

GRV Nachrichten

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

Verkehrspolitik

Das Deutsche Verkehrsforum hat das Buch „Europa – Mit Verkehrskonzept auf Erfolgskurs“ im Verlag der Frankfurter Allgemeinen Zeitung, ISBN 3-929 368.69 - 2 herausgebracht. Wir möchten unseren Lesern das Buch, in dem führende Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik zu Wort kommen, empfehlen.

Dazu hat **Bundeskanzler Helmut Kohl** folgendes Geleitwort geschrieben:

Wir brauchen Europa

Kein Verkehrsträger und kein Land wird den Verkehr in Zukunft allein bewältigen können. Wir sind auf die Zusammenarbeit mit unseren Nachbarn und Partnern in der Europäischen Union angewiesen. Auch künftig wird deshalb die europäische Verkehrspolitik eine wesentliche Rolle im europäischen Einigungsprozeß spielen.

Mit der Einheit Deutschlands und der Öffnung der Länder Ost- und Mitteleuropas nach Westen ist Deutschland zur Drehscheibe des Verkehrs in Europa geworden. Deutschland ist Hauptdurchreiseland und zugleich das Land der Europäischen Union mit den längsten Außengrenzen zu den mittel- und osteuropäischen Ländern.

Im Europa von heute genießen die Bürger ein hohes Maß an Freiheit und Freizügigkeit. Das neue Europa eröffnet vielfältige Möglichkeiten und Chancen für unsere Wirtschaft und jeden einzelnen Bürger.

Lebensqualität, wirtschaftliches Wachstum und mehr Beschäftigung in Europa hängen jedoch in entscheidendem Maße davon ab, daß es uns – gemeinsam mit unseren Nachbarn – gelingt, den neuen Anforderungen gerade auch im Bereich des Verkehrs gerecht zu werden.

Wichtige Voraussetzung hierfür ist eine gut ausgebaute Infrastruktur. Für die Bundesregierung hat die Verwirklichung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – auch bei begrenzten Mitteln – weiterhin Priorität. Diese Vorhaben sind für das Zusammenwachsen der alten und neuen Länder unverzichtbar.

Inhalt (u.a.)

Verkehrspolitik

Europa – Mit Verkehrskonzept auf Erfolgskurs	1
EU will Kostenwahrheit im Verkehr	2
Verkehrshaushalt 1997	3
Berichte zum Schienenwegeausbaugesetz	3
Steuerreform und Kilometerpauschale	3

Bahnen

Positives Ergebnis der DB AG in 1996	4
DB AG noch längst nicht am Ziel	5
Bereich Netz künftig bei DB AG oder unmittelbar beim Bund	6
Kritik des Bundesrechnungshofes an der Bahn	7
Empfehlungen für die Schienen-Freeways	8
VDV-Bahnen können Fahrweg nur teilweise erwirtschaften	8
Luftfracht auf der Bahn	8
ICE-Strecke Nürnberg-München	9
Fahrbetrieb per Funk	9
Bahntrans erwartet schwarze Zahlen	10
Trassenpreise	11
Eisenbahninfrastruktur in Ostdeutschland	11
EBA bescheinigt Sicherheit für Leichtfahrzeuge	11

Andere Verkehrsträger

Güterkraftverkehrsgesetz	12
Lkw-Autobahngebühr	13
Luftfahrt soll auch Mineraölsteuer zahlen	13
Transrapid – Wird er überhaupt gebaut?	13
Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt	14
Anreize für schadstoffarme und straßenschonende Lkw	15

Ausland

Restrukturierung der Bahnen	16
Die Schweiz ist zu Konzessionen bereit	26
Brennermaut	26

Kurzberichte

	27
--	----

Personalia

	32
--	----

Gleiches gilt für die grenzüberschreitenden Transportwege in Europa und hier insbesondere für die Transeuropäischen Netze. Ein europäisches Verkehrssystem schafft Verbindung zwischen den Völkern, es ist eine entscheidende Voraussetzung für das Zusammenwachsen unseres Kontinents und ein Pfeiler für das Haus Europa.

Kein Verkehrsträger und kein Land wird den Verkehr der Zukunft allein bewältigen können. Wir sind auf die Zusammenarbeit mit unseren Nachbarn und Partnern in der Europäischen Union angewiesen. Auch künftig wird deshalb die europäische Verkehrspolitik eine wesentliche Rolle im europäischen Einigungsprozeß spielen.

Wir stehen gemeinsam vor der Aufgabe, das Verkehrsaufkommen umweltgerecht zu bewältigen. Dies kann nur gelingen, wenn wir umweltfreundliche Verkehrsträger wie Bahn und Binnenschiff stärken. Die Einigung Europas eröffnet somit auch der Bahn neue Zukunftschancen. Mit der Bahnreform und der Gründung der Deutschen Bahn AG hat die Bundesregierung die Weichen für ein neues Verkehrswesen gestellt und die Voraussetzungen für eine gute Zukunft der Deutschen Bahn AG in einem enger zusammenwachsenden Europa geschaffen.

Liberalisierung und Harmonisierung sind Ziel der verkehrspolitischen Strategie Bonns

Ziel der verkehrspolitischen Strategie sei, so sagte Bundesverkehrsminister Wissmann in einer Rede zum 75jährigen Bestehen des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, ein modernes integriertes Verkehrssystem, in dem alle Verkehrsträger im Wettbewerb unter fairen Bedingungen ihre Leistungen erbringen. Die einheimische Wirtschaft erhalte auf diesem Weg kostenoptimale und anforderungsgerechte Transportmöglichkeiten zu ihren Beschaffungs- und Absatzmärkten.

Zu dieser Konzeption gehöre es, den Straßengüterverkehr zu liberalisieren, das Schienennetz für Dritte zu öffnen und die Binnenschifffahrt zu fördern. Die nationalen Marktregelungen für den Straßengüterverkehr werden an die europäischen Bedingungen angepaßt und die nationalen mengenmäßigen Beschränkungen zum 1. 7. 1998 mit **Freigabe der Kabotage** aufgehoben. Dann bilden EU-weit einheitliche qualitative Marktzugungskriterien das wesentliche Element einer zukünftigen Verkehrsmarktordnung.

Ein solches System komme auch der verladenden Wirtschaft zu gute. In ihrem schwierigen Umstrukturierungsprozeß werde der Binnenschifffahrt mit einem umfangreichen 100-Mio-DM-Programm geholfen. Damit erhalte die Branche die Chance, im liberalisierten europäischen Verkehrsmarkt wettbewerbsfähig zu werden.

Ebenso müsse in Europa ein fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern auf der Grundlage marktwirtschaft-

licher Steuerungsprinzipien herrschen. Nur auf diese Weise komme es zu einer gesamtwirtschaftlich sinnvollen Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern. Dazu zähle auch der faire Wettbewerb der europäischen Verkehrsunternehmen untereinander.

Auf dem Weg zur Liberalisierung und Harmonisierung in Europa sei die europäische Verkehrspolitik ein „beachtliches Stück vorangekommen“. Die freie Preisbildung gebe es inzwischen bei allen Verkehrsträgern, die mengenmäßigen Beschränkungen entfielen und die Freigabe der Kabotage werde schrittweise vollzogen und in den nächsten Jahren abgeschlossen. Diese Liberalisierung ist für Wissmann das Ergebnis jahrelanger Bemühungen, den Binnenmarkt auch auf dem Transportsektor zu verwirklichen. Wünsche bleiben aber bei der gerechten Belastung der Verkehrsträger mit Wegekosten offen. Nachdem Deutschland durch die Wiedervereinigung, durch die Öffnung Osteuropas und die Norderweiterung der Europäischen Union zum Haupttransitland Europas geworden sei, habe die Bundesregierung die anderen Mitgliedstaaten davon überzeugt, daß eine weitere Harmonisierung der fiskalischen Wettbewerbsbedingungen im Verkehr nur über den Weg höherer Straßenbenutzungsgebühren für schwere Lkw führe.

EU will Kostenwahrheit im Verkehr

Erstes Ziel sei es – so der Direktor für Landverkehr in der Generaldirektion Verkehr der EU, Günther Hanreich, vor der IHK in Basel – dem Verkehr faire und effiziente Kosten anzulasten. Weiter sei der kombinierte Verkehr zu fördern als Mittel zur wirksamen Straßenentlastung. Dazu werde das „Pact“-Programm zur Förderung von Pilotprojekten auf 36 Mio ECU aufgestockt. In der zweiten Pact-Phase von 1997 bis 2001 sollen etwa 50 Projekte in Westeuropa und 10 im Ost-West-Verkehr finanziell gefördert werden. Unter dem Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel strebe die EU die Revitalisierung der Bahnen an. Man könne es nicht weiter zulassen, daß der Anteil der Bahnen am Güterverkehr weiter sinke.

Weiter halte die Kommission einheitliche Standards für Nutzfahrzeuge im europäischen Straßengüterverkehr für dringend geboten. Auch diese dienten der Kostenwahrheit. Auf eine Kontrolle dieser Standards werde man nicht verzichten können.

Ein weiteres Bestreben der Kommission sei die Schaffung gemeinsam bewirtschafteter Güter-Freeways auf den internationalen Eisenbahn-Magistralen.

Schließlich wolle man versuchen, die Schweiz in die europäische Verkehrspolitik einzubeziehen. Ziel sei es, daß die Schweiz spätestens zum Jahr 2005 das 28-t-Limit fallen lasse.

Verkehrshaushalt 1997

Ende November hat der Deutsche Bundestag den Bundeshaushaltsplan 1997 verabschiedet. Er sieht Gesamtausgaben von 439,9 Mrd DM (1996: 451,3 Mrd DM, d.s. -2,5 %) bei einer Nettoneuverschuldung von 53,3 Mrd DM vor.

Der Verkehrshaushalt sinkt auf 44,573 Mrd (1996: 51,032 Mrd, d.s. -12,7 %) Durch vielfältige Aktivitäten konnte jedoch erreicht werden, daß der Bundesfernstraßenetat bei 10,133 Mrd, davon 8,2 Mrd für Investitionen, ungekürzt bleibt.

Noch nicht entschieden ist, wie die in den Bundesverkehrshaushalt eingestellte Minderausgabe von 450 Mio DM erwirtschaftet werden soll. Jedenfalls soll der Straßenbauetat von Kürzungen ausgenommen werden. Auch die Schiene soll soweit wie möglich geschont werden. Weiter ist vorgesehen, die Zuschüsse an das Bundeseisenbahnvermögen um 300 Mio DM und beim Betrieb der Wasserstraßen und bei den Investitionen in die Wasserstraßen jeweils um 40 Mio DM zu kürzen. Außerdem ist geplant, das Darlehen an die Berliner Flughafengesellschaft um 29 Mio DM zu kürzen. In welcher Höhe die Hilfe für die Seeschifffahrt weiter bezahlt wird und ob noch an anderer Stelle Einsparungen erfolgen müssen, ist noch offen (Siehe hierzu auch die GRV Nachr. Nr. 29).

Berichte zum Schienenwegeausbaugesetz

Bündnis 90/Die Grünen werfen Bundesverkehrsminister Wissmann vor, daß er bei diesem Gesetz seinen gesetzlichen Verpflichtungen nicht nachkomme.

Das Schienenwegeausbaugesetz wurde Ende 1993 im Zusammenhang mit der Bahnreform verabschiedet. Es regelt den Bau und die Finanzierung von Schienenstrecken des Bundes. Ausdrücklich ist im Gesetz vorgeschrieben, daß jährlich dem Parlament ein Schienenausbaubericht vorzulegen sei, aus dem hervorgeht, welche Baufortschritte es bei den einzelnen Projekten gebe und wieviel Geld dafür aufgewendet wurde. Weiter ist im Gesetz vorgesehen, daß spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes, also zum 27.12.1996, der Minister einen aktualisierten Bedarfsplan für den Schienenausbau vorzulegen hat.

Der Minister, der bisher keinen einschlägigen Bericht vorgelegt habe, blockiere damit die Kontrollrechte und Arbeitsmöglichkeiten des Parlaments.

Mit einer Übergabe des ersten Berichtes über den Ausbau der Schienenwege an die Bundestagspräsidentin Rita Süßmuth reagierte Bundesverkehrsminister Wissmann auf die Kritik des Bundesrechnungshofes und von Bündnis 90/Die Grünen.

Von den insgesamt 67 Mrd DM, die der Bund von 1990 bis 1996 in Verkehrsmaßnahmen in den neuen Ländern investierte, gingen 36 Mrd DM in den Ausbau der Schienenwege. 1994 und 1995 seien 16,7 Mrd DM in die Schieneninfrastruktur Deutschlands investiert worden. Das sei mehr als je zuvor in einem solchen Zeitraum.

Steuerreform und Kilometerpauschale

Werner Kammer

Alle kompetenten Wirtschafts- und Finanzpolitiker sind sich weitgehend darin einig, daß es im Interesse des Standorts Deutschland höchste Zeit ist, die kontinuierlich gestiegene Steuerlastquote und insbesondere die Steuersätze bei der Lohn- und Einkommensteuer über alle Bereiche hinweg deutlich zu senken. Die damit verbundenen Mindereinnahmen des Staates müssen jedoch größtenteils gegenfinanziert werden. Die Steuerreformkommission hat zu diesem Zweck eine drastische Kürzung bzw. Abschaffung der meisten Steuervergünstigungen und Abschreibungsmöglichkeiten verlangt.

Zu diesen Vergünstigungen gehört auch die sogenannte „Kilometerpauschale“, die es Besitzern von Kraftfahrzeugen bisher erlaubte, für die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstelle einen Betrag von 70 Pf pro Entfernungskilometer als Werbungskosten steuermindernd geltend zu machen.

Die Steuerreformkommission hatte zunächst die völlige Streichung dieser speziellen Subvention diskutiert, was aus steuer-systematischen Gründen zweifelsohne auch richtig gewesen wäre. Der schließlich vorgelegte Vorschlag sieht indessen die Umwandlung in eine „Entfernungspauschale“ in Höhe von 20 Pf pro Entfernungskilometer vor, die allen Berufstätigen unabhängig von der (rein privaten) Wahl des Verkehrsmittels zugute kommt. Auf Druck der einschlägigen Lobby haben die Bundestagsfraktionen von CDU/CSU und F.D.P. schließlich diesen Wert wieder auf 40 Pf verdoppelt, allerdings erst ab einer Mindestentfernung von 15 km.. Dies ist der derzeitige Stand der Dinge, über den nun wegen des Mitspracherechts des Bundesrates eine Einigung mit der SPD gesucht werden muß.

Wie nicht anders zu erwarten, laufen die davon Betroffenen im Verein mit der Automobil- und Straßenlobby Sturm gegen die vorgesehene Kürzung der Privilegien und suchen Unterstützung bei gewissen Landesregierungen, um die vorgesehene Umwandlung der bislang sehr üppigen Kilometerpauschale in eine geringere Entfernungspauschale zu hintertreiben. Es besteht die Gefahr, daß sachlich gebotene Entscheidungen durch unsachliche Profilierungsversuche von Parteipolitikern konterkariert werden.

Das erinnert an entsprechende Vorgänge in den Sechzigerjahren (vgl. dazu die Stellungnahmen des Verfassers in „Der Stadtverkehr“ Heft 11/12 - 1965 und Heft 11/12 - 1969), wo zu guter Letzt das Bundesverfassungsgericht mit seinem Urteil vom 2. Oktober 1969 die im Einkommensteuergesetz 1967 erstmals wirksam gewordene Herabsetzung des Pauschbetrags von 50 auf 36 Pfennig pro Entfernungskilometer für verfassungskonform und damit für rechtmäßig erklärt hat. Die Begründung des Urteils ist auch heute noch lesenswert, eröffnet sie doch dem Gesetzgeber nicht nur die Möglichkeit zu sinnvollem Handeln im Bereich der Verkehrs- und Finanzpolitik, sondern enthält überdies auch die deutliche Aufforderung an Legislative und Exekutive, nun endlich beherzt die Lösung un-

serer Verkehrsprobleme mit allen zu Gebote stehenden Mitteln anzugehen.

Im folgenden werden eine Reihe von Argumenten gegen die Beibehaltung der Kilometerpauschale angeführt.

Die **Kilometerpauschale ist steuersystematisch verfehlt**, weil in einer freiheitlichen Demokratie die Wahl von Wohnung, Arbeitsplatz und Verkehrsmittel reine Privatsache ist, die den Staat nichts angeht. Deshalb darf sich umgekehrt auch der Staat nicht finanziell an den Folgekosten dieser Wahl beteiligen. Wer draußen auf dem Land, weit entfernt von seinem Arbeitsplatz, eine billige Wohnung baut oder mietet, **muß dafür mit höheren Fahrkosten rechnen**. Er darf steuerlich nicht besser gestellt werden als der, der in einer teuren Stadtwohnung in der Nähe seiner Arbeitsstelle wohnt.

