Für die Seeschifffahrt werden statt der für 1996 bewilligten 100 Mio DM nur mehr 40 Mio DM vorgesehen.

Falls die Bundesregierung die Finanzbeiträge für die deutschen Reeder streicht, weist der Verband Deutscher Reeder darauf hin, daß dies mit dem Ende der Seeschifffahrt unter deutscher Flagge gleichzusetzen wäre.

Transportaufkommen der Binnenschifffahrt rückläufig

Das Transportaufkommen der deutschen Binnenschiffer ist rückläufig. 166 Mio. t wurden 1996 in den ersten neun Monaten befördert, das bedeutet einen Rückgang von 8 % gegenüber dem Vorjahr. Witterungsbedingte Ausfälle am Jahresanfang 1996 konnten bisher nicht ausgeglichen werden und im September seien wegen niedriger Wasserstände die Transporte im Jahresvergleich sogar um 10 % zurückgegangen.

Das Ifo-Institut prophezeit, daß die Binnenschifffahrt in 1997 bei normalen Witterungsverhältnissen auf den Wachstumspfad zurückfinden werde, aber der Anteil an der Transportmenge werde weiter abnehmen. Impulse werden vor allem vom Montanbereich erwartet. Auch im Mineralöltransport werden keine gravierenden Änderungen erwartet. Insgesamt wird das Aufkommen in 1996 um 6,5% auf gut 222 Mio. t zurückgehen; das ist der Tiefstand des Rezessionsjahres 1993. Die Verkehrsleistung geht 1996 wegen sinkender Transportweiten auf 59 Mrd. tkm zurück. Angesichts des harten Wettbewerbs mit ausländischen Schiffen und konkurrierenden Verkehrsträgern werden sich immer mehr Reedereien und Partikuliere gezwungen sehen, den Fahrbetrieb einzustellen und sich von Schiffsraum zu trennen.

Post geht auch mit Briefen auf die Straße

Die Deutsche Post AG hat die 16 täglichen Züge der Briefpost mit Wirkung von Ende Mai 1997 abbestellt. Sie will längerfristig auf den kombinierten Ladungsverkehr umstellen und zwischenzeitlich mit ihren eigenen Lkw fahren. Von den 65 Mio. Briefe werden künftig 16 Mio. geflogen, damit sie am nächsten Tag nach der Einlieferung (E+1) den Empfänger erreichen. Für die Bahn seien nur solche Sendungen vorgesehen, die palettenweise sortiert aufgeliefert werden und erst am übernächsten Tag beim Empfänger sein müssen. Derzeit befördert die Post täglich 2200 t eilige Briefpost (E+1). Davon werden künftig nur noch 5 % mit dem Zug befördert. Die DB AG sei nicht schnell genug. Mit der Briefbeförderung über 83 Briefzentren will die Post die E+1-Quote von 92 % weiter verbessern. Die Bahn verliert dabei einen Umsatz von 40 Mio. DM. Dadurch sind 400 Arbeitsplätze der Bahn betroffen. Im Frachtbereich will die Post ihre Zusammenarbeit mit der Bahn ausbauen, wenn diese ihre Logistik verbessere. Sie befördert derzeit 20 bis 25 % der Pakete und Päckchen per Bahn, am Wochenende sind es 50 %.

Die Deutsche Post (DP) AG beim Paketgeschäft in roten Zahlen

Im Paketgeschäft wird die DP AG noch jahrelang rote Zahlen schreiben. Das geht aus einem Gutachten des Bundeskartellamtes hervor, das dieses anfangs September vergangenen Jahres vorgelegt hat. Selbst wenn die Ablieferung der Post an den Bund und die Abschreibung auf alte Postämter nicht berücksichtigt werden, reichten die Erträge aus dem Monopolbereich nicht aus, um die Verluste im Wettbewerbsbereich – hier konkurriert die Post mit Privatunternehmen wie UPS, DPD und German Parcel – auszugleichen. Im Frachtbereich hatte die DP in 1995 einen Verlust von 1,9 Mrd DM, der 2006 auf 1,4 Mrd. sinken sollte. Die Mitbewerber protestieren gegen eine Quersubvention aus dem Monopol (Briefbereich).

Die GRV fragt sich, ob nicht die Verluste auch auf die Umstellung von der Schiene auf die Straße, die hohe Investitionen bei der DP auslöste, zurückzuführen ist.

Transrapid

Mit der Ankündigung des Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Heinz Dürr, die IC-Verbindung von Hamburg nach Berlin einzustellen, wenn der Transrapid den Betrieb aufnimmt, sieht das Land Schleswig-Holstein seine „schlimmsten Befürchtungen“ bestätigt. Der Transrapid drohe eine milliarden-schwere Investitionsruine zu werden. Daher sehe man sich in seiner Entscheidung für eine Normenkontrollklage bestätigt. In Kiel wehrt man sich dagegen, daß entgegen allen vorangegangenen Erklärungen der Bahn die IC-Verbindung dem Transrapid zum Opfer fallen solle, und besteht darauf, daß die Strecke Hamburg-Berlin auf den ICE-Standard ausgebaut werden solle. Dies sei nicht nur kostengünstiger, sondern auch

wesentlich schneller realisierbar. Eine ICE-Verbindung sei nur unwesentlich langsamer, biete aber im Vergleich zum Transrapid mehr Halte.