Die Kilometerpauschale ist **ungerecht**, weil sie an den Besitz eines Autos gebunden ist. Wer kein Auto hat, kann die hohe Steuervergünstigung nicht in Anspruch nehmen. Außerdem verleitet sie zum Steuerbetrug durch überhöhte Angaben der Entfernungskilometer und der Anzahl der Fahrttage; bei Fahrgemeinschaften machen de facto alle Teilnehmer widerrechtlich die volle Kilometerpauschale geltend.

Die Kilometerpauschale ist eine Prämie für die **Zersiedlung der Landschaft**, sie ist eine Verkehrserzeugungsprämie und zugleich eine **Stadtverstopfungsprämie**. Sie ist ursächlich für die morgendlichen und nachmittäglichen Staus auf den Zufahrtsstraßen.

Sie vergrößert die Belastung der Stadtbewohner durch Lärm, Abgase und Streß, sie verhindert eine bessere Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und deren Ausbau. Die Kilometerpauschale stellt eine **hohe finanzielle Belastung der öffentlichen Hand** dar.

Sie bewirkt nicht nur Steuermindereinnahmen von jährlich mehr als 5 Mrd DM, sondern belastet die öffentlichen Haushalte darüber hinaus mit hohen externen Kosten, z. B. für zusätzlichen Straßenbau und Stellplätze, für Verkehrspolizei und -Justiz sowie für erhöhte Unfall- und Unfallfolgekosten. Am besten würde die Kilometerpauschale ersatzlos fallen und die damit gewonnenen Mittel für eine allgemeine Senkung der Steuer- und Abgabenquote verwendet.

Die Umwandlung in eine (geringere) Entfernungspauschale ist nur der zweitbeste Weg.

Mit der Abschaffung der Kilometerpauschale wäre im übrigen ein erster Schritt in Richtung auf den Einstieg in eine notwendige **Ökologische Steuerreform** getan. Als zweiter Schritt bietet sich eine über zehn Jahre hinweg erfolgende **stufenweise Erhöhung der Mineralölsteuer** an, womit der ordnungspolitisch wie verkehrs- und umweltpolitisch zu begründenden Forderung nach verursachergerechter Anlastung aller Kosten – auch der externen – nach und nach zum Recht verholfen würde. Daß darüber hinaus für den Schwerlastverkehr auf der Straße eine verkehrsleistungsabhängige **Straßenbenutzungsgebühr für Lkw** EU-weit eingeführt werden muß, dürfte weitgehender Konsens sein.

Bahnen

Positives Ergebnis der DB im Jahre 1996

Der DB-Konzern hat 1996 mit einem Umsatz von 30,2 Mrd DM die 30 Mrd-Marke überschritten, das ist gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um 400 Mio DM = 1,3 %. Das Ergebnis vor Steuern stieg um mehr als 20 % auf knapp 700 Mio DM. Davon entfielen jedoch 200 Mio auf den Verkauf von DB-Anteilen an der Telekommunikationsgesellschaft DBKom an Mannesmann.

Die DB AG erzielte als Konzernmutter mit 24,1 Mrd DM ein Umsatzplus von 1,8 %. Hier betrug das Betriebsergebnis vor Steuern etwas über 300 Mio DM.

Im Güterverkehr beförderte die Bahn jedoch nur 288 Mio t nach 300,4 t in 1995. Die Verkehrsleistung ging dabei von 68,7 auf 67,4 Mrd tkm zurück. Der Kombinierte Verkehr legte 3 % zu. Der Güterverkehr soll 20 Mio DM zum Konzernergebnis beigetragen haben. Für 1997 erwartet Heinz Dürr ein etwas besseres Ergebnis wegen der allgemeinen konjunkturellen Erholung.

Dürr sieht sich angesichts dieser Zahlen auch in der Lage, 310 Mio DM an den Eigentümer zurückzuzahlen, was es bisher bei der DB noch nicht gegeben habe.

Bei der Bekanntgabe dieser Zahlen dementierte Dürr Berichte, wonach die Bahn 10 000 km unrentabler Strecken stilllegen wolle. Dürr räumte zwar ein, daß es etwa 5000 km gäbe, „wo keiner mehr wohnt und die man stilllegen könnte“. Hinzu kämen etwa 7000 km mit geringen Fahrgastzahlen im Nahverkehr. Hier müsse mit den Ländern verhandelt werden, ob der Verkehr weiter über die Schiene oder mit Bussen abgewickelt werden solle. Einige Nahverkehrsverbindungen müßten vermutlich auch an Konkurrenten verkauft werden. Einen Beschluß über Stilllegungen gäbe es jedoch nicht. In die übrigen 28 000 km solle jedoch „voll“ investiert werden.

Trotz der obenerwähnten Erfolge hat die GRV Sorge, ob sie auch dann bleiben werden, wenn das letzte Tafelsilber verkauft und der Konkurrenzkampf mit Straße und Luftfahrt, die bekanntlich von der Mineralölsteuer befreit ist, unvermindert weitergeht. Der Preisverfall vor allem im Güterverkehr tut dazu sein übriges. Auch die fünf „Wiedergutmachungsmilliarden“ dafür, daß die DB Altlasten von der Reichsbahn zu übernehmen hatte, versiegen im Jahre 2001.

Kritik des Bundesrechnungshofes (BRH) an der Bahnreform

Der BRH beanstandet geschönte Fahrgastzahlen, ein deutlich schlechteres Betriebsergebnis in den Jahren 1994 und 1995 als vor der Bahnreform und überhöhte Subventionen. Weiter heißt es in dem vorläufigen Paper des BRH, die Bahn verdanke ihre gute Liquiditätslage den umfangreichen

Zahlungen des Bundes. Der eigene Beitrag der DB AG zu den Investitionen in die Schiene sei im Jahr 1995 noch sehr gering gewesen – mangelnde Selbstfinanzierungskraft der AG. Dagegen habe der Bund „Zahlungen für Investitionen bereits geleistet, bevor der Bedarf gegeben war.“ Wirtschaftliches Handeln der DB AG werde dadurch „nicht gefördert.“

Wissmann und die DB AG wollen die Kritik nicht gelten lassen. Nach Auffassung der DB hat der Rechnungshof hier kein Prüfungsrecht mehr. Er könne nur die Verwendung öffentlicher Mittel durch die DB AG prüfen. Daß die DB AG dem Bund gehöre, rechtfertige keine generelle Prüfung.

Bundesverkehrsminister Wissmann will bis Anfang April eine Stellungnahme abgeben und hofft, damit die Kritik des BRH entkräften zu können.

Bahnreform geht in die zweite Runde

Nachdem die DB AG am 5. 1. 94 in das Handelsregister eingetragen worden ist, bestimmt das Deutsche Bahn-Gründungsgesetz, daß spätestens fünf Jahre danach, also am 5. 1. 1999, die Bereiche Personenfernverkehr, Personennahverkehr, Güterverkehr und Fahrweg auf neu zu gründende Aktiengesellschaften auszugliedern sind, wobei festgelegt wurde, daß die DB AG mit Leitungs- und Steuerungsfunktionen bestehen bleiben soll.

Ursprünglich sollte es mit Beginn dieses Jahres bereits zur Gründung einer Cargo AG kommen, jedoch beschloß der Aufsichtsrat, daß zunächst eine GmbH den bisherigen Geschäftsbereich Güterverkehr übernehmen soll. Zwischen den auszugliedernden Aktiengesellschaften und der Holding werden Ergebnisabführungs- und -beherrschungsverträge geschlossen werden. Die bisherigen Geschäftsbereiche Traktion und Werke sollen divisionalisiert, d. h. den drei Betriebs AG zugeordnet werden. Dies stößt jedoch auf Probleme bei den Gewerkschaften.

Das jetzige Bahnmanagement hat sich dafür ausgesprochen, die Holding stark zu halten. So zählen zur Holding DB AG nicht nur Grundsätze der Geschäftspolitik und Konzernstrategie oder Grundsätze der Personalpolitik oder Beziehungen zum Eigentümer Bund und zum Bundeseisenbahnvermögen, sondern man will auch die gesamte Finanzierung einschließlich eines Konzern-Cash-Managements, die Nutzung der Grundstücke sowie die Festlegung der Verrechnungspreise innerhalb des Konzerns bei der Holding ansiedeln. Ob auch beispielsweise der Fahrzeugeinkauf für die einzelnen Betriebsgesellschaften durch die Zentrale erfolgen soll, scheint noch offen. Die Holding soll sich auf 400 bis 500 Mitarbeiter beschränken. An der im ersten Quartal dieses Jahres zu gründenden DB Cargo GmbH soll die detaillierte Vorbereitung der Ausgliederung vorexerziert werden.

Der Fahrwegbereich kann nur dann privatisiert werden, wenn ein entsprechendes Gesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, erlassen wird.

Bahn AG noch längst nicht am Ziel

Die Erfolgszahlen, die der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Heinz Dürr, melden konnte, dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, daß der Weg der Bahn AG in die weitere Zukunft mit erheblichen Risiken belastet ist. Wir zitieren aus einem Vortrag von Prof. Dr. Gerd Aberle, den er unter der Überschrift: „Drei Jahre Bahnreform – Haben sich die Erwartungen erfüllt?“ am 4.3.1997 vor dem Wirtschaftsbeirat der Union e. V. gehalten hat.

Eines steht fest, die Bahnreform war notwendig. Es ist auch positiv zu verzeichnen, daß die Reform sehr schnell umgesetzt wurde. Hier sei die Bahn AG in jedem Fall zu loben. Aber die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn scheint nicht gesichert. In den nächsten Jahren werden ergebnisrelevante Prozesse ablaufen, die zu Risiken führen werden. Daher sollten die bisher erzielten Ergebnisse keinesfalls überbewertet werden. Man muß sich dabei vor Augen halten, daß die Bahn durch die Reform vollständig entschuldet worden ist. Die Schulden waren vor der Reform auf 67 Mrd DM angestiegen. Weiter wurde das Anlagevermögen von fast 99,7 Mrd DM auf 25 Mrd DM reduziert. Die Lasten sind auf das Bundeseisenbahnvermögen übergegangen. Das bedeutet eine Reduzierung der Abschreibungen von früher 4,8 Mrd DM/Jahr auf 1,6 Mrd DM/Jahr. Die Schuldzinsen sind von 4,7 Mrd auf 140 Mio DM zurückgegangen. Die Personalaufwendungen konnten von 24 Mrd DM auf 17,6 Mrd DM reduziert werden. Die Mitarbeiter mit Beamtenstatus sind auf das Bundeseisenbahnvermögen übergegangen. Die Bahn brauchte nur so viele Beamten zu übernehmen wie sie tatsächlich für erforderlich hält. Auch hier kommt das Bundeseisenbahnvermögen für finanzielle Ausgleichs auf.

Dies alles war mehr oder weniger für die Bahnreform unabdingbar und sinnvoll.

Aber am Umfang der Entschuldung und der Absenkung des Anlagevermögens sei Kritik erlaubt. Die Anlagen der Neubaustrecken Mannheim - Stuttgart und Hannover - Würzburg sind gerade vor 1994 fertig gestellt worden. Beide Strecken sind im Anlagevermögen der DB AG nicht ausgewiesen. Dies schönt natürlich die Jahresabschlüsse. Sie wären sonst nicht mehr positiv.

Wettbewerbsfähigkeit

Die Bahn hat Erfolge beim Kostenmanagement zu verzeichnen. Bei der Fahrzeugbeschaffung konnte sie die Preise bis zu 30% gegenüber früher drücken. Seinerzeit wurde die Bahn über den Tisch gezogen. Jetzt scheint es umgekehrt zu sein. Der Personalbestand ging auf 217 000 Mitarbeiter zurück. Der Personalaufwand konnte von 17,6 Mrd DM in 1994 auf 16,5 Mrd DM in 1995 abgesenkt werden. Trotzdem ist der Personalkostenanteil von 70% am Umsatz immer noch zu hoch.

Kostenrisiken

Beim Netz konnte der zugehörige Personalbestand auf 74000 Mitarbeiter abgesenkt werden, was jedoch Aufwendungen im Jahr von 5,6 bis 5,8 Mrd DM auslöst. Diese Beträge müssen durch den Verkauf der Trassen an den Personen- und Güterverkehr und Dritte hereingeholt werden. Ein Risiko ist auch der Umstand, daß der Bund ab dem Jahr 2002 die Entschädigungszahlungen für die Übernahme der Reichsbahn in Höhe von 33 Mrd DM Bundesmittel einstellt. Mit den beabsichtigten Neuinvestitionen in das Netz und in die Fahrzeuge von 70 Mrd DM wird künftig die DB AG mit Abschreibungen künftig erheblich belastet werden. Soweit Mittel vom Kapitalmarkt kommen, sind auch Zinsen fällig. Dafür dürften nicht unerhebliche Verkehrssteigerungen notwendig werden.

Ertragsseite

Die Bahncard, vor allem erster Klasse, scheint Prof. Aberle zu billig. Der Preis für die Bahncard wird von 220 DM für die 2. Klasse und 440 für die 1. Klasse auf 240 bzw 480 DM erhöht. Man sollte für die Bahncard 1.Klasse wenigstens 500 DM nehmen, besser wären 1000 DM. Weiter ist für Aberle die Frage offen, ob nicht möglicherweise Kosten des Personenfernverkehrs teilweise dem Nahverkehr angelastet werden.

Der Personennahverkehr, der früher das Stiefkind der Bahn war, ist nunmehr zum geliebten Kind geworden, weil infolge der Regionalisierung erhebliches Geld verdient wird. 1995 stammten 46 % des gesamten Umsatzes aus dem Nahverkehr. Die DB AG nimmt im Nahverkehrsmarkt eine Monopolstellung ein, denn es gibt bisher noch sehr wenige Anbieter, z. B. die DEG bei der Oberlandbahn in Bayern.

Eine Revision der Transferleistung des Bundes an die Länder in Höhe von 12 Mrd DM, von denen die Bahn 67% = 8,04 Mrd DM erhält, ist abzusehen. Voraussichtlich wird die Bahn künftig weniger bekommen. Dazu zeichnet sich bei den Ländern ein Interesse ab, die DB AG zurückzudrängen. Dies wird jedoch in einigen Bereichen schwierig sein.

Ein besonderes Problem sind die Bahnbusgesellschaften, die 141 Mio Gewinn bei der Bahnholding bringen. Daß die DB AG auf einen derartigen Gewinnbringer nicht verzichten will, ist verständlich. Die Zug/Bus-Gesellschaften hält Aberle für keine gute Entwicklung.

Problem Güterverkehr

Die Systemeigenschaften der Eisenbahnen im Güterverkehr genügen den Anforderungen nur begrenzt. Die Konkurrenz wächst besonders stark auf den Märkten des grenzüberschreitenden Verkehrs. Die Marktschwäche der Eisenbahn führte dazu, daß sie an den Zuwachsraten des Verkehrs kaum teilhat. Trotz eines im vergangenen Jahr veröffentlichten Gutachtens, daß die Bahn noch über ausreichende Kapazitäten verfüge, kann die DB AG im konkre-

ten Fall doch keine Trasse wegen der Vertaktung auf Mischbetriebsstrecken anbieten. Bei der SNCF gibt es überhaupt keine Zulassung Dritter im Schienennetz. Wie es dann auf den von der EU konzipierten Güter-Free-ways eines Tages laufen wird, ist wegen der Weigerung der SNCF kaum abzusehen. Schlechte Noten erhielten von Aberle auch die UIC und die GEB.

DB Cargo wird in diesem Jahr zur GmbH als Vorläufer der späteren Aktiengesellschaften für Personenfern-, Personennahverkehr und Netz.

Quersubventionen sind an sich untersagt, doch dürfte es derzeit noch Quersubventionen geben. Die Durchsetzung der letzten Stufe der Bahnreform mit der Einführung der AG unter einer Bahnholding ist noch zweifelhaft, sie könnte am Veto des Bundesrates scheitern. Bei der Netz AG ist die Frage nicht geklärt, ob sie gewinnmaximierend oder nur kostendeckend arbeiten soll.

Auch das Bundesschienenwegeausbaugesetz ist nach Aberle auch nicht frei von Problemen. Wenn der Bund Vorhaben finanziert, für die das unternehmerische Interesse der DB AG vorliegt, hat die Bahn die Abschreibungen zu finanzieren. Wenn dieses Interesse nicht vorliegt, muß der Bund Baukostenzuschüsse geben. Wenn sich bei einem Vorhaben im Laufe der Zeit eine andere Beurteilung der Bahn ergibt, müssen die Baukostenzuschüsse umgewandelt werden.

Die Bahnpolitik steht trotz Bahnreform im Schatten der Verkehrspolitik nicht nur Bonns sondern auch der EU in Brüssel. Hier werden die Fragen der externen Kosten aufgeworfen (Weißbuch von Kinnock). Eine Gleichbehandlung von Bahn und Straße scheint Aberle auch nicht problemlos für die Bahn.

Fazit: Trotz der positiven Ergebnisse der ersten drei Jahre ist der dauernde Erfolg nicht gesichert.

Auch die GRV ist mit Aberle der Auffassung, daß es bei unveränderten Rahmenbedingungen dem Nachfolger von Dürr nicht leicht fallen wird, die bisherigen positiven Ergebnisse auf Dauer zu halten. In verschiedenen Bereichen teilt sie jedoch nicht seine Auffassung.

Bereich Netz – bei der Bahn AG oder unmittelbar beim Bund ?

Der Bereich Netz der DB AG soll in der zweiten Stufe der Bahnreform wie die Bereiche Güter- und Personenverkehr im Jahre 1998 in eine Aktiengesellschaft überführt werden.

Hier soll diskutiert werden, ob diese Lösung sinnvoll ist. Die Privatisierung auch dieses Bereiches wird von vielen, z. B. von Prof. Aberle, als richtig empfunden. Auch Bundesverkehrsminister Wissmann muß wohl als konsequente Folge der Bahnreform selbstverständlich dafür eintreten.

Im Gegensatz zur Bahn werden die Bundeswasserstraßen und die Bundesfernstraßen (durch die Länder als Auftragsverwaltung des Bundes) unmittelbar vom Bund verwaltet. Warum diese Ausnahme bei der Bahn? Aberle argumentiert, die Bundeswasserstraßen müßten so behandelt werden, weil die Binnenschifffahrt kaum zu den Wegekosten beiträgt und kaum mit der Verwaltung ihrer Verkehrswege, die sie gar nicht finanzieren kann, betreut werden könne. Bei den Bundesfernstraßen sei jedoch durchaus an eine Privatisierung zu denken. Vor allem bei neuen Bundesfernstraßen, die privat finanziert werden könnten, bietet sich beim sogenannten Betreibermodell eine Privatisierung an, aber mit der Folge, daß dann Maut erhoben werden müßte. Es scheint jedoch wenig sinnvoll, teils private Mautautobahnen, teils bundeseigene Autobahnen ohne Maut vorzuhalten. Länder wie Bayern und Baden-Württemberg wollen grundsätzlich eine Autobahnmaut, damit weitere Mittel für den Autobahnbau zur Verfügung stünden. Sie denken auch nicht daran, daß neue Straßen neuen Verkehr auslösen und dieser wiederum nach neuen Straßen verlangt. Es wurde vor einiger Zeit die Auffassung vertreten, daß der Autobahnbau in den westlichen Bundesländern, abgesehen von einigen Ausnahmen, abgeschlossen sei. Bundesverkehrsminister Wissmann dagegen fordert, daß im Laufe der Zeit alle Autobahnen sechsstreifig auszubauen seien. Gegen die Forderung von Bayern und Baden-Württemberg steht die Meinung von Wissmann und Waigel, daß die Verwaltungskosten bei der Erhebung von Autobahnmaut so groß seien, daß sich die Einführung einer Vignette nicht rentieren würde. Die Maut würde schließlich nicht nur die ausländischen Benutzer der Autobahnen, die sie bislang gratis benutzen dürfen, sondern auch die deutschen Kraftfahrer treffen. Aus Diskriminierungsgründen ist die Erhebung von Maut nur von ausländischen Fahrern verboten. Ein Ausgleich für die deutschen Kraftfahrer durch Absenkung von Steuern erscheint auch nicht sinnvoll. Abschreckendes Beispiel für private Autobahnen ist Italien, wo viele Kraftfahrer lieber andere Straßen benutzen, um die Zahlung von Maut zu vermeiden.

Die Erhebung von Trassenkosten auf der Schiene von Dritten, die selbst den Fahrweg Schiene benutzen wollen, stößt bei diesen auf Vorbehalte. Die Trassenpreise seien viel zu hoch. Selbst Eisenbahner monieren die Höhe der Trassenkosten.

Was die DB AG, Bereich Netz, für die einzelnen Trassen verlangt, ist undurchsichtig. Es ist nicht gewährleistet, ob die Bahn für die eigenen Verkehre nicht niedrigere Trassenkosten ansetzt als für Verkehre von Dritten. Als AG braucht sie die Zahlen nicht offenlegen.

Schweden und einige anderen Länder sind bei der Privatisierung einen anderen Weg gegangen. Sie haben den Fahrweg in das unmittelbare Eigentum des Staates überführt. Hier wird wiederum moniert, daß es beispielsweise in Schweden erhebliche Reibereien zwischen Bahnverk (die staatliche Institution für den Fahrweg der Schiene) und der Eisenbahn gibt. Weiter vertreten Ingenieure die Auffas-

sung, Rad und Schiene seien so eng miteinander in den gegenseitigen Auswirkungen verbunden, daß man beides nicht trennen soll. Außerdem beeinflußt der Fahrweg sehr die Betriebsführung; ein Überholungsgleis an einer Strecke steigert unmittelbar ihre Leistungsfähigkeit. Schnelle Verbesserungen müßten immer erst bei der staatlichen Stelle beantragt werden, was allein schon zu erheblichen Zeitverlusten führt.

Auf der anderen Seite ist die Gestaltung des Fahrwegs nicht marktwirtschaftlichen Regeln unterworfen. Die Politik bestimmt letzten Endes aus Gründen der Daseinsvorsorge, welche baulichen Maßnahmen bei Straße, Schiene und Wasserstraße durchgeführt werden sollen. Der Staat finanziert, abgesehen von einem kleinen Teil von Maßnahmen, die großen Bauvorhaben. Er kann auch Bauvorhaben durchsetzen, an denen die Bahn nicht so sehr interessiert ist, weil diese sich bei der Heranziehung der Bahn zu den Kosten nicht rechnen.

Im übrigen hat der verkehrspolitische Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, Albert Schmidt, am 10. 3. 1997 u. a. verlangt, daß anstelle der geplanten Fahrweg AG unter dem Dach der Bahn Holding eine gemeinsam von Bund und Ländern getragenen Schieneninfrastruktur GmbH zu gründen sei. Damit gibt es eine weitere Alternative zu den diskutierten Modellen. Auch der BDI fordert, daß der Staat nicht aus seiner Verantwortung für die Infrastruktur entlassen werden darf.

Die GRV ist nach alledem der Auffassung, daß der Fahrweg Schiene unmittelbar in die Hand des Bundes gehört. Die GRV wäre den Lesern dankbar, wenn sie ihre Meinung zu diesem Thema der Schriftleitung zukommen lassen würden. Vielleicht gibt es noch andere Gründe, die die Auffassung der GRV untermauern könnten.

Bundesrechnungshof kritisiert Terminalkonzept für den Kombinierten Verkehr

Der Bundesrechnungshof hatte den geplanten Ausbau der Infrastruktur des Kombinierten Verkehr (KV) bis zum Jahre 2012 (Investitionsvolumen 4,1 Mrd DM) anfangs des Jahres heftig kritisiert. Millionenbeträge würden hier zu wenig kontrolliert und koordiniert aus der Staatskasse fließen. Bekanntlich will Bonn mit diesem Gesamtaufwand von 4 Mrd DM die Terminalstruktur des Kombinierten Verkehrs optimieren, um den gewünschten Entlastungseffekt für die Straße und für die Umwelt zu schaffen. Dabei soll aber das Bundesverkehrsministerium zu blauäugig an Mengenprognosen geglaubt und Steuergelder in ein System geleitet haben, bei dem die DB AG höchst sparsam Aufkommens- und Wirtschaftlichkeitszahlen herausrückt und damit den Terminalausbau verzögert. Der Chef von DB-Cargo verweigert nämlich die Einsicht in die internen Zahlen. Er will die Terminalstruktur nur in dem Maße schaffen, wie es Markt und Wirtschaftlichkeit verlangen. Tatsache ist jeden-

falls, daß der Ausbau der Terminals nicht so zügig vorangeht wie geplant. Der Bundesrechnungshof sieht das ganze Terminal-Konzept für gefährdet.

Wissmann dagegen meint, es sei falsch, von der ungünstigen Entwicklung des Schienengüterverkehrs insgesamt auf die Entwicklung des KV zu schließen. Bei den fehlenden Daten der Bahn könne es jedoch Bewegung geben, wenn ein Gutachten der Prognos AG vom März 1996 über die künftige Ausgestaltung der Eisenbahnstatistik umgesetzt werde. Hiernach soll eine ausreichende Information des Bundesverkehrsministers gewährleistet werden.

In der Phase der Umsetzung der Bahnreform habe es tatsächlich keine weiteren Investitionen der DB AG in den KV gegeben. Der Bundesregierung seien insofern die Hände gebunden, weil Finanzierungsvereinbarungen nur auf Antrag der DB AG abgeschlossen werden könnten. Die DB AG gibt die Zeitverzögerungen zu, meint aber, daß sie keine Terminals baue, die der Markt noch nicht verlange. Durch den modularen Konzeptaufbau sei die Bahn in der Lage, den wachsenden Bedarf an Umschlagskapazitäten marktkonform zu schaffen.

Auf eine Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen zu den Investitionen in den Kombinierten Verkehr gibt die Bundesregierung (BT-Drs. 13/6675 vom 3. 1. 97) u. a. folgendes an:

In den Jahren 1995 bis 1997 stehen für Aus- und Neubauvorhaben des Kombinierten Verkehrs (KV) Bundesmittel von rd. 246 Mio DM und EU-Mittel von rd. 6 Mio, insgesamt also rd. 250 Mio DM zur Verfügung. Die erste Sammelvereinbarung für Vorhaben des KV(6/96) sieht für die mit 317,5 Mio DM vereinbarten Zuwendungen des Bundes eine Aufteilung der Finanzierung in 20% sinnloses Darlehen und 80% Baukostenzuschuß vor. Die DB AG wird in den Jahren 1995 bis 1997 insgesamt rd. 20 Mio DM in Anlagen des KV aus Eigenmitteln investieren.

Der Aus- und Neubau von sieben Terminals wird zur Zeit realisiert. Insgesamt sollen an 52 Standorten Investitionen getätigt werden.

Bundesverkehrsminister Wissmann will die finanzielle Förderung des Kombinierten Verkehrs zu Beginn des kommenden Jahres auf alle Verkehrsträger ausweiten. Das Budget soll allerdings nicht erhöht werden. In den Förderkatalog sollen auch private Terminals und Hafenumschlaganlagen einbezogen werden (Eine ähnliche Empfehlung gab der Bundesrechnungshof.). Damit wäre die Binnenschifffahrt der Bahn gleichgestellt.

Die Bahn hatte für die von ihr geplanten Terminals statt der dafür vorgesehenen 200 Mio Etatmittel lediglich 60 Mio abgerufen.

Empfehlungen für die Schienen-Freeways

Bekanntlich sollen künftig internationale Güterzüge ohne Verzögerungen über die Zollgrenzen in Europa rol-

len. Eine Expertengruppe hat dem EU-Ministerrat Empfehlungen über die künftigen Schienen-Freeways vorgelegt. Ziel der Planungen ist, die noch immer üblichen Kontrollen an den Grenzübergängen abzuschaffen oder zumindest so zu beschleunigen, daß die Bahn für Langstreckenfracht verlorene Marktanteile zurückholen kann. In diese Gruppe wurden je ein Vertreter des BMV und der DB AG entsandt. Daneben muß u.a. geklärt werden, ob die Schienenfrachtkorridore von einer eigens gebildeten neuen Verwaltung beaufsichtigt und geregelt werden sollen oder ob die Bahnverwaltungen die Aufgaben untereinander aufteilen können.

VDV-Bahnen können Fahrweg nur teilweise erwirtschaften

Dieter Ludwig, Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, erklärte vor kurzem, die Umwandlung von DB Cargo in eine eigene Gesellschaft schaffe mehr Kostentransparenz und verdeutliche mehr den Zubringerwert der VDV-Bahnen und ihre Leistung für die DB AG. 75 % der angeschlossenen Gesellschaften seien Quelle oder Ziel des DB-Güterverkehrs. Sie trügen damit das hohe Kostenrisiko des Sammelns und Verteilens.

Ludwig forderte Bund und Länder auf, die Infrastrukturpolitik der Bahnen neu zu überdenken. Wenn im Januar 1999 das Netz der DB verselbständigt werde, müsse Klarheit bestehen, unter welchen Bedingungen es den deutschen Eisenbahnen zur Verfügung stehe.

Für unverständlich hält es Ludwig, daß die Bahnen neben dem Netzrisiko auch noch die Belastungen aus der Mineralölsteuer zu tragen hätten. Diese mache im Schnitt 1,75 DM/km aus. Häufig stellten diese Beträge genau die Spanne dar, die zur Wirtschaftlichkeit einer Strecke fehlten. Ludwig schlägt vor, die von den Bahnen gezahlten Mineralölsteuern ihnen wieder als Investitionsmittel zur Verfügung zu stellen.

Die 92 regionalen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und die 95 Hafen- und Werksbahnen spürten im Jahre 1996, daß sich das Wirtschaftswachstum deutlich verlangsamte. Bei den Bahnen des öffentlichen Verkehrs gingen die Wagenladungen um 2% zurück. Der Kleingüterverkehr laufe mit Umsetzung des Bahntrans-Konzeptes aus. Dies führte bei Verkehrsaufkommen und -einnahmen zu zweistelligen Abnahmeraten. 1996 verfehlten die Güterverkehrseinnahmen das Vorjahresniveau von 310 Mio DM um rund 2%.

Luftfracht auf der Bahn

Lufthansa-Cargo-Chef von Althen sagte anlässlich der Vorstellung des Luftfracht-Shuttles: „Die Zu- und Abfahrten zu den großen Hubs werden immer kritischer, weil die

Straßen immer mehr verstopfen.“ Deshalb nahmen Mitte November 1994 die Lufthansa AG, die DB AG, die Schweizer Kombiverkehrsgesellschaft Hupac und die Spedition Mainspeed Banse GmbH einen regelmäßigen Luftfrachtersatzverkehr auf der Schiene zwischen Mannheim und Italien mit zwei Rundläufen pro Woche auf. Der von der Hupac betriebene Kombiterminal in der Nähe des Mailänder Flughafens eignet sich in idealer Weise als Ziel- und Abfahrtsterminal jenseits der Alpen. Ähnliches gilt für Mannheim, das nur eine gute Stunde vom Frankfurter Lufthansa Cargo Center entfernt ist. Inzwischen sind gute Erfahrungen mit diesem Verkehr gemacht worden. Deshalb wird geprüft, ob nicht weitere Airlines dem Beispiel folgen können. Dabei bemüht sich Hupac um den Flughafen Amsterdam-Schipol. Hier gibt es ein bedeutendes Trucking-Potential zwischen Amsterdam und Norditalien. In diesem Jahr wird Hupac ein entsprechendes Angebot unterbreiten.

Entsorgungslogistik per Bahn

Neuerdings entsorgt auch die Stadt Lindau umweltfreundlich und den Straßenverkehr entlastend den Hausmüll der Stadt, den sie auf der Schiene zur Müllverbrennungsanlage nach Kempten fährt. 15 000 t werden so jährlich über die Schiene entsorgt. Von Montag bis Freitag pendeln drei Waggons mit speziellen Containern zwischen Kempten und Lindau über Nacht. Damit ergänzt die Stadt Lindau den schon seit vielen Jahren bestehenden Hausmülltransport zwischen Sonthofen und Kempten. Es fragt sich, warum diese Beispiele nicht längst Schule auch bei anderen Müllverbrennungsanlagen im Bundesgebiet gemacht haben.