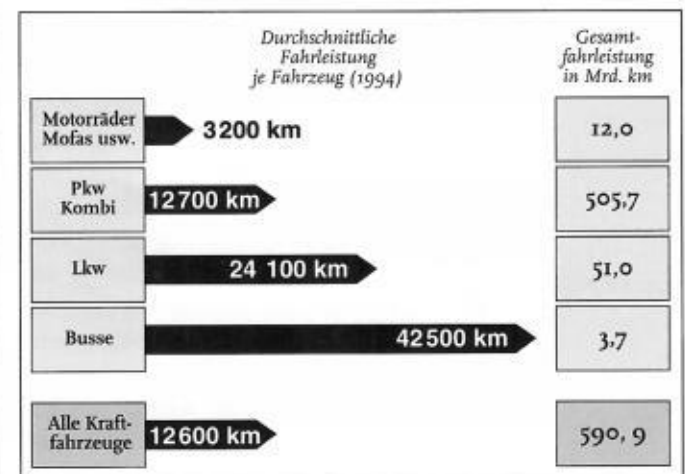
Dipl.-Ing. Sven Andersen macht in einem Beitrag in der Eisenbahnrevue Heft 10/1996 einen ausführlichen betrieblichen Systemvergleich zwischen einer Rad/Schiene-Schnellbahn und dem Transrapid zwischen Hamburg und Berlin. Er kommt u.a. zu folgendem Ergebnis: Die Systemvergleiche zeigen aus betrieblicher und produktionstechnischer Hinsicht eine Überlegenheit des Transrapid nur im Kriterium Schnelligkeit auf. In allen anderen maßgebenden betrieblichen und produktionstechnischen Kriterien ist der Transrapid einer Rad/Schiene-Schnellbahnstrecke deutlich unterlegen. Die aufgezeigten Fakten lassen nur den Schluß zu, daß der Transrapid aus betrieblicher und produktionstechnischer Sicht als Ersatz des bisherigen Rad/Schiene-Systems nicht geeignet ist.

Lkw-Anteil auf Autobahnen und Fernstraßen

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) berichtet, daß im letzten Quartal 1995 auf den bundesdeutschen Autobahnen der Lkw-Anteil (Gesamtgewicht des Lkw über 2,8 t) am Gesamtverkehr 13,6% und auf den außerörtlichen Bundesstraßen 7,6% betrug. Durchschnittlich fuhren 42 200 Fahrzeuge innerhalb von 24 h über Bundesautobahnen, darunter befanden sich 7 500 Lkw. Die Zahlen für Bundesfernstraßen betragen 8720 Fahrzeuge, darunter 660 Lkw. Der Lkw-Anteil war in den alten Bundesländern höher als in den neuen. Hier betragen die Zahlen: 44 700 Fahrzeuge mit 5910 Lkw (13,2%) auf Autobahnen und auf den Fernstraßen 9350 Fahrzeuge mit 680 Lkw (7,3%). In den neuen Bundesländern war der Anteil auf den Autobahnen 16% und auf den Bundesstraßen 8,8%.

Die GRV fragt, bei welchem Anteil der Lkw am Gesamtverkehr ist auf Autobahnen die rechte Fahrspur praktisch dauernd durch Lkw belegt oder bei welchem Anteil wird der Infarkt auf der Straße Wirklichkeit.

Fahrleistungen im Straßenverkehr



Kostenlose Trassennutzung in der Niederlande

Die Niederlande wollen bis zum Jahr 2000 auf ihren Schienenwegen keine Trassenpreise erheben. Diese Trassenpreispolitik kann den Umschlag auf deutschen Häfen in gewissem Umfang negativ beeinflussen.

Das Vorgehen der Niederlande steht aber in Einklang mit den geltenden EU-Bestimmungen. Da die EU-Kommission Subventionen für Containerzüge der niederländischen Bahn als Beihilfe genehmigt hat, kann sich die niederländische Regierung in internationalen Verhandlungen stets auf diese Rechtsposition berufen.

Die Bundesregierung kann nur versuchen, die Niederlande dafür zu gewinnen, ein Entgelt für die Trassennutzung zu einem „möglichst frühen Zeitpunkt“ zu erheben.

Schneller über den Großen Belt

Die Dänischen Staatsbahnen (DSB) werden ihren internationalen Eisenbahngüterverkehr, der bisher über die Vogelfluglinie läuft, in diesem Jahr über den Großen Belt verlagern und über Jütland und Padborg/Flensburg zum Kontinent leiten.

Am 1. 4. 1997 werden die dänischen Staatsbahnen (DSB) die Verantwortung für den Schienenteil am großen Belt übernehmen. Zum Fahrplanwechsel am 1. 6. 97 – nach der Freigabe durch Königin Margarethe II – für den Personenverkehr wird auch der internationale Güterverkehr von der bisherigen Route Rodby-Puttgarden auf die neue Verbindung umgelegt. Ein Vertrag zwischen DSB, DB AG und den Schwedischen Staatsbahnen regelt den Verkehr und die Abrechnungsmodalitäten.

Diesem Wegfall eines beträchtlichen Verkehrsaufkommens müssen sich die Konzerntochter der Deutschen Bundesbahn Deutsche Fährgesellschaft Ostsee (DFO) und DSB Rederi (ein für den Fährbetrieb ausgegliedertes Unternehmen der DSB) durch einen schlankeren Fährbetrieb anpassen. Gleichzeitig muß aber mit einem gesteigerten Straßenverkehr gerechnet werden. Dazu sollen die Fährschiffe in einem dichteren Taktverkehr pendeln und nur kurz in den Häfen liegen. Dazu stimmte der Vorstand der DB AG dem Bau von zwei neuen Fährschiffen im März 1995 zu. Die Fährschiffe werden in einer niederländischen Werft gebaut. Zwei baugleiche Schiffe orderte auch die DSB Rederi. Jedes Schiff kostet etwa 100 Mio. DM. Die Schiffe, 136 m lang und 25,4 m breit, sind sogenannte Doppelendfähren, d. h. sie können vorwärts- und rückwärts fahren, das Wenden ist nicht mehr nötig. Die Schiffe fassen 40 Lkw und 170 Pkw und zwei IC Per-

sonenzugeneinheiten. Die Fahrt zwischen Puttgarden und Rodby dauert 45 Minuten also 15 Minuten schneller als die bisherigen Schiffe benötigten. Dazu mußten auch die Fähranlagen mit einem Aufwand von 35 Mio. DM entsprechend angepaßt werden.

Einem Bau einer festen Landverbindung über den Fehmarnbelt steht man auf dänischer Seite skeptisch gegenüber. Eine solche Lösung sei wirtschaftlich nicht zu vertreten.