ICE-Strecke München - Nürnberg über Ingolstadt

Nachdem der Deutsche Bundestag (wie in Nr. 30 der GRV-Nachr. berichtet) den Um- und Ausbau der ICE-Trasse zwischen München und Ingolstadt freigegeben hat, haben Bundesregierung und DB AG eine Vereinbarung über die Vorfinanzierung der Trasse unterzeichnet (einkauf von Zeit). Durch einige Planungsänderungen konnte der Preisstand von 1993 abgesenkt werden. Das abgespeckte Vorhaben kostet nach neuen Schätzungen 3,87 Mrd DM. Dabei soll auf den Neubau der Bahnhöfe Wolnzach und Pfaffenhofen/Ilm verzichtet werden. Sie sollen nur mehr zwei ICE-Durchgangsgleise erhalten. Auch will die DB AG vorläufig auf den Ersatz aller Bahnübergänge zwischen Ingolstadt und München durch Über- oder Unterführungen verzichten; damit sparen auch die Gemeinden, die nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz die Hälfte der Kosten zu tragen haben. Beim Vorhandensein von Bahnübergängen darf jedoch in diesem Bereich nicht schneller als 160 km/h gefahren werden. Auch soll in diesem Bereich auf die Vergrößerung einiger Bögen verzichtet werden. Diese Nachteile will die DB AG durch den vorübergehenden Einsatz des ICT zum Teil ausgleichen. Nach der Jahrtausendwende soll

jedoch die gesamte Strecke mit 300 km/h vom ICE III, der sich noch im Stadium der Entwicklung befindet, befahren werden. Die DB AG wird in Kürze ausschreiben, sodaß noch in diesem Jahr erste Vergaben erfolgen können. Das Raumordnungsverfahren und erste Planfeststellungsverfahren sind abgeschlossen.

Das Geld soll von einer eigens für dieses Projekt gegründeten Tochterfirma der DB AG auf dem privaten Kapitalmarkt aufgenommen werden. Der Bund kauft die ICE-Strecke in 15 Jahresraten zurück; damit verteuert sich das Projekt auf etwa 9 Mrd DM.

Im übrigen hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof die Klagen gegen die gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz geplante Strecke abgewiesen. Eine Revision wurde nicht zugelassen. Auch die Klagen gegen die IC-Neubau-strecke in Thüringen wurden vom Bundesverwaltungsgericht abgewiesen.

Die Strecke soll im Jahr 2003 in Betrieb gehen. Die Reisezeit zwischen München und Nürnberg wird dann nur noch eine Stunde dauern, sich also um 40 Minuten verkürzen. Zwischen Berlin und München wird eine Reisezeit von 3 3/4 Stunden angestrebt, sodaß die Strecke eine echte Alternative zu Auto und Flugzeug wird.

Fahrbetrieb per Funk

Bekanntlich lassen sich mit Fernsteuerung von ganzen Strecken erhebliche Rationalisierungspotentiale erzielen. Die Fernsteuerung auf Nebenstrecken kam bisher wegen zu hoher Investitionskosten nicht zum Tragen. Jetzt erprobt die DB AG auf Nebenstrecken den funkbasierten Bahnbetrieb (FFB). Das System beruht auf dem diensteintegrierenden Bahnmobilfunk (DIBMOF). Es wird im Rahmen eines Pilotprojektes derzeit auf zwei Strecken in Rheinland-Pfalz erprobt:

Strecke Kaiserslautern-Lauterecken-Grumbach und Strecke Mainz - Alzey. Der Planungsauftrag wurde an die Firma Adtranz vergeben.

Beim FFB wird die gesamte herkömmliche Signalisierung durch eine auf die Lokomotive drahtlos eingespielte Führerstands-signalisation ersetzt. Notwendig sind ein System zur sicheren Ortung der Züge auf der Strecke sowie intelligente Triebfahrzeuge, die über einen Bordrechner den Standort bestimmen und die zulässige Geschwindigkeit berechnen. Im Dialog mit dem Streckenfahrerdienstleiter melden die Einrichtungen automatisch über Funk, welchen Gleisabschnitt sie gerade belegen. Alle Informationen werden dem Lokführer angezeigt.

Im Fall der 35 km langen Lautertalbahn könnte der Personalbedarf von 28 auf drei Beschäftigte abgesenkt werden.

Eine Funksteuerung hat es schon früher bei der AKN gegeben. Sie war aber nicht befriedigend. Sollte dieses neue Projekt sich realisieren lassen, wäre dies für das ganze Nebenbahnnetz ein ungeheurer Innovationschub. Man käme vor allem von den ho-

hen Kosten für das Betriebspersonal auf den Strecken herunter. Manche gefährdete Nebenbahn könnte auf diese Weise vor der Stilllegung gerettet werden, wenn sich die Kosten für den FFB in Grenzen halten lassen.

Frankfurter S-Bahn-Netz wächst

In diesem Frühjahr wird mit dem Bau zweier neuer S-Bahn-Linien im Rhein/Main-Gebiet begonnen, und zwar von Offenbach nach Dietzenbach und nach Oberrodern. Damit wird eine Planung aus den 80er-Jahren Wirklichkeit. Der Bauvertrag wurde im Dezember 1996 abgeschlossen. Die beiden sogenannten Rodgaustrecken müssen mit einem Aufwand von 604 Mio DM auf S-Bahn-Standard gebracht werden. Die Betriebseröffnung ist für 2001 vorgesehen. Die S-Bahnzüge werden von Dietzenbach nach Niedernhausen und von Oberrodern nach Wiesbaden durchgebunden werden.

Bahntrans erwartet schwarze Zahlen

Der Bundesrechnungshof hatte die Aktivitäten der DB AG bei der Bahntrans heftig kritisiert. Er empfahl dem Bund, der Bundesminister für Verkehr möge den Ausstieg der DB AG aus der Bahntrans prüfen.

Bis heute konnte der Anteil der Schiene am Stückgutverkehr von Bahntrans bei 52 % gehalten werden. Mit dieser Feststellung rechtfertigt das Bundesverkehrsministerium das Engagement des Bundes als Eigentümer der Bahn bei Bahntrans. „Die Bahntrans ist als Stückgutpedition auf der Grundlage der ausdrücklichen Forderung der politischen Verantwortungsträger an die DB hervorgegangen, sich aus dem Sammelgut-Speditionsgeschäft zurückzuziehen. Die Erwartungen, die noch 1994 im Stückgutmarkt herrschten, sind nicht nur nicht eingetreten, sondern haben sich nachhaltig verschlechtert. Ohne Bahntrans wäre das alte Stückgutssystem schlagartig stillzulegen gewesen; dies hätte bedeutet, daß die Schiene die Mengen vollständig verloren hätte.“ So argumentiert der DB-Cargo-Chef Sinnecker.

„Es gibt beim besten Willen keine Bahntrans-Probleme“, versicherte der Vorsitzende der Zentralgeschäftsführung von Thyssen Haniel Logistik (THL), Partner im Gemeinschaftsunternehmen DB AG und HTL. 1994/95 habe man einen Gewinn von 17 Mio DM erzielt, im folgenden Geschäftsjahr einen Verlust von 375 000 DM gemacht. Dieser Verlust bereite jedoch dem Unternehmen keine Sorgen. Mit 2,8 Mio t sei das Unternehmen Marktführer in Deutschland. Der Umsatz betrug 1996 1,4 Mrd DM, die Kapitalrendite 1994/95 11,4 %. Vorstellen könne sich das Unternehmen auch eine Zusammenarbeit mit der Post beim Transport der Pakete zwischen den Frachtzentren, obwohl die Post dies vorerst allein machen möchte. Das Unternehmen wäre nur dann in Schwierigkeiten geraten, wenn es angesichts der Preis- und Ertragslage im Stückgutverkehr ein Netz von 40 neuen Frachtzentren verwirklicht hätte. Auch

der Vorwurf des Rechnungshofes ziehe nicht, daß statt der geplanten 70 % Schienenanteil nur 52 % erreicht wurden. Man müsse davon ausgehen, daß das Bahntrans-Konzept auf der Schiene noch nicht komplett umgesetzt sei. Dazu müßte es vier bis fünf Nabe/Speiche-Systeme der Bahn geben. Grundsätzlich sei es Ziel von Bahntrans, die Güter im Hauptlauf auf der Schiene zu befördern. Das System Schiene müsse wettbewerbsfähig zur Straße sein. Der Kunde will zwar „Schiene“, aber er zahlt dafür keinen Mehrpreis. Wir brauchen genügend Zeitfenster und Nachtsysteme, um gegenüber der Straße konkurrenzfähig zu sein.

Seit dem neuen Jahr hat Bahntrans den Expresdienst von der DB voll übernommen.

Und noch etwas zum Thema Bahntrans:

Am 20. 3. 97 berichtete die **Fernsehserie Monitor** über den Transport einer Stückgutkiste von Aachen nach Berlin. Monitor verfolgte den ganzen Laufweg der Kiste. In Aachen wurde sie beim Versender abgeholt und auf einen FernLkw umgeladen mit der Auskunft, die Kiste müsse zur Bahnverladung nach Köln gebracht werden, weil in Aachen kein Stückgut auf die Bahn verladen wird. In Köln wurde die Kiste jedoch beileibe nicht auf die Bahn sondern wieder auf einen anderen Lkw verladen, der die Kiste auf der Straße nach Berlin brachte. In Berlin wurde die Kiste mit einem anderen Lkw dem Empfänger zugestellt.

Weiter berichtete Monitor darüber, daß künftig der gesamte grenzüberschreitende Stückgutverkehr ab dem 1. 5. 1997 auf der Straße befördert würde.

Den letzten Punkt bestreitet Bahntrans. Hier ginge es nur um den alten Stückgutbereich der Bahn, der noch nicht in das Bahntranssystem eingebracht worden sei. Weiter berichtet Bahntrans, daß 1996 rund 9,8 Mio Sendungen transportiert worden seien, davon mehr als 50% auf der Schiene.

Straffere Struktur für den Geschäftsbereich Netz

Seit dem 1. 1. 97 präsentiert sich der Geschäftsbereich Netz mit strafferer Struktur und kürzeren Entscheidungswegen. Die bisherigen 15 Regionalbereiche und 69 Niederlassungen wurden nunmehr in sieben Niederlassungen sowie den Bereich Netzdienste zusammengefaßt. Aufgaben wie Vertrieb, Planung der Netz-Infrastruktur, Controlling und Personalmanagement sind am Geschäftssitz der Niederlassungen zusammengefaßt. Diese werden nach dem Kollegialprinzip von einem Sprecher geführt. Dabei wird auch mit einer erheblichen Absenkung von rund 30% der Overheadkosten gerechnet. Die Hauptaufgabe der Betriebsstandorte ist der operative Bereich, also die Steuerung des Zugverkehrs sowie die Instandhaltung der Strecken. Unterstützt werden die Niederlassungen durch den Bereich Netz-Dienste, der bundesweit mit sieben Projektzentren und vier Planungsbüros vertreten ist. Dort werden die

großen Bauvorhaben gemanagt, von der Planung über die Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren bis hin zur Steuerung und Abrechnung der Baumaßnahmen.



Sieben Niederlassungen im Bereich Netz der DB AG.

Trassenpreise

Der Bundesverkehrsminister hat im Februar 1997 nunmehr den Entwurf der „Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung“ dem Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages zugeleitet. Nach Behandlung im Verkehrsausschuß wird sich der Bundesrat damit befassen, sodaß gehofft wird, die Verordnung werde Mitte des Jahres in Kraft treten können.

Derjenige soll bei kollidierenden Trassenanmeldungen Vorfahrt auf der Schiene haben, der bereit ist, den höchsten Trassenpreis zu bezahlen. Das ist der Tenor des Verordnungsentwurfes. Diese Höchstpreisklausel gilt nur für den Güterverkehr. Die Preise selbst werden nicht von staatlicher Seite festgelegt.

Die GRV befürchtet, daß damit der Konflikt zwischen Anbietern des Nahverkehrs und denen des Fernverkehrs vorprogrammiert ist.

Eisenbahninfrastruktur in Ostdeutschland

Nach Auffassung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung besteht nach wie vor erheblicher

Nachholbedarf für die Infrastruktur in Ostdeutschland. Dies gelte für alle Verkehrswege. Bei den Eisenbahnen wurden von 1991 bis 1995 rund 23 Mrd DM investiert, 20 Mrd DM davon in den Fahrweg. Hier wurden beispielsweise auf rund 3 200 km Gleislänge die schadhafte Betonschwellen ausgewechselt, 9000 Weichen wurden erneuert, Langsamfahrstellen von 2 200 km auf 900 km reduziert und 1 200 km elektrifiziert. Von den Schienenprojekten Deutsche Einheit wurden die Vorhaben 5 (Helmstedt-Berlin), 6 (Eichenberg-Halle) und 7 (Bebra-Erfurt) fertiggestellt. Die übrigen Projekte befinden sich gegenwärtig im Bau oder in der Planung.

Bei den Erneuerung wird neueste Technik angewandt, die zwar hohe Gestehungskosten verlangt, aber den späteren Unterhaltungsaufwand reduziert, z. B. feste Fahrbahn. Das elektronische Stellwerk in Magdeburg ersetzt 37 herkömmliche Stellwerke. Knapp die Hälfte des Bruttoanlagevermögens für den Fahrweg der ehemaligen Reichsbahn resultiert 1995 aus Investitionen, die nach der Wiedervereinigung getätigt wurden. Nach wie vor ist der Anteil an elektrifizierten oder mehrgleisigen Strecken geringer als in Westdeutschland. Die Zahl der Bahnübergänge (auch technisch nicht gesicherte) ist hoch und die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten niedrig. Das DIW führt dies u.a. auch auf die höhere Netzdichte in Ostdeutschland zurück. Zahlreiche Strecken haben ein geringes Verkehrsaufkommen, deren Betrieb für die DB AG nicht wirtschaftlich ist. So dürften die von der Bahn 1996 eingeleiteten Streckenstilllegungsverfahren für 200 km erst der Anfang für eine fortlaufende Netzreduzierung sein.

Eisenbahnbundesamt (EBA) bescheinigt Sicherheit der Leichtfahrzeuge

Die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) initiierten neuen leichten Schienenfahrzeuge in der Region haben jetzt die Bescheinigung erhalten, mindestens die gleiche Sicherheit zu haben wie herkömmliche Schienenfahrzeuge.

Die Schienenfahrzeughersteller folgten dem Aufruf des VDV, leichte und kostengünstige Fahrzeuge für den Schienenverkehr in der Region zu entwickeln. Siemens/Duewag gelang z. B. die Entwicklung des sehr leichten Fahrzeugs Regio-Sprinter, das seit 1955 bei der Dürener Kreisbahn eingesetzt ist. Der Energiebedarf pro Platzkilometer unterschreitet sogar den eines Linienbusses. Das Fahrzeug wurde nicht nach geforderten Anforderungen der UIC an die Längssteifigkeit von Schienenfahrzeugen ausgelegt, sondern in Anlehnung an die für Stadtbahnwagen üblichen Werte. Dies erschwerte die Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) auf Strecken der DB für den Mischbetrieb mit herkömmlichen Wagen. Nach Crash-Tests und Gutachten der TU Hannover hat das EBA mindestens die gleiche Sicherheit wie bei herkömmlichen Fahrzeugen bescheinigt. Dies wurde besonders durch das hohe Bremsvermögen der neuen Fahrzeuge erreicht.

Die GRV meint, daß vor allem bei den Nebenbahnen mit der Zulassung dieser leichten Fahrzeuge ein kostengünstiger und umweltfreundlicher Betrieb im Vergleich zu den früher eingesetzten schweren Diesellokomotiven mit nur wenigen angehängten Wagen möglich geworden ist. Diese Fahrzeuge werden die Regionalisierung positiv beeinflussen.

Die Dürener Kreisbahn (DKB)

Die Redaktion möchte den Lesern die Dürener Kreisbahn vorstellen, weil sie ein Beispiel dafür ist, wie Nebenstrecken wirtschaftlich betrieben werden können, die von der früheren DB zur Stilllegung vorgesehen waren.

Die DKB wurde 1907 gegründet. Die ersten Linien wurden 1908 eröffnet. Sie dienten der Erschließung der Region rund um Düren und wurden als Trambahnen gebaut. Eine besondere Frachtlinie war ebenfalls vorgesehen; sie verknüpfte die Tramlinie nach Mövenich und Kreuzau. Dieses System war ein Vorläufer des heute gepriesenen „Karlsruher Modells“. 1963 wurden die Tramlinien durch Busse ersetzt, die Frachtlinie wurde 1971 geschlossen. So wurde die DKB ein reines Busunternehmen für den Verkehr in und um Düren. 1977, als die DB davon sprach, die Strecke Heimbach – Düren stillzulegen, reagierte die DKB sofort. An Hand des Beispiels der Süd-West-Deutschen Eisenbahn Ges., die die DB-Linie Meckesheim-Aglasterhausen übernahm, begann bei der DKB die Diskussion darüber, auch DB-Linien zu übernehmen. Die Stilllegung wurde jedoch der DB vom Verkehrsministerium nicht genehmigt. 1992 wurde zwischen der DB und der DKB Einvernehmen darüber erzielt, daß die DKB von der DB die Strecken Düren – Heimbach, Düren – Jülich – Linnich, Düren – Kirchberg und zwei Kilometer der Strecke nach Euskirchen zum 25. 5. 1993 erhält.

Die DKB besteht nunmehr aus zwei Bereichen: Bus und Schiene. Der Busbereich umfaßt ein Netz mit 96 Bussen; das Schienennetz hat eine Länge von 71 km. Eigentümer der DKB ist der Kreis Düren. Der Schienenbereich, der mit der Übernahme der DB-Strecken gegründet wurde, hat sogleich die Wartung der Lokomotiven und Fahrzeuge nach außen vergeben und konnte von Anfang an das Schienenunternehmen sehr schlank gestalten. Die DB hatte bei sehr ausgedünntem Verkehr – samstags und sonntags war der Schienenverkehr eingestellt – 60 Mitarbeiter eingesetzt. Die DKB läßt dagegen die Züge stündlich zwischen 5.00 Uhr und 22.00 verkehren. Am Wochenende fahren die Züge alle zwei Stunden. Das Personal wurde auf 30 Mitarbeiter also um die Hälfte reduziert. Zwischen Jülich und Düren verkehren heute die Züge in den Rushhours sogar im Halbstundentakt. Dies verlangte auch einige Investitionen; so mußte die Kreuzungsstation Krautheim ausgebaut und ein elektronisches Signalsystem eingebaut werden. 1950 waren die Gleise von der DB das letzte Mal erneuert worden. Sie hatte angesichts der von ihr gewünschten Stilllegung nichts mehr in die Strecken investiert. Auch die Bahnhöfe befan-

den sich in schlechtem Zustand. Der Preis für beide Linien betrug 1 Mio DM. Da mit der Übernahme der Strecken durch die DKB die DB keine Investitionen mehr in die Strecken leisten mußte, zahlte sie der DKB einen Betrag von 16,4 Mio DM als Abfindung. Künftig wird jedoch die DB AG solche Ausgleichszahlungen nicht mehr tätigen.

Inzwischen hat sich die DKB die Modernisierung der Strecke Jülich – Heimbach vorgenommen und eine Reihe neuer Haltepunkte eingerichtet. Sie hat den Fahrplan von Schiene und Bus aufeinander abgestimmt. Die Züge können nunmehr die Strecke nach Jülich mit 80 km/h und die Strecke nach Heimbach mit 60 km/h befahren. INDUSI ist auf beiden Strecken eingeführt. Als neues Fahrzeug ist der Regiosprinter seit 1995 eingesetzt. Im Vergleich zu den früher auf den Strecken eingesetzten Fahrzeugen läßt sich mit diesem Fahrzeug der regionale Verkehr wesentlich wirtschaftlicher abwickeln.

Renaissance der Schönbuchalbahn

Im Südwesten der Bundesrepublik wurde der Personenverkehr auf den Strecken Radolfzell – Stockach und Böblingen – Dettenhausen mit dem Winterfahrplan 1996/97 wieder aufgenommen. Die erste der beiden Strecken war 13 Jahre lang und die Schönbuchbahn sogar 30 Jahre stillgelegt. Die neuen Regio-Shuttle pendeln auf dieser Strecke 30 mal im Stunden- oder Halbstundentakt. Die Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs ist u.a. auch dem Engagement der Anliegergemeinden zu verdanken. Die Züge verkehren in verminderter Zahl auch an Samstagen und Sonntagen. 1966 war der Betrieb auf der Schönbuchalbahn mit der Begründung eingestellt worden, die 1911 eröffnete Bahn sei nicht mehr rentabel, der Omnibusverkehr sei kostengünstiger und bequemer. Gut, daß die Strecke wegen des Güterverkehrs nicht abgebaut wurde. 1993 trennte sich die DB von der Strecke für den symbolischen Preis von einer DM. Da die Württembergische Eisenbahn Gesellschaft (WEG) ein günstigeres Angebot als eine Bietergemeinschaft von DB AG, Regionalbus Stuttgart GmbH und das Baunternehmen Weiss vorlegte, wurde die WEG mit der Betriebsführung beauftragt. Ähnlich wurde auch bei der früheren Nebenstrecke der DB von Schorndorf nach Rudersberg verfahren. Auch hier bekam die WEG den Zuschlag. Hier wurden im ersten Betriebsjahr 846 820 Personen befördert, prognostiziert wurden 500 000.

Andere Verkehrsträger

Güterkraftverkehrsgesetz

Mit einem neuen Güterkraftverkehrsgesetz, so Bundesverkehrsminister Wissmann im Januar in Bonn,

schaffen wir jetzt einen neuen Ordnungsrahmen, der dem deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe den notwendigen Freiraum schafft, um seine Wettbewerbsfähigkeit in Europa unter Beweis zu stellen. Die bisherige Kontingentierung der Güterfernverkehrsgenehmigungen wird aufgehoben. Gleichzeitig wird die Unterscheidung in Fern-, Nah- und Umzugsverkehr aufgehoben. Für den Werkverkehr wird es künftig keine Zulassungsbeschränkungen geben.

Mit dem Wegfall der objektiven Marktzugangskriterien wird den subjektiven Berufszugangskriterien, Zuverlässigkeit, fachliche Eignung und finanzielle Leistungsfähigkeit, größeres Gewicht zukommen. Wissmann will sich dafür einsetzen, daß diese Kriterien in allen Ländern einheitlich angewandt werden. Mit dem Wegfall der Unterscheidung zwischen Nah-, Fern- und Umzugsverkehr entfallen auch die Festlegung der Nahzone, Ortsmittelpunkt und Standort. Auch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) soll nur noch in dem Umfang Erhebungen durchführen und Statistiken erarbeiten, wie dies für die Marktbeobachtung und für die Verkehrspolitik unerlässlich ist. Den Anforderungen des Datenschutzes wird entsprochen werden. Das letzte Wort wird der Deutsche Bundestag haben, was noch im Frühjahr geschehen soll. Mit dem Gesetz kann dann praktisch auf alle Ausführungsverordnungen verzichtet werden. Wissmann ist überzeugt, daß es ihm mit diesem Gesetz gelingen wird, den Straßengüterverkehr in Deutschland effizienter zu gestalten, ohne die mittelständische Struktur in Frage zu stellen. Besonderes Augenmerk wird auf die weitere Intensivierung der Straßenkontrollen durch die BAG vor allem an den Außengrenzen der EU zu Tschechien und Polen gelegt werden. Bei den bilateralen Verhandlungen mit osteuropäischen Ländern bezüglich der Genehmigungskontingente wurde erreicht, daß die Unternehmer aus diesen Staaten zunehmend moderne Lkw mit hohem Umwelt- und Sicherheitsstandard einsetzen. Die Gestaltung eines gerechten Abgabenregimes in der EU gestaltet sich schwierig. Zu unterschiedlich sind die Interessen der einzelnen Staaten. Der einzig erfolgversprechende Weg scheint langfristig die Einführung streckenbezogener Straßenbenutzungsgebühren als Instrument einer gerechten, diskriminierungsfreien Wegekostenanlastung nach dem Territorialitätsprinzip zu sein.

Lkw-Autobahngebühr

Der Bundesverkehrsminister rechnet damit, daß die streckenbezogene Autobahngebühr bis zum Jahr 2001 kommt und damit das Gebührenaufkommen verdoppelt wird. Zur Zeit beträgt das Gebührenaufkommen aus der zeitabhängigen Lkw-Abgabe jährlich 800 Mio DM, nach der Umstellung sollen 1,5 bis 2 Mrd DM eingenommen werden. Damit möchte der Verkehrsminister auch Mittel für die Refinanzierung privat vorfinanzierter Straßenbauvorhaben gewinnen. Er will die private Vorfinanzierung vorantreiben. Bei der Finanzierung privater Vorhaben soll der Bund 20 % Anschubfinanzierung leisten.

Luftfahrt soll auch Mineralölsteuer zahlen

Dies könne schon bald Realität werden, teilte der Parlamentarische Staatssekretär im Bundespostministerium, Dr. Paul Laufs, auf eine Anfrage des SPD-Abgeordneten Wolfgang Behrend mit. Zum Jahreswechsel werden die Steuerbefreiungstatbestände in der EU neu überprüft, dabei hofft die Bundesregierung auf eine einheitliche Lösung in der EU. Die Bahn werde jedoch nicht von der Mineralölsteuer befreit werden. Postverkehre sollten von der Straße auf die Schiene zurückverlagert werden. Die Wahl des Verkehrsträgers sei jedoch nach der Postreform ausschließlich Angelegenheit der Post. Sie ist der Meinung, daß die Bahn nicht die Laufzeitqualitäten, die die Post verlangt, erfüllt.

Transrapid – Wird er überhaupt gebaut?

Eine Rentabilitätsstudie hat die Berechnungen des Transrapid sehr ins Wanken gebracht. So wird bei den Investitionskosten ein Anstieg um 40% prognostiziert. 1993 hatten die Experten ermittelt, daß das Vorhaben 8,9 Mrd DM kosten solle. 5,6 Mrd DM sollte der Bund, die restlichen 3,3 Mrd DM die Betreibergesellschaft, darunter Thyssen, Adtrams, Holzmann und Hochtief, zahlen. Aus den knapp 9 Mrd DM sind inzwischen offiziell 12,25 Mrd DM geworden. Inoffiziell rechnet man bereits mit über 20 Mrd DM. Schleswig-Holstein will gegen die Referenzstrecke klagen.

Gleichzeitig müssen die Fahrgastzahlen nach unten korrigiert werden. Gingen die Planer für das Jahr 2002 von jährlich 14,5 Mio Fahrgästen aus, so scheinen jetzt nurmehr 11 bis 13,7 Mio realistisch. Das DIW sieht die Fahrgastzahlen deutlich unter 10 Mio, sonst müßte sich die heutige Zahl der Bahnbenutzer verzehnfachen. Hierzu trägt auch die Aussage der DB AG bei, weiterhin auf der Strecke Hamburg – Berlin schnelle Verbindungen anbieten zu wollen. Die Planer waren davon ausgegangen, das gesamte Reisendenpotential im Fernverkehr „vereinnahmen“ zu können. Die seinerzeit prognostizierten 4,1 Mrd Pkm sinken dadurch auf 3,1 Mrd Pkm, was eine Bilanz mit schwarzen Zahlen kaum mehr zuläßt. Untersucht wird jetzt, ob der Fahrpreis weiter erhöht werden kann, ohne daß dadurch Fahrgäste verloren gehen. Außerdem würden auf den Bund noch weitere 200 Mio DM zukommen. Da für die Zulassungsfahrten ein geplanter Abschnitt der Strecke nicht rechtzeitig fertiggestellt werden kann, soll nämlich die Anlage im Emsland für die Zulassungsfahrten genutzt werden. Dafür muß aber die Versuchsstrecke den Gegebenheiten der Neubaustrecke angepaßt werden.

Ein Problem ist auch darin zu sehen, daß der Bau durch internationale Ausschreibungen zwar billiger werden könne, aber beim Baukonzern Philipp Holzmann heißt es klipp und klar: „Nur Geld geben, aber nicht bauen dürfen, kommt für uns überhaupt nicht in Frage.“

Auch der Bundesverkehrsminister ist nun hellhörig geworden. Sein bisheriger Optimismus ist einer Zurückhaltung gewichen. Er verlangt, daß genaue Zahlen auf den Tisch kommen. Wenn sich kein positives Ergebnis ergibt, wird er das ganze Projekt fallen lassen müssen.

Der Bund für Umwelt und Naturschutz gab vor kurzem bekannt, daß er versuchen werde, auf der parallelen Eisenbahnstrecke Trassen zu mieten und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Durchführung von IC-Fahrten zu gewinnen, falls die Bahn nicht selbst fährt. Die Fahrpreise würden jedenfalls niedriger sein als die Fahrt mit dem Transrapid. Das würde die Fahrgastzahlen beim Transrapid weiter erniedrigen, was diesen noch mehr als bisher in Frage stellen wird.

Die SPD in Mecklenburg-Vorpommern stellt neuerdings ihre Zustimmung zum Transrapid in Frage, nachdem sie vom BUND 500 Protestkarten erhalten hatte.

Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt

Das deutsche Binnenschifffahrtsgewerbe befindet sich in einer sehr schwierigen wirtschaftliche Lage: Wettbewerbsverzerrungen zwischen dem Gewerbe der einzelnen EU-Staaten, erhebliche Überkapazitäten, die Liberalisierung innerhalb der EU und der harte Konkurrenzkampf mit den anderen Verkehrsträgern.

Bundesverkehrsminister Wissmann hat nach einem monatelangen Dialog mit den einschlägigen Verbänden im Februar 1997 ein Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt präsentiert:

International

1. Marktharmonisierung

Marktzugang und Preisbildung werden bis zum Jahre 2000 auch in den Nachbarländern freigegeben, d. h. das Tour de Role-System in Belgien, Frankreich und den Niederlanden wird abgeschafft. Die mit EU-Mitteln geförderte Abwrackaktion soll zur Beseitigung der strukturellen Überkapazitäten sozial abgedeckt werden. Staatliche Beihilfen sollen auch für Umschlaganlagen der Binnenschifffahrt zugelassen werden.

2. Strukturbereinigung

Die EU beteiligt sich nur 1996 mit 20 Mio Ecu an der Abwrackaktion. Die Bundesregierung stellt die für den Abbau der Warteliste benötigten anteiligen Mittel zur Verfügung. Darüber hinaus wird sich auch das Binnenschifffahrtsgewerbe an der Finanzierung dieser Abwrackaktion

durch Jahresbeiträge der Unternehmen beteiligen.

Für die Abwrackaktion der Jahre 1997 und 1998 wird eine Veränderung der Rahmenbedingungen für erforderlich gehalten. Dabei sollen u. a. die Abwrackprämien erhöht und die Prämienhöhe differenziert werden, damit auch größere Schiffseinheiten erfaßt werden können.

3. Marktordnung

Es bedarf einer europäischen Marktordnung, die in der Lage ist, bei tiefgreifenden Marktstörungen ausgleichende Eingriffe zu ermöglichen.

4. Bilaterale Verträge

Die bilateralen Verträge mit den MOE-Staaten haben sich grundsätzlich bewährt.

Schwierigkeiten gibt es mit Polen. Das BMV prüft, welche Maßnahmen geeignet sind, die Erfüllung der bilateralen Verträge sicherzustellen. Dazu wird ein Dialog mit Polen geführt.

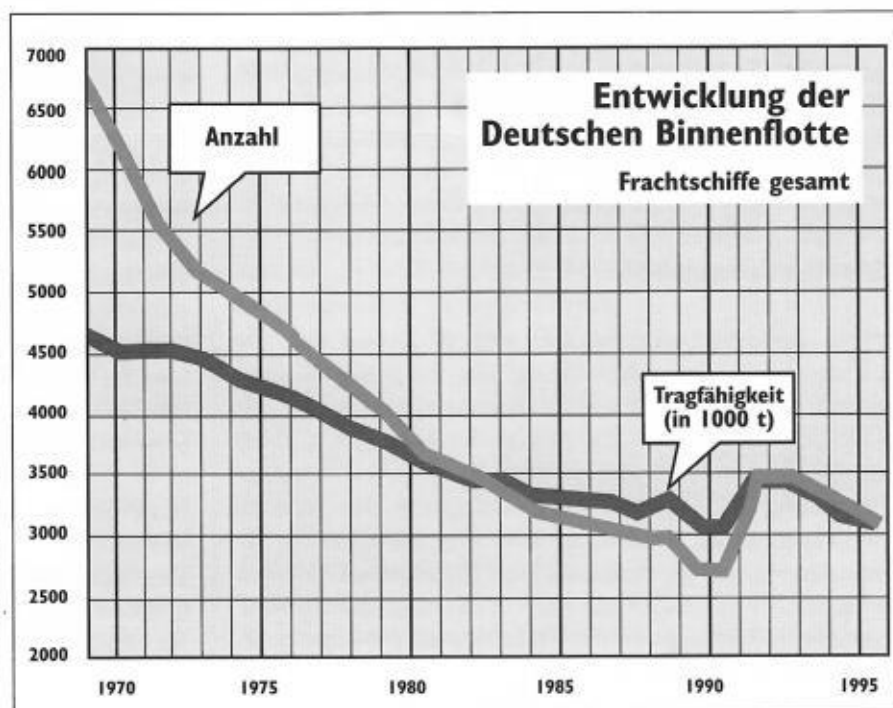
5. Multilateraler Vertrag

Die EU-Kommission hat auf der Grundlage eines Mandats den Entwurf eines multilateralen Vertrags mit den Visegradstaaten (Polen, Tschechien, Slowakei und Ungarn) ausgehandelt. Bei Inkrafttreten dieses Vertrages werden die bilateralen Verträge der BRD mit diesen Staaten abgelöst. Der Schiffsverkehr wird innerhalb einer Übergangszeit liberalisiert. Dadurch werden Marktstörungen insbesondere zu Lasten des deutschen Gewerbes erwartet. Dazu halten das BMV und das Gewerbe eine Reihe von Maßnahmen für erforderlich, die auf EU-Ebene noch durchgesetzt werden sollen.