Die Eisenbahn (SJ) in Schweden – Programm Güternetz 21

Im nationalen schwedischen Verkehr dürfen Lkw 24 m lang sein und ein Gesamtgewicht von 60 t erreichen. Trotz der harten Konkurrenz durch den Lkw hat sich die Eisenbahn in Schweden besser behaupten können als manche Bahnen auf dem Kontinent. Sie hat sehr niedrige Frachtpreise und erreicht durch hohe Produktivität auch entsprechend hohe Rentabilität. In ihrer Transportleistung (tkm) liegen die SJ mit einem Marktanteil von 26 % knapp hinter der Schifffahrt mit 30 % und das, obwohl die schwedische Industrie vielfach an der Küste angesiedelt ist. Der Anteil des Schienengüterverkehrs ist dreimal so hoch wie der des Personenverkehrs.

Da der Staat z. Zt. den Schwerpunkt seiner Investitionen in den Schienenpersonenverkehr setzt, haben SJ und Industrieunternehmen das Programm Güternetz 21 ausgearbeitet. Die Hauptpunkte des Programms sind:

- Erhöhung der Achslast auf 25 t, mittelfristig sogar auf 30 t,
- Anhebung der zulässigen Meterlast (Achslast pro Meter Gleis) auf 8 t/m, später 10 t/m,
- höhere und breitere Waggons,
- bessere Energieversorgung zum Transport schwerer Züge,
- Anpassung der Signalanlagen für den Güterverkehr,
- bis zu 1500 m lange Güterzugsüberholungsgleise,
- Bau von zweigleisigen Strecken zum Lückenschluß,
- flachere Steigungen,
- Modernisierung der Rangierbahnhöfe.

Zur Zeit ist beabsichtigt, rund 2 Mrd DM in den Schienengüterverkehr zu investieren.

Wenn das Programm durchgeführt wird, stärkt sich auch die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn. Es sorgt aber auch für Wachstumschancen bei der Industrie, wodurch Arbeitsplätze gesichert werden können. Die verstärkte Nutzung der Bahn trägt auch zur Entlastung der Umwelt bei.

Einige Programme der SJ sind schon auf den „Güterverkehr 21“ ausgerichtet. Mit den neuen Wagen im nationalen Verkehr, die auch ein größeres Profil verlangen, wird eine 50%ige Steigerung gegenüber den Wagen mit dem herkömmlichen europäischen Profil erreicht. Die Güterzüge können mit zwei Garnituren zusammengefahren werden, die nicht unbedingt den gleichen

Zielbahnhof haben müssen. Das An- und Abkuppeln kann unterwegs schnell geschehen. Die Lokomotiven am Anfang und am Schluß des Zuges können mit Hilfe eines Steuerungskabels von einem Führerstand aus gesteuert werden. Die Zahl der Rangierbahnhöfe wurde von 20 auf 6 reduziert.

Jetzt kommt es darauf an, das Programm auch politisch durchzusetzen, was leichter fallen dürfte, weil auch die Industrie dahintersteht.

Norwegische Staatsbahnen (NSB) nicht mehr staatlich

Die Bahnreform sieht seit dem 1.12.96 eine Zweiteilung vor: Für Güter- und Personenverkehr ist die NSB BA (Gesellschaft mit besonderer Rechtsgrundlage) mit 7400 Mitarbeitern und einer Kapitalausstattung von 570 Mio DM zuständig. Die Verantwortung für das 4000 km umfassende Streckennetz mit der Zuständigkeit für Planung, Technik, Betriebssicherheit und Netzzugang übernimmt als Verwaltungsorgan ein neue geschaffenes Bahnamt.

Der Schweizer Bundesrat möchte die SBB zu einer AG machen

Aus einer Botschaft, die der Bundesrat Mitte November 1996 verabschiedet hat, geht hervor, daß die SBB in eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft umgewandelt werden soll. Sie soll in die Bereiche Infrastruktur (Personal und Anlagen) und Verkehr organisatorisch und rechnerisch getrennt werden. Jedes Transportunternehmen darf die Infrastruktur einer Bahn gegen Bezahlung benutzen. Mit diesem freien Netzzugang für den Güterverkehr und den internationalen Personenverkehr wird auch eine EU-Richtlinie umgesetzt. Ausländische Unternehmen müssen allerdings Gegenrecht gewähren. Personenverkehr hat dabei Vorrang vor dem Güterverkehr und regelmäßiger Verkehr vor dem Bedarfsverkehr. Die flächendeckende Grundversorgung soll trotz der Liberalisierung sichergestellt bleiben. Dabei gilt aber das Bestellerprinzip: Die öffentliche Hand muß unrentable Leistungen ordern und die ungedeckten Kosten zu einem zu vereinbarenden Preis bezahlen.

Der Bund soll sich auf die politischen und finanziellen Vorgaben beschränken und die operative Führung dem Unternehmen überlassen. Eine Leistungsvereinbarung soll 1998 mit einem Zahlungsrahmen vorgelegt werden.

Die Altschulden der Bahn von rund 14 Mrd. sfr werden zu 8 Mrd. sfr vom Staat übernommen, 6 Mrd. sfr werden in zinslose Darlehen umgewandelt.

An der spezialgesetzlichen AG könnten sich mittel- und langfristig neben dem Bund auch Kantone, Gemeinden und allenfalls Private beteiligen. Die Aktienmehrheit bleibt beim Bund.

Zum verkehrspolitischen Konzept gehören auch die Verhandlungen mit der EU. Dabei steht insbesondere die Erhöhung des Gewichtslimits für die Lkw zur Diskussion. Sie würde zu einem Produktivitätsgewinn des Straßen-güterverkehrs führen, was ohne eine einzuführende Schwerkverkehrsabgabe zu einer weiteren Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße führen würde.

Die regionalen Bahngesellschaften der Schweiz beurteilen die Reform gnädig, denn sie erhoffen sich neuen Chancen beim freien Zugang zum Netz der SBB.

Die Reform kommt voraussichtlich in diesem Jahr vor die Räte. Es besteht Hoffnung, daß die Parlamentarier der Botschaft keine allzu großen Schwierigkeiten bereiten werden.

Mukran – Klaipeda 10 Jahre

Der Fährbetrieb Mukran-Klaipeda ist inzwischen über 10 Jahre alt geworden. Während 1995 1,77 Mio. t in Mukran umgeschlagen wurden, rechnet man bis zum Jahr 2000 mit einem Zuwachs auf 2,5 Mio. t. Über Mukran wird über sehr kurze Entfernungen Skandinavien, das Baltikum und die Gemeinschaft unabhängiger Staaten (GUS) erreicht.

Mit der Vereinigung beider deutscher Staaten am 3. 10. 1990 wurden die Bedingungen im Fährverkehr grundlegend geändert. Während bisher nur Güter in Breit-spurwagen befördert wurden, werden seit August 1990 auch Lkw und Trailer befördert. 1991 bis 1994 wurde durch den Abtransport der Militärmaterials der russischen Truppen aus Westdeutschland für eine Grundausrüstung gesorgt. Der frühere Betreiber, die Staatsreedereien VEB Deutschfracht/Deutsche Seereederei Rostock (DSR) wurden inzwischen abgelöst. Die Fähraktivitäten der DSR wurden in der Euroseebridge GmbH gebündelt. Man ist mit der Entwicklung zufrieden, z.B. wurden 1995 in 363 Rundreisen 21 106 Waggons und 21 382 Lkw bzw. Trailer über die Ostsee gefahren. Die Fahrzeit der beiden eingesetzten Schiffe beträgt 20 Stunden. Ein Schiff wurde auch für die Aufnahme von Passagieren umgebaut. Bis zum Jahre 2000 soll Mukran mit öffentlichen Mittel in Höhe von 175 Mio. DM weiter ausgebaut werden. Der Schienenanschluß an die elektrifizierte Strecke ist optimal. 1998 wird die DFO ihren Fährdienst nach Schweden von Saßnitz nach Mukran verlegen.

Die japanischen Eisenbahnen

Die nachstehenden Angaben sind mit Zustimmung des Autors, Dr.-Ing. Werner Weigand seinem Beitrag „Erfolge der japanischen Eisenbahnen im Markt des Personenverkehrs“ in der Zeitschrift Eisenbahntechnische Rundschau (ETR) Heft 11 (1996) S. 709ff entnommen.

Die Eisenbahnen in Japan beeindrucken durch ihr hohes

Verkehrsaufkommen, den ausgezeichneten technischen Standard und die hervorragende Qualität des Angebots. 1987 wurde die Japanische Eisenbahn privatisiert und aufgeteilt in sechs regionale Personenzuggesellschaften, denen auch die Infrastruktur gehört, und in eine landesweit operierende Güterzuggesellschaft.

Im Hinblick auf globale Zahlen ist Japan mit Deutschland vergleichbar. Mit 125 Mio Einwohnern hat es eine um etwa 50% größere Bevölkerung als Deutschland; die Fläche ist mit 378 Mio qkm etwas größer als Deutschland (357 Mio. qkm). Grundsätzlich unterscheidet sich Japan durch seine Insellage und die lange, sehr schmale Form des Landes.

Die nachstehende Tabelle gibt die Unterschiede wieder:

Kriterium	Japan	Deutschl.	Faktor
Einwohner/ qkm	331	227	1,5
EW/qkm bewohnbare Flächen	551	338*	4,6
Streckenkm je qkm bew. Fläche	0,34	0,17	2,0
Zugkm/Streckenkm und Tag Reisezüge/alle Züge	90/104	43/58	2,1/1,8
Zugkm je Einwohner	8,64	7,8	1,1
Reisendenkm/Einwohner und Jahr	3216	754	4,3
Reisendenkm je Zugkm	370	97	3,8

* Annahme 2/3 bewohnbar im Sinne der japanischen Angaben

Der motorisierte Verkehr ist vergleichbar:

Japan: 1,36 Mrd Pkm/Jahr, d.h. 10 850 Pkm/Einw.
 Deutschland: 0,924 „ „ „ „ 11 407 „ „

Das Angebot der DB AG kann – bezogen auf die Einwohnerzahl – als gleichwertig angesehen werden. Aufgrund der Siedlungskonzentration (30 Mio. leben allein in der weiteren Tokio-Metropolitan-Area) erreichen die Japanischen Bahnen ihr Potential um ein vielfaches besser. Insofern ist die viel höhere Auslastung des japanischen Bahnsystems erklärbar.

Das Hochgeschwindigkeitsnetz bildet das attraktive Kernstück der japanischen Eisenbahnen. Es ist an vielen Bahnhöfen mit dem gut ausgebauten Schmalspurnetz verknüpft. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 275 km/h zwischen den großen Knoten werden Reisegeschwindigkeiten von über 200 km/h erreicht. Im Durchschnitt liegen die Fahrpreise etwa 20% bis 30% über denen des ICE.

Obwohl das ganze Land mit Autobahnen erschlossen ist, ist das Auto im Vergleich zu Deutschland wegen der großen Ballungszentren mit extremem Parkraumangel wenig sinnvoll nutzbar und wenig attraktiv. Der Benzin-

preis ist in Japan etwa ebenso hoch wie in Deutschland, dazu kommt jedoch noch eine Autobahngebühr von ca 20 Pfg/km. **Außerdem ist die Höchstgeschwindigkeit auf den Autobahnen auf 100 km/h festgelegt.** So ist man in Japan auch unter Berücksichtigung der Zugangszeit zum Bahnhof im Entfernungsbereich über 100 km tatsächlich mit dem Zug doppelt so schnell wie mit dem Auto. Bei mehr als 250 km wird in Japan Zug oder Flugzeug bevorzugt.

Die Konkurrenzsituation zum Flugzeug ist bis 400 km Entfernung für die Bahn unproblematisch, zwischen 400 und 1000 km ergibt sich Parität. Vier Stunden Reisezeit werden von den Bahnkunden akzeptiert. Bei vier Stunden Reisezeit liegt der Modal-Split zwischen Bahn und Flugzeug bei 50 %. Die Bahn hat gegenüber dem Flugzeug nur geringe Preisvorteile. Auf Grund der Landesstruktur ist das Potential für das Flugzeug über größere Entfernungen in Japan größer.

Der Anteil am Verkehrsmarkt im Personenverkehr bezogen auf die Pkm beträgt 30%. Zwischen Tokio und Osaka (über 500km) hat die Bahn gegenüber dem Flugzeug einen Modal-Split von 88%. In der Tokaidoregion ergeben sich folgende Modalsplits :
 Bahn 45 %, Autobahn 24 %, sonstige Straßen 16 %, Flugzeug 14 % und Bus unter 1 %.