National

1. Das 100 Mio-DM-Programm

Zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der Partikulierschifffahrt hat die Bundesregierung ein 100-Mio-DM-



Soforthilfeprogramm aufgelegt. Das Programm soll bis zum 31. 12. 1997 verlängert und um einige Punkte erweitert werden.

2. Harmonisierung

Wegen der Ungleichheiten im internationalen Wettbewerb will sich das BMV für Freistellungen von im internationalen Verkehr erzielten Gewerbeerträgen von der Gewerbesteuer, Erleichterung der Abschreibungsmöglichkeiten, Freistellung von der Autobahngebühr bei Fahrten von und zu den Binnenschiffsterminals und Steuerfreiheit von Abwrackprämien bei deren Reinvestition einsetzen.

3. Marktpotential

Um die Kapazitätsreserven der Binnenschifffahrt stärker zu nutzen, hat das BMV einen entsprechenden Forschungsauftrag vergeben. Weiter wird das BMV mit den Ländern erörtern, wie das Gewerbe bei Schwerguttransporten verstärkt einbezogen werden kann. Schließlich prüft das BMV wie es sich an einer Gesellschaft für Öffentlichkeitsarbeit und Werbung beteiligen kann.

4. Förderung des kombinierten Verkehrs

Die Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs sollen noch mehr als bisher genutzt werden. Die EG-Kommission hat die Möglichkeit geschaffen, auch Kombi-Terminals der Binnenschifffahrt zu fördern. Das BMV wird mit den Ländern verhandeln, damit auch diese zusätzliche Fördermittel bereitstellen.

5. Wasserstraßeninfrastruktur

Das BMV will die Wasserstraßeninfrastruktur durch umweltverträgliche Ausbaumaßnahmen und Ersatzinvestitionen weiter verbessern.

Vorrang haben das Projekt 17 Deutsche Einheit, der Ausbau des Mittellandkanals und des westdeutschen Kanalnetzes, der Donau zwischen Vilshofen und Straubing und einiger ostdeutscher Wasserstraßen sowie Strombaumaßnahmen an der Elbe.

Die Bundesregierung ist bestrebt, die benötigten Finanzmittel im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes unter gesamtstaatlichen Prioritätensetzungen bereitzustellen.

Bundesverkehrsminister Wissmann will dazu noch ein Bürgerschaftsprogramm initiieren, welches die Investitionen in die Flotte erleichtern soll.

Anreize für schadstoffarme und straßenschonende Lkw

Die Einbeziehung externer Kosten in ein von der EU-Kommission entwickeltes Abgabensystem für schwere Lkw wird lange dauern. Das meint Bundesverkehrsminister Wissmann. Er hatte dies auch der GRV in einem Brief mitgeteilt (vergl. GRV-Nachrichten Nr. 30). Die Belastung der Lkw mit externen Kosten und zusätzlichen Abgaben für „sensible“ Strecken wie durch die Alpen wäre für Deutsch-

land nur sehr schwer vorstellbar.

Wissmann setzt auf eine „angemessene Erhöhung der Straßenbenutzungsgebühr“, gestaffelt nach Schadstoffausstoß und Straßenbelastung. Damit wäre auch ein Anreiz gegeben, emissionsarme und straßenschonende Fahrzeuge einzusetzen.

Eine solche Neuregelung habe allerdings nur einen Sinn, wenn die jeweiligen Höchstsätze in den einzelnen Fahrzeugklassen angemessen mit Blick auf die tatsächlichen Wegekosten erhöht würden. Der Minister unterstreicht aber, daß die Abgabepolitik maßvoll bleiben müsse. Die Überlegungen der EU-Kommission hinsichtlich der Abgabenlast in den Alpenregionen seien deutlich überzogen. Sie lägen um das 20 - 30fache über den bisherigen Gebührensätzen. Dies hält Wissmann nicht für vermittelbar.

Die GRV hält an ihrer Grundsatzforderung nach einer verursachergerechten Anlastung sämtlicher externer Kosten des Verkehrs fest. Dazu gehören vor allem Wege-, Unfall- und Umweltkosten.

Die Deutsche Bundespost unter Druck

Am 17. Februar 1997 haben etwa 10 000 Postbedienstete gestreikt. Sie protestierten gegen den Wegfall des Briefmonopols. Die F.D.P. möchte das Briefmonopol bereits im nächsten Jahr wegfallen lassen, während Bundespostminister Bötsch den Wegfall erst im Jahre 2003 vorsieht. Auch der Bundesverband internationaler Expres- und Kurierdienste möchten den Wegfall bereits in 1998 sehen. Er meint, eine Marktöffnung würde Impulse für innovative Entwicklungen und stärkere Orientierung an den Verbraucherwünschen bringen.

Bundespostminister Bötsch, dessen Ministerium am 31. 12. 1997 aufgelöst werden soll, wenn die Monopolstellung von Post und Telecom zu diesem Termin enden sollte, hat sich nur mühsam mit Bundeswirtschaftsminister Rexrodt geeinigt, daß die DP AG für 87 % der Briefe bis zum Jahr 2003 ihr Vorrecht behalten soll. Der Weg ins Bundesgesetzblatt ist noch weit, denn die SPD mit ihrer Mehrheit im Bunderrat stellt Hürden auf. Vieles hängt von der SPD ab; sie will das Postmonopol auf 100 g begrenzen, dafür soll es aber unbefristet gelten. Auch die Postgewerkschaft wird in dieser Angelegenheit sicher zum Streik aufrufen, denn die Konkurrenten der Post würden sich nur die Rosinen aus dem Markt herauspicken. Nach den Vorstellungen der Bundesregierung ist kein Platz mehr für ein Postmonopol, jedoch soll die flächendeckende Versorgung durch Auflagen gesichert werden.

Die GRV meint, man sollte die Verbraucher fragen, ob sie wirklich den Wegfall des Briefmonopols wünschen, denn die Schließung einer größeren Zahl von Postämtern wird mit Sicherheit die Folge sein.

Im Luftverkehr hat sich 1996 das Wachstum halbiert

Das ergibt sich aus den vorläufigen Zahlen, die die International Civil Aviation Organisation (Icao), Montreal, veröffentlicht hat. Der Icao sind 185 Staaten angeschlossen. Danach transportierten die Fluggesellschaften 1996 weltweit 22,2 Mio t Fracht (+4% gegenüber 1995 mit 21,4 Mio t.). In 1994 und 1995 hat die Zunahme 8% ausgemacht. Bei den tkm waren es 87,67 Mrd (+5% gegenüber 1995). 1995 waren es gegenüber 1994 ebenfalls 8%. Mit rund 85 % entfiel im vergangenen Jahr das Gros der Transportleistung auf die internationalen Frachtliniendienste. Sie nahmen um 6% zu.

Ausland

Bahnreformen ausländischer Bahnen

Bahnen im Umbruch - Reformen und Privatisierungen der Staatseisenbahnen weltweit

Ira Denkhaus
(Max-Planck-Institut für Gesellschaftsforschung, Köln)

Ende der achtziger Jahre sahen sich die Staatseisenbahnen fast weltweit einer schwierigen ökonomischen und finanziellen Situation gegenüber. Ihr Anteil am gesamten Güter- und Personenverkehr schrumpfte infolge zunehmender Konkurrenz der Straße stetig, jährliche Defizite türmten sich zu Schuldenbergen auf, die Investitionserfordernisse im nationalen Schienennetz stiegen und die Staatshaushalte der meisten Staaten waren zu angespannt, um höhere Subventionen für die nationale Eisenbahn finanzieren zu können. In Europa traten zu dieser weltweiten Ausprägung der Zwangslage der Eisenbahnen noch einige Sonderfaktoren hinzu: Die Konvergenzkriterien zur Teilnahme an der Währungsunion im Gefolge des Vertrages von Maastricht verstärkten den Druck auf die öffentlichen Budgets der Mitgliedstaaten. Für die Eisenbahnen standen weniger denn je öffentliche Finanzmittel bereit.

Die Liberalisierungsbemühungen der EG-Kommission im Rahmen der Vollendung des europäischen Binnenmarktes erfaßten nach dem Luft- und Straßenverkehrssektor nun auch den Bereich des Schienenverkehrs. Mit der Richtlinie 91/440 begann die europäisch eingeleitete Liberalisierung, die noch lange nicht als abgeschlossen angesehen werden kann. In diesem Zusammenhang haben sich die europäischen Regierungen verpflichtet, die Eigenständigkeit einer kommerziell orientierten Unternehmensführung ihrer nationalen Bahnen zu sichern, die Bahngesellschaften zu entschulden und finanziell zu sanieren, den Infrastrukturbereich zumindest rechnerisch vom Verkehrsbetrieb zu trennen, gemeinwirtschaftliche Verkehre auszuschreiben und vertraglich mit Dienstleistungsumfang und Höhe der finanziellen Abgeltung festzulegen sowie unter bestimmten Umständen anderen Eisenbahnunter-

nehmen Zugang zum nationalen Schienennetz zu gewähren. Diese Entwicklungen stehen im Zusammenhang einer in den frühen achtziger Jahren von Großbritannien und den USA ausgehenden, aber schnell weltweite Ausmaße annehmenden Privatisierungsbewegung im Rahmen der steigenden Popularität neoliberaler wirtschaftspolitischer Ansätze. Unter dem Einfluß der angedeuteten ungünstigen Situation der Eisenbahnen sowie des Wirkens der EG breiteten sich diese Tendenzen auf den Schienenverkehrsbereich aus.

Dieser Beitrag stellt einige der bislang durchgeführten Eisenbahnreform-Modelle vor. Eine systematisch vergleichende Bewertung der jeweils gewählten Reform-Modelle ist allerdings derzeit noch nicht möglich, geeignete Daten sind bislang nur in sehr wenigen Fällen verfügbar. Daher begnügt sich dieser Beitrag mit einer Beschreibung einiger bisher durchgeführter Restrukturierungen und Privatisierungen, um über die jüngsten Entwicklungen zu informieren. Die folgenden knappen Darstellungen der Reformmodelle sind chronologisch geordnet.

USA

Die Organisation des Schienenverkehrs in den USA ist eine völlig andere als diejenige in Europa, was nicht zuletzt auf aus geographischen Gründen vollkommen andere Wettbewerbsbedingungen für die Verkehrsträger zurückgeht. Die großen Entfernungen zwischen den einzelnen Ballungszentren, aber auch zwischen Vororten und Innenstädten führen im Personenverkehr zu deutlichen Wettbewerbsvorteilen des motorisierten Individualverkehrs im Nahverkehr und des Luftverkehrs auf den Fernverkehrsverbindungen. Im Güterverkehr hingegen bietet diese Situation dem Schienenverkehr deutliche Vorteile gegenüber seinen Konkurrenten auf der Straße, was den Preis, aber auch was die Beförderungsgeschwindigkeit angeht. Entlang dieser Ausgangsbedingungen ist der Schienenpersonenverkehr in den USA ein hochdefizitäres Geschäft, während die Güterverkehrsbahnen - im Vergleich zu anderen Bahngesellschaften weltweit - hochprofitabel arbeiten.

Daher rührt es, daß der Personentransport auf der Schiene in den USA von einer staatlichen, stark subventionsbedürftigen Gesellschaft namens AMTRAK abgewickelt wird, während sich das Güterverkehrsgeschäft eine Reihe leistungsfähiger Privatbahnen teilen. Die staatliche Gesellschaft AMTRAK wurde 1970 im Zuge des fortschreitenden Verschwindens privater Bahnen im Personenfernverkehr der USA gegründet, um zumindest einige der als sozial erwünscht angesehenen Verbindungen aufrechtzuerhalten. AMTRAK besitzt kaum eigene Schienenwege und verkehrt stattdessen gegen Benutzungsentgelt auf den Gleisen der privaten Güterbahnen.

Der Eisenbahnbau seitens privater Gesellschaften wurde seinerzeit in den USA staatlicherseits stark gefördert. Dies

führte zu Überkapazitäten, deren Ergebnis im Zuge der Rezession der 1930er Jahre eine ruinöse Konkurrenz zwischen den zahlreichen Privatbahnen war. Daraufhin wurde im amerikanischen Eisenbahnsektor mit dem Emergency Transportation Act des Jahres 1933 eine straffe Preis- und Fusionskontrolle eingeführt, die der 1887 gegründeten ICC (Interstate Commerce Commission) oblag. Der Motor Carrier Act von 1935 weitete diese Regulierung auf das gesamte Verkehrswesen aus. Dennoch befanden sich Anfang der siebziger Jahre einige private Güterbahnen in derart ernsten ökonomischen Schwierigkeiten, daß sich die US-amerikanische Bundesregierung zum Kauf der betroffenen Gesellschaften und ihrer Zusammenfassung in einem integrierten Unternehmen namens Conrail (Consolidated Railways) entschied.

Da sich die Situation des amerikanischen Eisenbahnwesens jedoch nicht nachhaltig besserte und Verkehrsanteile an den Gütertransport auf der Straße verloren gingen, entschied sich die Regierung nach ersten Ansätzen im Railway Revitalisation and Reform Act von 1976 zur Deregulierung des Eisenbahn- und Straßentransportwesens mittels des Staggers Act des Jahres 1980. Daraufhin entwickelten sich die Güterverkehrsbahnen allesamt sehr positiv, konnten nach umfassenden Rationalisierungen Verkehrsanteile zurückgewinnen und in die Profitabilität zurückkehren. Im Jahre 1987 entschied die Bundesregierung auf Veranlassung des damaligen Präsidenten Ronald Reagan, die inzwischen wieder schwarze Zahlen schreibende Conrail mittels der Freigabe des Handels der Aktien wieder in den privaten Sektor zurückkehren zu lassen.

Seit Anfang der neunziger Jahre wird allerdings die ökonomisch sehr günstige Entwicklung der US-amerikanischen Güterbahnen durch eine vehemente Konsolidierungswelle überschattet, die mittlerweile zu einer Dezimierung der Anfang der achtziger Jahre noch 31 großen, mehrere Staaten übergreifenden Güterbahngesellschaften auf nunmehr acht geführt hat. Zudem erwirtschaften von diesen acht Gesellschaften die größten vier zusammen 93,3 % des gesamten Umsatzes im Güterverkehr auf der Schiene. Angesichts der Tatsache, daß die ICC vor kurzem aufgelöst wurde und ihre verbliebenen Regulierungsbefugnisse auf das mit wesentlich schwächeren Sanktionsbefugnissen ausgestattete Surface Transportation Board (STB) übergangen, ist eine bedenkliche Entwicklung. Im Hinblick auf die Frage, ob eine Trennung von Netz und Betrieb (vertikale Desintegration) eine notwendige Bedingung für Wettbewerb auf der Schiene ist, legen die Erfahrungen mit den horizontal aufgeteilten (Regionalbahn) Güterbahnen der USA ein „Ja“ nahe.

Japan

Eine vertikal integrierte Organisation wurde auch im Rahmen der Privatisierung der japanischen Staatsbahn JNR (Japan National Railway) gewählt. Auch Japan weist geographische Besonderheiten auf, die allerdings völlig anders ge-

lagert sind als diejenigen der USA. Japan verfügt über Ballungsräume mit einer außerordentlich hohen Siedlungsdichte in nicht allzu großer Entfernung voneinander. Dies macht sowohl den Personennahverkehr als auch den Personenfernverkehr zu einem sehr lohnenden Geschäft. Hingegen hat der Güterverkehr auf der Schiene aufgrund der Küstenlage der meisten Ballungszentren und insgesamt einer langgestreckten Küstenlinie einen sehr schweren Stand gegenüber der Küstenschifffahrt. Zudem legten die verschiedenen zu Japan gehörigen Inseln mit jeweils eigenen Bahnnetzen eine horizontale Desintegration entlang dieser regionalen Verteilung von Anfang an nahe.