Besondere Bedeutung zur Sicherung der Unternehmensziele haben Tochtergesellschaften und angegliederte Geschäfte, die das Eisenbahngeschäft ergänzen: Busgesellschaften, Hotels, Reisebüros, Restaurants, touristische Attraktionen und intensive Nutzung der Grundstücke. An größeren Investitionen beteiligen sich die Bahnen nur in dem Maß, wie sie durch den zu erwartenden Mehrverkehr Mehreinnahmen erwarten.

Das gigantischste Projekt ist eine **Magnetbahn zwischen Tokio und Osaka** auf einer neuen Route durch das Landesinnere mit 500 km/h (Reisezeit 1 Stunde). Die Strecke hat einen hohen Tunnelanteil. Zunächst soll in diesem Jahr eine Teststrecke von 45 km Länge mit 80 % Tunnelanteil gebaut werden. Das System ist noch nicht einsatzreif. Erst ab dem Jahr 2000 soll entschieden werden, ob die Strecke als Magnetbahn oder als konventionelle Eisenbahn gebaut werden soll. Der Fahrzeitgewinn der Magnetbahn würde dabei eine halbe Stunde betragen.

Die durchschnittliche Verspätung liegt bei 0,7 bis 0,9 Minuten (Die Zahl gilt sowohl für den Hochgeschwindigkeits- als auch für den Fern- und Regionalverkehr. (In Europa beträgt die mittlere Verspätung 5 Minuten.) Zählt man die Tage mit extremen Verhältnissen dazu – Taifun, Erdbeben –, so liegt das durchschnittliche Verspätungsniveau bei etwa 1,5 Minuten.

Die GRV bemerkt hierzu:

Demgegenüber sind die Verspätungen bei den Zügen der DB AG in letzter Zeit erschreckend hoch! Hier muß die Bahn

schnellstens für Abhilfe sorgen, wenn sie einen Imageverlust und damit Abwanderungen auf andere Verkehrsmittel vermeiden will. Effizientere Organisationsstrukturen, mehr Disziplin beim Abfertigen der Züge auf den Bahnhöfen, auch vielleicht bessere Fahrpläne und eine entsprechende Motivation der am Zuglauf Beteiligten sind nötig.

Umweltschutz

Umweltbericht der DB AG

Bei der Vorstellung des Umweltberichtes der DB AG (herausgegeben vom Vorstand der DB AG im November vergangenen Jahres Zentralressort Forschung und Technologie, Bahn-Umweltzentrum, Ruschestr. 59, 10365 Berlin) meinte ihr Vorstandsvorsitzer, Heinz Dürr, die Bahn habe ihre umweltpolitischen Möglichkeiten bisher nicht ausreichend genutzt. Er erinnerte daran, daß das Unternehmen zugesagt habe, den auf die Beförderungsleistung bezogenen Energieverbrauch bis zum Jahre 2005 um 25 % zu senken. Dazu sei jedoch eine höhere Auslastung notwendig. Im Reiseverkehr liege sie unter 50 %, beim Interregio sogar unter 35 %. Man wolle künftig Lokführern, die weniger Energie verbräuchten, eine Prämie zahlen.

An die Dieselfahrzeuge werde die Bahn schärfere Abgasanforderungen stellen. Auch werde von der Industrie verlangt, daß sie anspruchsvolle Lärmgrenzwerte einhalte. Bis zum Jahr 2002 sollen alle nach unten offenen Toiletten verschwunden sein. Bei der Betrachtung von Nebenstrecken müsse man davon ausgehen, daß 500 Reisende/Tag die ökologische Untergrenze, 2000 die ökonomische Grenze seien.

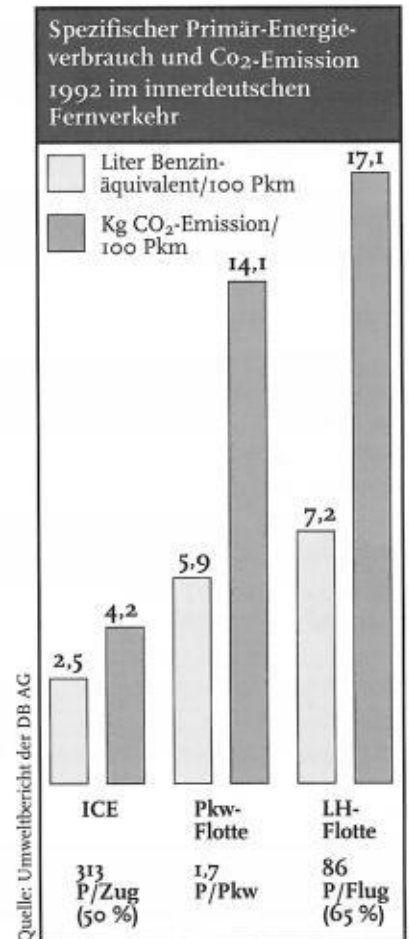
Folgende Aussagen im Bericht sind hervorzuheben:

Mehr Verkehr auf der Schiene heißt das oberste Ziel der Bahn. Im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern setzt sie dabei auch auf ihre Umweltverträglichkeit.

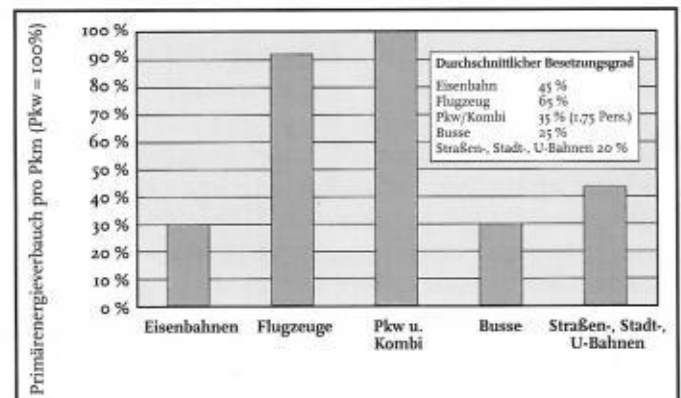
Das Zusammenspiel von Rad und Schiene hat zwei entscheidende Vorteile. Es ist energiesparend und umweltschonend:

- Der Rollwiderstand Stahl auf Stahl ist wesentlich niedriger als Gummi auf Asphalt.
- Die Spurführung bildet gute Möglichkeiten zur Bildung langer Züge. Der Betriebsablauf läßt sich weitgehend automatisieren.
- Durch den gesicherten räumlichen Abstand der Zugfahrten bietet die Bahn einen hohen Sicherheitsstandard (induktive Zugsicherung).
- Positiv wirkt sich auch die am ehesten umweltverträgliche elektrische Traktion aus.

Von 40.000 km Streckennetz sind 18.000 elektrifiziert. Die tägliche Laufleistung der elektrischen Lokomotiven beträgt 534 km im Vergleich zur Dieseltraktion, die nur 340 km erreicht. ICE-Triebköpfe erzielen sogar eine Laufleistung von 1400 km/Tag. Einen Vergleich des spezifischen Primärenergieverbrauchs und der CO₂-Emissionen im innerdeutschen Fernverkehr zwischen ICE, Pkw und Luftfahrt zeigt folgende Tabelle:



Spezifischer Primärenergieverbrauch verschiedener Verkehrsmittel bezogen auf den Pkw



Die Emissionen ausgewählter Verkehrsträger zeigt die nächste Tabelle:

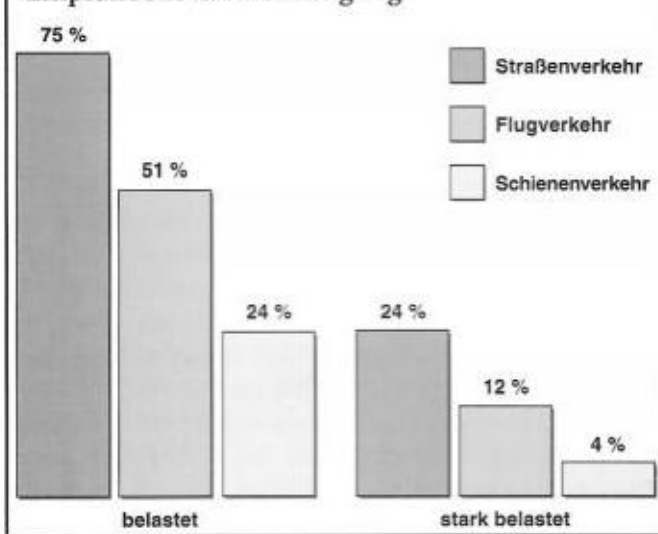
Emissionen ausgewählter Verkehrsträger

		Pkw	Flugzeug	ICE
CO ₂	kg/100 Pkm	14,1	17,1	4,2
CO	g/100 Pkm	552	53	1
HC	g/100 Pkm	81	14	0
NO _x	g/100 Pkm	121	72	5
SO ₂	g/100 Pkm	7	8	6

Quelle: Umweltbericht der DB AG

- Der Flächenbedarf der Bahn ist gering. Er beträgt mit 1,6 Mio Hektar 4,6 %.
- Der Schienenverkehrslärm, vor allem der, der von Güterzügen ausgeht, ist punktuell zu hoch, jedoch werden die Schallemissionen auf Grund einer Umfrage des Bundesumweltamtes im subjektiven Vergleich niedriger empfunden:

Empfundene Lärmbelastung



Quelle: Umweltbericht der DB AG

Der Umweltbericht enthält nicht nur ein Konzept und den Aufbau einer entsprechenden Organisation, sondern vor allem die Umsetzung konkreter Programme und Maßnahmen auf dem Gebiete des Umweltschutzes. Beispielsweise hat die DB gemeinsam mit den Bahnen Österreichs und Italiens das Projekt „Low-Noise-Train“ initiiert, der mit verschiedenen Techniken ausgestattete „Testzug Akustik“. Der Schallpegel habe um 20 dB(A) abgesenkt werden können, was einer Reduzierung der Lautstärke auf ein Viertel bedeutet.

Die Ziele sind:

Die Bahn möchte bis zum Jahr 2005 folgende Umweltziele erreichen.

- Ausgehend vom Jahr 1990 Senkung des spezifischen Energieverbrauchs für die Beförderungsleistung um 25 %.
- Senkung des Schadstoffausstoßes, insbesondere von Kohlendioxid, um 25 bis 30%.
- Verminderung der Lärmemissionen besonders im Güterverkehr.



Low-Noise-Train

Foto: DB AG

- Erhöhung der Recyclingrate bei Schienenfahrzeugen auf rund 90%.
- Senkung des Reststoffaufkommens.

Bundesumweltministerin Merkel sagte, sie wolle alle Maßnahmen unterstützen, die die Verkehrsverlagerung zur Bahn förderten. Der Bund für Umwelt und Naturschutz kritisierte u.a. den hohen Anteil der Atomenergie an der Erzeugung von Bahnstrom, die Beteiligung am Energieverschwender Transrapid und eine weitgehend verweigerter Lärminderung.

Mehr Tierschutz bei Transporten

Eine Fernsehreportage im Oktober 1996, die das Verladen von Tieren aus Deutschland im Hafen von Triest zeigte, schockierte die Zuschauer. Die Tiere wurden zum Teil halbverdurstet und mehr tot als lebendig auf das Schiff verladen.

Deutschland will die Tiere besser schützen. So sollen Tiertransporte innerhalb der EU nicht länger als acht Stunden dauern dürfen. Dabei soll Deutschland nicht vor einem Alleingang zurückschrecken. Bundeslandwirtschaftsminister Borchert erklärte nach einem Gespräch mit den zuständigen Länderministern, deutsche und italienische Veterinäre würden künftig gemeinsam die Situation im Hafen von Triest überwachen. Tierschutz könne nur europaweit durchgesetzt werden, so müsse die Tiertransportverordnung Ende des Jahres 1996 in nationales Recht umgesetzt werden. Nach acht Stunden Fahrzeit dürfe der Transport erst nach einer Pause von von 24 Stunden fortgesetzt werden. Längere Transporte dürften nur in Spezialfahrzeugen zugelassen werden. In solchen Fahrzeugen dürfen Schweine und Pferde maximal 24 Stunden, alle übrigen Nutztiere 28 Stunden mit einer einstündigen Ruhepause nach 14 Stunden unterwegs sein. Die bisher eingesetzten Fahrzeuge gelten bis Ende 1997 als Spezialfahrzeuge. Nach Ermittlungen von Tierschützern werden jährlich 250 Mio lebende Tiere durch Europa transportiert.