Der dann 1987 durchgeführte Reformansatz ging insofern weiter, als auch auf der Hauptinsel Honshu eine Unterteilung in drei verschiedene, regional eingegrenzte und vertikal integrierte Bahngesellschaften - JR East, JR Central und JR West (JR = Japanese Railways) - vorgenommen wurde. Dies geht auf den ursprünglichen Privatisierungsvorschlag der JNR-Reformkommission von 1985 zurück, die in ihrem Bericht die Größe und Unübersichtlichkeit der JNR als einen der wesentlichen Faktoren ihrer Inflexibilität und Unwirtschaftlichkeit angegeben hatte. JNR war seit 1964 defizitär und hatte über die Jahre einen enormen Altschuldenberg angehäuft, der 1986 die astronomische Höhe von 37 Billionen Yen erreichte (etwa 370 Mrd. DM, dies entspricht rund 10 % des japanischen Bruttoinlandsproduktes oder 60 % des japanischen Staatshaushaltes). Die Defizite waren Ergebnis einer substantiellen Überausstattung mit Mitarbeitern, einer sehr hohen Pensionsbelastung sowie der Entwicklung und des Baues der Shinkansen-Linien, von denen die erste - der Tokaido Shinkansen - just 1964 fertiggestellt wurde. Den Hauptteil der Altschulden der JNR in Höhe von 22,7 Billionen Yen übernahm im Zuge der Reform ebenso wie die überzähligen Mitarbeiter und die nichtbetriebsnotwendigen Immobilien die JNR Settlement Corporation. Der übrige Teil der Schulden wurde auf die JR-Personenverkehrsgesellschaften verteilt.

Neben den bereits genannten drei neuen JR Gesellschaften auf der Hauptinsel Honshu wurden die JR Hokkaido, die JR Shikoku und die JR Kyushu als vertikal integrierte Personenverkehrsbahnen gegründet. Die Gesellschaften wurden derart abgegrenzt, daß 95 % aller Bahnfahrten im Personenverkehr innerhalb des Gebietes einer Gesellschaft abgewickelt werden. Alle JRs sind Aktiengesellschaften und befinden sich seit der Reform zu 100 % im Besitz der JNR Settlement Corporation. Geplant ist der sukzessive Verkauf der JR-Gesellschaften an der Börse, was zumindest bei den einträglichen Honshu-Gesellschaften keine Probleme bereiten sollte. Dennoch verzögerten Schwierigkeiten an der japanischen Börse den Verkauf erster Aktien - der Gesellschaft JR East - bis 1993. Die für 1994 geplante Börsennotierung der JR West mußte aufgrund der Schäden an der Bahn durch das Erdbeben von Kobe verschoben werden. Für den Shinkansen-Verkehr wurde zunächst eine eigene Gesellschaft gegründet, der das Eigentum an der gesonderten Shinkansen-Infrastruktur übertragen wurde und die

diese an die JR-Gesellschaften vermietet. So gab es anfänglich zumindest im Hochgeschwindigkeitsverkehr eine vertikale Trennung zwischen Infrastruktur und Betrieb. Allerdings wurde dieses System schnell aufgegeben und die Shinkansen-Strecken an die JR-Gesellschaften verkauft.

Da die drei kleineren JR-Gesellschaften auf den Inseln Hokkaido, Shikoku und Kyushu aufgrund ungünstiger lokaler Gegebenheiten (niedrigere Bevölkerungs- und Siedlungsdichte, schwieriges Relief) nur sehr bedingt finanziell überlebensfähig sind, wurde ein Betriebsstabilisierungsfonds (Management Stabilization Fund) eingerichtet, aus dessen Zinsaufkommen diese JR-Gesellschaften subventioniert werden sollen. Staatliche Unterstützung erfahren auch Investitionen in die Schieneninfrastruktur: Gemäß der vom japanischen Verkehrsministerium entwickelten Formel teilen sich die Investitionskosten neuer Schienenstrecken die betreffende JR-Gesellschaft (50 %), die japanische Zentralregierung (40 %) und die betreffenden lokalen Regierungen (10 %). Bei neuen Bahnhöfen beträgt das Verhältnis 50 %, 25 % und 25 %.

Im Güterverkehr wurde nur eine einzige Gesellschaft, JR Freight, gegründet. JR Freight verfügt kaum über eigene Infrastruktur und nutzt die Schienenwege der Personenverkehrsgesellschaften gegen Benutzungsentgelt mit. In gewisser Weise findet sich in Japan also die gleiche Organisationsform wie in den USA mit umgekehrten Vorzeichen. Auch die JR Freight ist eine Aktiengesellschaft und zum Verkauf vorgesehen. Zur Zeit befindet sie sich allerdings noch im Besitz der JNR Settlement Corporation. Weiterhin wurden im Rahmen der JNR-Privatisierung einige kleinere Gesellschaften gegründet, z. B. die Railway Telecommunication Company zur Vermarktung des Bahntelefonnetzes, das Railway Technical Research Institute (RTRI) zur Weiterführung der Forschungs- und Entwicklungsarbeit der JNR, und die Railway Information Systems Company, welche Reservierungs- und Fahrscheinsysteme anbietet.

Schweden

Aufgrund der angespannten Finanzlage der schwedischen Staatsbahn SJ sowie der ökologischen Belastungen zunehmenden Straßenverkehrs entschied sich der schwedische Reichstag 1988 für eine umfassende Reform, in deren Rahmen der Betrieb des Schienenverkehrs von der Verwaltung der Infrastruktur getrennt wurde. Das neu gegründete Bahnamt Banverket (BV) übernahm ab Anfang 1989 das Management des schwedischen Schienennetzes. Diese Organisation ist analog zu der des schwedischen Straßenverkehrs; die Verwaltung der Straßen obliegt ebenfalls einer gesonderten Behörde, die wie BV Teil der allgemeinen Staatsverwaltung ist.

Der verbleibende, nunmehr ausschließlich verkehrsbetreibende Teil von SJ wurde in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, die fortan wirtschaftlich arbeiten sollte – was ihr

auch gelang. Für die Benutzung der Infrastruktur zahlt die SJ Gebühren direkt an den Staat, die sich aus einem fixen Anteil für die Abnutzung der Infrastruktur sowie einem variablen Anteil für die Abgeltung der sozialen Kosten von Unfällen und Umweltschäden zusammensetzen. Die Summe der Infrastrukturbenutzungsgebühren machen ein Fünftel des Budgets von BV aus. Die restlichen Bau-, Instandhaltungs- und Verwaltungskosten der Infrastruktur trägt der Staat. Eine Privatisierung der verbliebenen SJ, deren Aktien zu 100 % dem Staat gehören, ist allerdings nicht vorgesehen.

Um die wirtschaftliche Überlebensfähigkeit der SJ zu garantieren, wurde die Verantwortung für die im öffentlichen Interesse aufrecht zu erhaltenden Schienenverkehre vom Staat übernommen. Im regionalen Schienenverkehr übernahmen die Verkehrsbehörden der 25 schwedischen Provinzen die Aufgabe, den Schienenverkehr in der Region entweder auszuschreiben und an den das niedrigste Subventionsniveau fordernden Betreiber zu konzessionieren, oder den Betrieb auf den betreffenden Schienenstrecken selbst zu übernehmen oder aber den Verkehr (teilweise) einzustellen. Da auch einige der InterCity-Verbindungen der SJ unrentabel waren, übernahm das Verkehrsministerium diese Aufgabe auf nationaler Ebene. Während in den Provinzen aber auch andere Schienenverkehrsbetreiber im Zuge der wettbewerblichen Ausschreibungen regionalen Schienenverkehr anstatt der SJ übernahmen, behielt diese zunächst ihr Monopol im nationalen Güter- und Personenverkehr. Anfang 1996 wurde dann jedoch der Wettbewerb auf dem schwedischen Schienennetz für den Güterverkehr liberalisiert und die SJ verlor auch hier ihre Monopolstellung.

Neuseeland

In Neuseeland erfolgte ab 1983 die sukzessive Deregulierung des Verkehrsmarktes. Die neuseeländische Staatsbahn (New Zealand Railway Corporation) geriet sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zunehmend unter den Konkurrenzdruck des Straßenverkehrs. Darauf reagierte die neuseeländische Regierung mit „downsizing“, d.h. mit der Stilllegung von Strecken, Einstellung und Auslagerung von Geschäftsbereichen und der Reduzierung des Mitarbeiterstandes. Ende der achtziger Jahre schrieb die New Zealand Railway Corporation daraufhin im Betrieb schwarze Zahlen, erreichte jedoch aufgrund der hohen Zinsbelastungen durch den Schuldenstand, von Abfindungszahlungen sowie Investitionen zur Elektrifizierung der Strecken keinen Nettogewinn. Damals galt es als gesichert, daß in einem Land wie Neuseeland entsprechend der herkömmlichen Eisenbahnlogik Schienenverkehr aufgrund der geringen flächenmäßigen Ausdehnung des Landes und der niedrigen Bevölkerungsdichte nicht rentabel betrieben werden könne.

Die neuseeländische Regierung unternahm den zweiten Reform-Schritt im Jahre 1990 mit der Gründung der New

Zealand Rail Ltd., einer Aktiengesellschaft für den Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf dem neuseeländischen Schienennetz. Die Altschulden der New Zealand Railway Corporation übernahm der Staat, hingegen wurden das Eigentum an der Schieneninfrastruktur sowie der Straßenpersonentransport mit Bussen und der Paketdienst Speedlink bei der ehemaligen Staatsbahn belassen. Die neue New Zealand Rail Ltd. hat die gesamte betriebsnotwendige Schienenverkehrsinfrastruktur für einen nominalen Betrag von der New Zealand Railway Corporation gemietet, so daß die Trennung zwischen Netz und Betrieb lediglich auf dem Papier besteht. Darauf weisen auch die sehr schwierigen Bedingungen für den Zugang Dritter zum Schienennetz hin. Dieser ist zwar prinzipiell möglich, kann gegenüber der New Zealand Rail Ltd. als üblichem Betreiber allerdings nur dann durchgesetzt werden, wenn die Bedienungsfrequenz auf dem Streckenabschnitt, den der Wettbewerber bedienen will, unter ein bestimmtes Niveau gesunken ist – was bei rentablen Strecken wohl kaum der Fall sein dürfte. Auch dann aber legt New Zealand Rail Ltd. selbst die Nutzungsgebühren und Zugangsbedingungen fest, was Wettbewerb de facto verhindert.

Seit seiner Gründung 1990 arbeitet New Zealand Rail Ltd. profitabel, was im wesentlichen Ergebnis des erfolgreichen Betriebs des Schienengüterverkehrs in Neuseeland ist. Im Personenverkehr sorgen insgesamt sieben InterCity-Routen für zusätzliche Erträge. Der Schienenpersonennahverkehr wird im Rahmen von Verträgen mit den regionalen Gebietskörperschaften subventioniert. Aufgrund der erfreulichen Entwicklung der New Zealand Rail Ltd. verkaufte die neuseeländische Regierung im Juli 1993 die komplette Gesellschaft an ein Konsortium unter Führung des amerikanischen Transportkonzerns Wisconsin Central Transportation. Anfang 1996 änderte der neue Besitzer dann den Namen der New Zealand Rail Ltd. in TransRail Ltd., um die Abkehr von der neuseeländischen Staatsbahn noch deutlicher zu dokumentieren.

Weltweit ist die neuseeländische Bahnreform am konsequentesten privatwirtschaftlich orientierte ihrer Art. Es wurde weder eine horizontale Aufspaltung in regional unabhängige Bahngesellschaften noch eine vertikale Trennung zwischen Netz und Betrieb vorgenommen, um dem natürlichen Monopol im Eisenbahnsektor entgegenzuwirken. Die Konkurrenz seitens des Straßenverkehrs, so argumentiert man in Neuseeland, sei wirkungsvoll genug, um die Ausnutzung des Monopolstatus der TransRail Ltd. zu verhindern.

Deutschland

Auf die deutsche Bahnreform – die den Lesern weitgehend bekannt ist – wird im folgenden nur kurz eingegangen. Unter Einfluß der europäischen Rechtsetzung von 1991 wurden im Jahre 1993 mit Wirkung zum 1. Januar 1994 Infrastruktur und Betrieb organisatorisch voneinander

getrennt. Im Jahre 1999 sollen die Sparten Fahrweg, Güterverkehr, Personenfern- und Personennahverkehr der Deutschen Bahn AG (DB AG) in jeweils eigene Aktiengesellschaften überführt werden, vereint unter dem Dach der Holding DB AG. Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs seit 1996 folgt ebenfalls Vorschriften der EG und dürfte auch durch das schwedische Beispiel angeleitet worden sein.

Österreich

In einem 1992 beschlossenen und 1993 implementierten Gesetz wurden die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) in ein öffentliches Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit umgewandelt. Um ein betriebswirtschaftliches Agieren der ÖBB zu erleichtern, wurden sie aus dem Bundeshaushalt ausgegliedert. Zur Steigerung der Transparenz der Rechnungslegung regeln nunmehr vertragliche Vereinbarungen zwischen der österreichischen Bundesregierung und der ÖBB Umfang und finanzielle Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen. Zudem implementierte das Gesetz von 1992 – im Vorgriff auf die EG-Mitgliedschaft – die rechnerische Trennung zwischen Infrastruktur und Verkehr. Im Jahre 1996 kündigte der österreichische Verkehrsminister die Zuordnung der Bereiche Infrastruktur und Verkehr zu neu zu gründenden, separaten Geschäftsbereichen, also eine organisatorische Trennung zwischen Netz und Betrieb an.

Niederlande

Das zur Erarbeitung von Reformvorschlägen für die staatliche Eisenbahn NS eingesetzte Wijffels-Komitee legte 1992 seinen Bericht vor. Auf dieser Grundlage nahm die niederländische Regierung bis 1995 eine umfassende Reform der NS vor, die sich aus folgenden Elementen zusammensetzt: Das integrierte Unternehmen NS wurde in einem marktlichen Bereich und einen „Aufgabenbereich“ aufgeteilt. In ersterem finden sich die kommerziellen Aktivitäten unter Führung der Holding NS Groep BV aufgeteilt in Markt BV für den Personenverkehr, die Bahnhöfe, das Rollmaterial und die Sicherheit, NS Cargo BV (Güterverkehr) sowie Vastgoed BV. Im „Aufgabenbereich“ findet sich die Infrastruktur, wiederum unterteilt in Railned BV für die Allokation der Infrastrukturkapazitäten auf dem niederländischen Schienennetz und Verkeersleiding BV für die Zugüberwachung und Verkehrsablaufregelung. Implementiert wurde also eine Mischform aus organisatorischer und institutioneller Trennung von Infrastruktur und Betrieb. Wettbewerb auf dem niederländischen Schienennetz ist zunächst (bis 2000) nicht vorgesehen, obwohl von der NS aufzugebene Strecken von anderen Betreibern weitergeführt werden können. Der finanzielle Ausgleich für den Betrieb unrentabler Strecken im öffentlichen Interesse seitens NS wird im Rahmen von Verhandlungen mit dem Verkehrsministerium auf nationaler Ebene geregelt.

Großbritannien

Die britische Bahnreform ist die weitreichendste und radikalste in Europa. Ein 1992 veröffentlichtes Weißbuch des britischen Verkehrsministeriums läutete die Reform ein, welche 1994 mit der Aufteilung der Staatsbahn British Railways (BR) in über 100 verschiedene Gesellschaften begann. Gegründet wurden:

- Railtrack als neue Eigentümerin der britischen Schieneninfrastruktur. Railtrack wurde 1996 über die Börse an private Investoren verkauft und muß daher aus den Infrastrukturnutzungsgebühren sowie dem Leasing von Bahnhöfen alle Infrastrukturkosten bestreiten. Zusätzlich erwarten die Investoren eine Rendite. Zur Zeit werden derart hohe Einnahmen durch die Subventionierung des Eisenbahnsektors auf der Ebene der Franchise-Verträge sichergestellt. Verträge zwischen Railtrack und den Schienenverkehrsbetreibern regeln die Benutzung der Infrastruktur.
- 25 verkehrsbetreibende Gesellschaften (Train Operating Companies, TOCs), denen der Betrieb von Personenverkehrszügen auf festgelegten regionalen Netzen und Inter-City-Verbindungen obliegt. Diese 25 Gebiete wurden ab 1994 nach und nach zum Franchising an den privaten Sektor ausgeschrieben und mittlerweile beinahe alle an Unternehmen aus dem privaten Sektor vergeben. Die Franchise-Laufzeiten variieren zwischen 7 und 15 Jahren, die meisten Franchisegebiete sind zumindest zu Anfang subventionsbedürftig. Den Zuschlag erhielten diejenigen Anbieter, die den Schienenverkehr im betreffenden Gebiet mit den niedrigsten Subventionsanforderungen bei festgelegtem Bedienungs- und Investitionsniveau betreiben.
- Drei Rollmaterial-Leasing-Gesellschaften (Rolling Stock Companies, ROSCOs)
- Trainload Freight, Gesellschaft für den Transport von Massengütern, ursprünglich wiederum in drei verschiedene regionale Einheiten unterteilt. Allerdings wurden alle drei Gesellschaften im Juli 1995 an Wisconsin Central Transportation verkauft.
- Freightliner (Containertransport-Gesellschaft), Railfreight Distribution (europäischer intermodaler Frachtverkehr), Red Star (Paketdienst), Rail Express Systems (Brieftransport per Schiene).
- Mehrere unabhängige Betriebshöfe, vierzehn Infrastruktur-Instandhaltungs-Gesellschaften (Infrastructure Maintenance and Track Renewal Companies, ISCOs) und mehrere Eisenbahn-Ingenieur-Gesellschaften (Train Engineering Service Companies, TESCOs).
- Eine Telekommunikations-Gesellschaft (BR Telecommunications), eine Gesellschaft zur Einreichung und Geltendmachung von Ansprüchen gegen einzelne Bahngesell-

schaften (Railway Claims), ein Verband der zugbetreibenden Gesellschaften (Association of Train Operating Companies, ATOC) und noch einige andere Gesellschaften mehr.