Die GRV meint, man solle in vermehrtem Umfang Fleisch statt lebender Tiere transportieren. Wegen der Castortransporte laufen Tausende zum Demonstrieren und manche scheuen sich nicht, Eisenbahntransporte zu gefährden, aber um die verantwortungslosen Tiertransporte kümmern sich nur wenige.

Workshop DB AG / Umweltverbände

Am 9./10. Oktober 1996 fand in Kirchmöser bei Brandenburg ein Workshop zum Thema Bahn und Umwelt statt, zu der die Bahn eine Reihe von Natur- und Umweltschutz-Verbänden bzw. -Initiativen eingeladen hatte. Für die GRV und den DNR machte Herr Kammer sowohl einige grundsätzliche als auch einige spezielle Ausführungen, die in Kurzfassung hier wiedergegeben werden.

Grundsätzliches

Die Bahn gilt als ein relativ umweltfreundliches Verkehrsmittel. Automobil- und Luftfahrtindustrie bemühen sich jedoch in letzter Zeit verstärkt um eine Verbesserung ihrer Umweltbilanz im Hinblick auf Energieverbrauch, Schadstoffemissionen und Lärmentwicklung. Will die Bahn auf Dauer ihren Vorsprung in Bezug auf Umweltverträglichkeit behalten, muß sie sich stärker um eine Senkung des spezifischen Energieverbrauchs und des Lärmpegels bemühen.

Die Politik muß ihrerseits die richtigen Weichen in Sachen Infrastrukturausbau und Ordnungspolitik stellen, wozu nicht zuletzt auch die verursachergerechte Anlastung der externen Kosten gehört.

Energieverbrauch

Die wirkungsvollste Maßnahme zur Senkung des spezifischen Energieverbrauchs ist die Verbesserung der Auslastung der Züge. Dazu sind im Personenverkehr neue, kleinere und leichtere Einheiten nötig.

Durch ein neues Signalsystem, das die jeweils optimale Geschwindigkeit in den Führerstand signalisiert, könnten außerplanmäßige Halte und das anschließende energieaufwendige Wiederanfahren weitgehend vermieden werden. Überholvorgänge sollten beträchtlich reduziert werden, und zwar durch eigene Trassen für Güter- und Nahverkehrszüge sowie durch höhere Geschwindigkeiten dieser Züge auf den Strecken mit schnellem Personenfernverkehr. Bei allen Elektrotriebfahrzeugen sollte beim Bremsen auf Rückgewinnung der Energie geachtet werden; neue Bahn-Kraftwerke dürfen nur noch mit Kraft-Wärme-Kopplung gebaut werden.

Lärmschutz

Aktiver Lärmschutz an der Quelle ist besser als passiver. Die lauten Klotzbremsen sollten durch Scheibenbremsen oder elektrische Bremsen ersetzt werden, die Laufwerke können

durch schalldämmende Schürzen abgeschirmt und die Riffelbildung durch öfteres Schleifen des Schienenkopfes verhindert werden. In besonders sensiblen Bereichen kann mit zusätzlich angebrachten Niedrigst-Schallschutzwänden nahe an der Schiene abgeholfen werden.

Verlagerung

Den größten Beitrag zur Verminderung von Energieverbrauch, Abgasen und Lärm kann die Verkehrspolitik leisten, indem sie durch entsprechende Rahmenbedingungen für eine Verlagerung von geeigneten Anteilen des umweltbelastenden Straßen- und Luftverkehrs auf die umweltfreundlichere Schiene sorgt. (Kammer)

Kurzberichte

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wird künftig so organisiert, daß seine Bezirke mit den Niederlassungen der DB AG übereinstimmen. Derzeit verfügt das EBA über 15 Außenstellen. Ihre Zahl wird mehr als halbiert.

Das gemischtnationale Gemeinschaftsunternehmen NDX Intermodal (DB AG 50 %, die US-amerikanische CSX Corp. 25 % und die niederländische NS-Cargo 25 %) fährt ab Januar erstmals Containerzüge von Rotterdam nach München. Zu einem späteren Zeitpunkt sollen Schienenverkehre von nordeuropäischen Häfen einschließlich Hamburg nach Süddeutschland und weiter nach Italien verkehren. Gegenüber den Seehäfen soll angesichts des Streits zwischen Rotterdam und Hamburg eine völlig „neutrale Politik“ betrieben werden.

Der von Heinz Dürr für München vorgestellte Umbau des Hauptbahnhofs in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof ist nach Auffassung von Experten nicht durch die zusätzlichen Baurechte finanzierbar. Nachdem zwei Drittel aller Züge in München enden, fragt es sich, ob die Tieferlegung des Bahnhofs überhaupt sinnvoll ist. Mit kritischem Blick wird auch das Konzept als „Konsumtempel mit Gleisanschluß“ beurteilt. Durch 80 000 qm Ladenfläche in bester Innenstadtlage werden alle Dezentralisierungsbemühungen ad absurdum geführt. Ein kräftiger Minuspunkt ist auch die notwendige Verlagerung des ICE-Bahnbetriebswerkes, das vor kurzem erst in Betrieb genommen wurde und fast eine halbe Milliarde gekostet hat.

Da die DB AG ihre Dieseltankstelle in Garmisch-Partenkirchen geschlossen hat, gibt es keine durchgehenden Züge mehr zwischen Garmisch-Reutte-Pfronten-Kempton. Da der elektrische Zugbetrieb in Reutte endet, werden die Reisenden zwischen Reutte und Pfronten auf den Bus verwiesen.

Mit einer **ärgerlichen Pannenserie** hielten die acht Neigezüge des Berliner Waggon-Herstellers Adtrans, die seit Oktober 1996 zwischen Frankfurt und Saarbrücken verkehren, die DB AG in Atem. Erst funktionierte die Neigetechnik nicht, später klemmten die automatischen Türöffner und zuletzt versagte auch die Toilette.

Eine wesentlich platzsparendere Neigetechnik als die des italienischen von der Firma Fiat hergestellten Verfahrens erwies sich vorerst als Flop. Für Insider kam die Pannenserie nicht überraschend, denn Adtrans war von der Bahn unter starkem Zeitdruck gesetzt worden. Die Firma hatte von der Bestellung bis zum ersten Einsatztag gerade zwei Jahre Zeit. Nun ist Adtrans dabei, die Probleme einzukreisen und zu beheben. Es ist aber erheblicher Schaden dadurch angerichtet worden, daß die Züge den vorgesehenen Fahrplan mit allen Folgen nicht einhalten konnten.

Im November 1996 brannte ein Kraftwagen auf einem Zug in einer der Röhren des Kanaltunnels. Der Tunnel mußte über längere Zeit gesperrt werden. Aus bisher noch nicht geklärter Ursache war ein mit Kunststoff beladener Lkw auf einem der Shuttlezüge in Brand geraten. Durch schnelles Eingreifen der Rettungsmannschaften konnten Personenschäden, abgesehen von Rauchvergiftungen, vermieden werden. Die Tunnelgesellschaft rechnet mit einem Ausfall in Millionenhöhe, weil die Reparaturarbeiten in dem betroffenen Tunnel längere Zeit in Anspruch nehmen. Nach einem Sicherheitstest konnte nach einer längeren Pause der Kanaltunnel wieder für den Verkehr freigegeben werden.

Überschallfliegen nur zum Spaß hatte das Deutsche Reisebüro (DER) im Angebot: Per Jet nach Paris, dort wurde mit der Concorde eine Schleife mit Durchbrechen der Schallmauer über den Atlantik gedreht und nach Hahn im Hunsrück geflogen. Der BUND protestierte. Der Überschallflieger braucht fünfmal so viel Kerosin wie ein moderner Jet. Aufgrund der Proteste annullierte das DER weitere Flüge.

Die **TGV-Trasse von Paris nach Straßburg** wird nach Angaben der französischen Regierung auf jeden Fall gebaut. Dies stellte Verkehrsminister Pons im November vor dem Finanzausschuß des Senats klar. Diese Klarstellung war nötig, denn es kamen Gerüchte auf, auf eine neue Trasse zu verzichten und dafür auf der bestehenden Trasse Neigetechnik einzuführen.

Israel will möglichst bald eine **Bahnlinie teilweise auf alten Trassen zwischen dem Hafen Ashdod und Gaza** bauen. Die Palästinenser sollen ermutigt werden, diese Bahnlinie bis an die ägyptische Grenze weiter zu bauen. Der israelische Infrastrukturminister Ariel Scharon hat die Pläne bereits genehmigt.

Fluggesellschaften erhöhten die Preise im internationalen Verkehr wegen der gestiegenen Treibstoffkosten nicht nur im Fracht- sondern auch im Passagierbereich um 3 %. Nach IATA-Angaben sind die Preise für Kerosin 1996 gegenüber dem Vorjahr um 43 % geklettert. An den Betriebskosten hat das Flugbenzin einen Anteil von 10,9 %.

Die GRV ruft dabei in Erinnerung, daß für Flugbenzin keine Mineralölsteuer entrichtet werden muß.

An der **Großbaustelle Potsdamer Platz in Berlin** sind am Erdtransport von 6 Mio t vor allem Züge beteiligt. Täglich verkehren 16 Züge. 400 000 t gehen auf Binnenschiffe. Etwa 80 % des Aushubes werden im Umland für den Wegebau oder zum Auffüllen des Tagebaus in der Lausitz verwendet. Der Transport nur eines Teiles dieser Mengen mit Lkw würde den Verkehr in Berlin zum Erliegen bringen.

Der **Verkehrsclub Deutschland (VCD)** hat im September 1996 sein 10-jähriges Jubiläum gefeiert. Mit 70 000 Mitgliedern stellt er eine echte Alternative zu den übrigen Automobilclubs dar.

Die GRV gratuliert dem VCD zu diesem Jubiläum und dankt für viel Übereinstimmung mit unseren verkehrspolitischen Zielen.

Der **Flughafen Köln/Bonn** konnte im Jahr 1995 mit 281 000 t (+16,2 %) als Frachtflughafen den 2. Platz in der Bundesrepublik halten. Der Umsatz stieg um 18 % auf 282 Mio. DM.

Die **Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED)** feierte Ende 1996 ihr 100-jähriges Jubiläum. Mit der Bahnreform seien noch nicht alle Probleme gelöst, sagte auf der Veranstaltung der Betriebsratsvorsitzende der DB AG. Was den schwindsüchtigen Güterverkehr angeht, sei Bonn gefordert, seine Regelungskompetenz nicht sträflich zu vernachlässigen.

Beton und Asphalt werden die Verkehrsflut nicht bremsen

Personalia

Manfred F. Boes ist neuer Präsident des Bundesverbandes Spedition und Logistik e.V. Er ist Nachfolger von Bernhard Bünck.

Univ. Prof. Dr.-Ing. Josef Eisenmann, Inhaber des Lehrstuhls und Direktor des Prüfamtes von Landverkehrswegen der TU München, vollendete am 9. 7. 96 sein 68. Lebensjahr. Er trat Ende September 1996 in den Ruhestand.

Stig Larsson, Generaldirektor der Schwedischen Staatsbahnen, ist neuer Präsident der UIC

Werner Lippmann, ehemaliger Repräsentant des Hamburger Hafens in Bayern, ist Ende September 1996 im Alter von 62 Jahren verstorben.

Wolfgang Maurer wird als Nachfolger von Günther Lorenz, der in den Ruhestand getreten ist, Beauftragter der Konzernleitung der DB AG für das Land Nordrhein-Westfalen.

Dr. Peter Schnell wurde am 1. 12. 96 als Beauftragter der Konzernleitung der DB AG für das Land Baden-Württemberg bestimmt.

Ute Wiegand-Nebab wurde zur neuen Vorsitzenden des Verkehrsclub Deutschland gewählt.

Druckfehlerteufel

In den GRV-Nachr. Nr. 29 muß es in der obersten Tabelle auf Seite 10 in der Zeile 1994 und in der Spalte Railways statt „115“ richtig „269“ heißen.

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 (Überweisungsformular liegt bei), 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