Als neue Regulierungsbehörden wurden das Eisenbahn-Regulierungsamt (Office of the Rail Regulator) und das Büro des Franchising-Direktors (Office for Passenger Rail Franchising, OPRAF) eingerichtet. Der Rail Regulator ist für die Zulassung von Eisenbahnunternehmen, die Überwachung der Erteilung von Trassennutzungsrechten seitens Railtrack, die Wahrung der Interessen der Eisenbahn-Nutzer sowie für die Kontrolle der Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen zuständig. Dem Franchising Direktor obliegt die gesamte Abwicklung und Überwachung der Franchise-Verträge inklusive der Zahlung der Subventionen an die Franchise-Nehmer.

Die meisten der oben aufgeführten Gesellschaften sind inzwischen verkauft, fast alle Franchise-Verträge abgeschlossen. Damit haben es die britischen Konservativen geschafft, vor der im Mai diesen Jahres anstehenden Parlamentswahl das gesamte Eisenbahnwesen Großbritanniens zu privatisieren bzw. an den privaten Sektor zu kontrahieren. Railtrack ist durch Verträge mit kreditgebenden Banken derart gebunden, daß eine Renationalisierung auf erste nicht durchführbar sein wird. Insbesondere weil der britische Bahnsektor nach wie vor subventionsbedürftig ist und hohe Summen für professionelle Berater ausgegeben wurden, ist der finanzielle Nutzwert der britischen Bahnreform ebenso wie die ökonomische Überlebensfähigkeit der privatisierten Bahn noch nicht abzuschätzen.

Luxemburg

In 1994 begann die insgesamt aus drei Schritten bestehende Reform der luxemburgischen Eisenbahnen CFL, die sich im Besitz der Regierungen Belgiens, Frankreichs und Luxemburgs befinden. Am Ende der Reform soll die CFL als Gesellschaft europäischen Rechts mit erhöhtem Eigenkapital und wesentlich gesteigerter Autonomie der Unternehmensführung stehen. Das Eigentum an der CFL-Infrastruktur wird auf den luxemburgischen Staat übergehen, der auch die volle finanzielle Verantwortung für das Eisenbahnnetz übernimmt. In ihrem neuen rechtlichen Rahmen wird die CFL volle Kompensation für alle im öffentlichen Interesse erbrachten Verkehre erhalten. Durch ihre Eigentümerstruktur ist sie bereits eine wirklich europäische Bahn.

Finnland

Im Jahre 1995 wurde in Finnland ebenfalls eine institutionelle Trennung von Infrastruktur und Betrieb implementiert, indem das RHK, ein staatliches Eisenbahn-Amt nahe am finnischen Verkehrsministerium, Eigentum und Verwaltung des nationalen Schienennetzes übernahm,

während der VR, der finnischen Staatsbahn, weiterhin der Betrieb obliegt. Gleichzeitig wurde VR in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Es ist allerdings noch nicht klar, ob eine Privatisierung von VR erfolgen wird. Der Zugang zum finnischen Schienennetz wurde entsprechend den Bestimmungen der Richtlinie 91/440 liberalisiert, also im Güter- und Personenverkehr für internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen und im kombinierten Verkehr generell freigegeben. Die Frage der Öffnung des Zuganges zur finnischen Infrastruktur wird erschwert durch die Tatsache, daß das finnische Schienennetz eine breitere Spurweite aufweist als die im restlichen Europa (außer der iberischen Halbinsel) übliche Normalspur (1.435 mm).

Belgien

Im Februar 1996 entschied die belgische Regierung den „Ziel 2005“-Plan zur Restrukturierung der belgischen Eisenbahn SNCB. Der Plan umfaßt die Modernisierung der SNCB-Strukturen durch Einrichtung von elf Geschäfts- und fünf Dienstleistungszentren, die alle ergebnisorientiert, d.h. mit eigener Kosten- und Erfolgsrechnung, arbeiten. Diese Zentren werden von zentralen Koordinationseinheiten geführt. Die Integration des Unternehmens SNCB bleibt erhalten, es wurde lediglich eine rechnerische Trennung zwischen Infrastruktur und Betrieb eingeführt. Eine organisatorische und erst recht eine institutionelle Trennung zwischen Netz und Betrieb wurde in Belgien als „unrealistisch“ und „sozial untragbar“ zurückgewiesen. Der „Ziel 2005“-Plan umfaßt weiterhin einen Personalabbau von derzeit 41.000 auf 35.000 Mitarbeiter im Jahre 2005 auf dem Wege natürlicher Fluktuation, reale Lohnsenkungen sowie massive Investitionen seitens des belgischen Staates in Infrastruktur und Rollmaterial. Die Altschulden der SNCB in Höhe von 1996 rund 5 Mrd. DM hingegen übernimmt der Staat nicht, sie bleiben bei der SNCB. Bereits seit 1926 ist die SNCB eine börsennotierte AG, von der allerdings nur 2 % frei gehandelt werden und sich die restlichen 98 % im Besitz der Regierung befinden. Eine Privatisierung der SNCB wird derzeit nicht ins Auge gefaßt.

Dänemark

Zum 1. Januar 1997 wurde die Sparte „Infrastruktur“ der Dänischen Staatsbahn DSB in eine selbständige Infrastruktur-Behörde namens Banestyrelsen umgewandelt und damit eine institutionelle Trennung zwischen Eisenbahn-Infrastruktur und -Betrieb implementiert. Banestyrelsen wird für den Betrieb, die Instandhaltung und die Weiterentwicklung des nationalen Eisenbahnnetzes sowie für die Abwicklung des Eisenbahnverkehrs zuständig sein. Der Zugang zum dänischen Schienennetz wurde liberalisiert, d.h. jedes sicherheitsmäßig abgenommene Eisenbahnunternehmen kann bei Banestyrelsen Trassenkapazität erwerben und Züge auf dem dänischen Bahnnetz betreiben. Die DSB wird als schienenverkehrsbetreibendes Unter-

nehmen weiterbestehen, hat aber ihr Monopol im nationalen Eisenbahnverkehr verloren. Für die Zukunft ist eine weitere Unterteilung der DSB in die Bereiche Güterverkehr und Personenverkehr mit jeweils eigener Aktiengesellschaft sowie eventuell die Auslagerung weiterer Unternehmensteile in separate Firmen vorgesehen.

Norwegen

Nachdem in Norwegen 1990, also schon im Vorgriff auf die europäische Richtlinie, eine rechnerische Trennung zwischen Infrastruktur und Betrieb eingeführt worden war, folgte 1996 ein weiterer Reformschritt. Die norwegischen Staatsbahnen NSB wurden zum 1. Dezember 1996 in eine Aktiengesellschaft öffentlichen Rechts umgewandelt und genießen fortan größere unternehmerische Selbständigkeit. Gleichzeitig gliederte man die Eisenbahninfrastruktur aus der NSB aus und ordnete sie dem neuen Bahnamt namens Jenbaneverket zu. Somit wurde eine institutionelle Trennung zwischen Infrastruktur und Verkehrs-Betrieb durchgeführt. Zur Regelung des Umfangs und der finanziellen Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Eisenbahnverkehre schließen die norwegische Zentralregierung und die NSB jährlich Verträge ab. Prinzipiell haben auch die lokalen Behörden die Möglichkeit, Verkehrsleistungen bei den NSB einzukaufen. Die Vorschläge für diese Umstrukturierung kamen von Seiten des NSB-Managements. Eine Privatisierung der NSB ist bislang nicht vorgesehen.

Italien

Die italienischen Staatsbahnen FS wurden 1992 in eine Aktiengesellschaft (SpA) umgewandelt, die Altschulden der FS in Höhe von rund 50,5 Mrd. DM übernahm der italienische Staat. Im Jahre 1993 wurde eine organisatorische Reform der FS SpA durchgeführt, an deren Ende sich die Bereiche Fahrweg und Transport in unterschiedlichen Sparten wiederfanden. Danach äußerten verschiedene, aufeinanderfolgende italienische Regierungen Pläne zur weiteren Restrukturierung der FS durch zunächst eine institutionelle Trennung Fahrweg und Betrieb, d. h. die Gründung separater Unternehmen für diese Funktionen, und anschließend die Privatisierung zumindest der Transportunternehmen. Allerdings wurden aufgrund der politischen Turbulenzen in Italien bisher nur einige Bruchstücke der geplanten Reformen durchgeführt: So verfügt die FS inzwischen über verbesserte Möglichkeiten der Gründung von Joint Ventures mit Unternehmen des privaten Sektors, das geplante Hochgeschwindigkeitsnetz soll zu großen Teilen durch private Investoren finanziert werden und der Einfluß lokaler Behörden und Verkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr wurde erheblich gesteigert. Das Netz der FS wurde in einen kommerziellen Bereich von 5.000 km – auf dem etwa 80 % des Verkehrs abgewickelt werden – und einen „sozialen“ Bereich aufgeteilt. In erste-

rem sind die FS in ihrer Preissetzung frei, erhalten jedoch keine Betriebs-subsidien mehr, während im zweitgenannten Bereich eine staatliche Subventionierung auch weiterhin notwendig sein wird und öffentliche Stellen bei der Preisfestsetzung mitbestimmen.

Aufgrund der weiterhin dramatisch ansteigenden Betriebsdefizite (1995 waren es etwa 4,7 Mrd. DM) der FS kündigte der damalige FS-Hauptgeschäftsführer Lorenzo Necci – der inzwischen unter Korruptionsverdacht inhaftiert ist – 1996 einen überarbeiteten Sanierungsplan für die FS an, in dem die Gründung unabhängiger Unternehmen für die Bereiche Fahrweg und Betrieb erneut auftauchten. Die Affäre um Necci verzögerte die Umsetzung dieses Planes bis Anfang 1997, als der italienische Ministerpräsident Prodi die Zerteilung der FS sowie einige arbeitsrechtliche Anpassungen ankündigte (z. B. sollten den Eisenbahnern die Freifahrten gestrichen und die Arbeitsverträge harmonisiert werden). Dieser Vorstoß wurde jedoch von den Eisenbahner-Gewerkschaften Italiens erbittert bekämpft, woraufhin die Regierung Prodi ihre Reformvorlage bis auf eine de facto rechnerische Trennung zwischen Netz und Betrieb zurücknahm. Verschuldet worden waren die seit 1992 wieder angestiegenen Defizite der FS hauptsächlich durch den sozialverträglichen Abbau überzähliger Arbeitskräfte (Frühpensionierungen), gestiegene Sozialabgaben und eine überaus großzügige Lohn- und Gehaltspolitik, die zu steigenden Arbeitskosten trotz sinkender Mitarbeiterzahl führte.

Schweiz

Mitte Februar 1996 beschloß der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen SBB eine Unternehmensreform, in deren Rahmen das Unternehmen bis zum 1. 1. 1998 schrittweise in die beiden ergebnisorientierten Einheiten Verkehr und Infrastruktur aufgeteilt werden soll. Zudem ist die Umwandlung der SBB in eine Aktiengesellschaft geplant. Damit soll in Übereinstimmung mit der Richtlinie 91/440 auch der Zugang Dritter zur SBB-Infrastruktur ermöglicht werden - obwohl die Schweiz kein Mitglied der EU ist. Man verspricht sich von dieser Regelung eine gesteigerte Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene insbesondere im international ausgerichteten alpenquerenden Verkehr und eine gesteigerte Effizienz des Unternehmens SBB. Von 1998 an umfaßt der Geschäftsbereich Verkehr folgende Sparten: Personenverkehr, Güterverkehr, Liegenschaften, Traktion und Zugdienste, Rollmaterial sowie Bahn 2000/ Angebotskoordination. Im Bereich Infrastruktur finden sich die Fachdirektionen Infrastruktur-Management, Betriebsführung, Bau, Sicherheit, Material und Einkauf, Bahnstrom und Alpen transit. Zum Reformvorhaben gehören außerdem die Übernahme der Altschulden der SBB in Höhe von etwa 15,5 Mrd. DM sowie der Übergang der finanziellen Verantwortung für die Infrastruktur auf den Bund.

Die Neuorganisation der SBB im regionalen Personen-

verkehr ist bereits abgeschlossen. Zum 1. 1. 1996 wurde das SBB-Netz in sechs Regionen aufgeteilt, der Regionalverkehr innerhalb dieser Netze untersteht regionalen SBB-Delegierten. Diese fungieren wiederum als Ansprechpartner für die neuerdings als Besteller regionaler Verkehrsleistungen auftretenden Kantone. Da die meisten Kantone auch an einer der vielen schweizerischen „Privatbahnen“ (Kantonalbahnen) beteiligt sind, bedeutet diese Regelung zusammen mit der Freigabe des Zuganges zum SBB-Schiennetz die Einführung einer Regionalisierung nach schwedischem und deutschem Vorbild.

Frankreich

Nachdem sich die landesweiten und militanten Streiks im Dezember 1995 zumindest zum Teil an der Frage der Durchführung einer Bahnreform entzündet hatten, mußte die französische Regierung in Fragen SNCF-Reform sehr vorsichtig vorgehen. Die europäische Richtlinie 91/440 war bereits früher im Jahre 1995 durch die Einführung einer rechnerischen Trennung zwischen Infrastruktur und Betrieb im Rahmen eines einfachen Regierungsdekretes implementiert worden. Ein neuer Reformvorschlag für die SNCF wurde durch eine nationale Debatte im Anschluß an einen neuerlichen Expertenbericht erarbeitet und im Herbst 1996 der Öffentlichkeit vorgestellt. Neben einer umfassenden internen Reform der SNCF beinhaltet die Restrukturierung die Gründung einer Infrastruktur-Behörde namens RFF (Réseau Ferré de France), die neben dem Eigentum am französischen Schiennetz auch 134,2 Mrd. FF der Altschuldenlast der SNCF von insgesamt etwa 200 Mrd. FF übernehmen wird. Der im LOTI (Loi d'Orientation de Transport Intérieur) von 1982 verankerte Monopolstatus der SNCF bleibt allerdings ebenso unangestastet wie die besonders günstigen Arbeits-, Pensionierungs- und Entlohnungsbedingungen der SNCF-Mitarbeiter.

Die SNCF wird Infrastrukturnutzungsgebühren an das RFF zahlen, gleichzeitig darf sie aber weiterhin ausschließlich alle Instandhaltungs- und Bauarbeiten am Schiennetz durchführen. Dies ist eine weitere Konzession an die streikbereiten Gewerkschaften, die Arbeitsplatzverluste bei freier Ausschreibungsmöglichkeit dieser Arbeiten durch das RFF fürchten. Die für die Leistung dieser Arbeiten seitens des RFF zu leistende Bezahlung wird den Infrastruktur-Benutzungsgebühren gegengerechnet. Hier bestehen demnach gute Möglichkeiten der versteckten staatlichen Subventionierung der SNCF an den Beihilfekontrollen der EU vorbei.

Im regionalen Verkehr, einem als „service public“, als gemeinwirtschaftlicher Verkehr eingestuften Bereich, sieht die französische Reform die Einführung eines regionalen Bestellerprinzips in Ergänzung der nationalen Planverträge zwischen französischem Staat und SNCF vor. Die Regionen übernehmen als zuständige Behörden die Festlegung des

Umfanges und in Verhandlungen mit der SNCF die finanzielle Abgeltung für den Schienenpersonennahverkehr in ihrem Bereich. Da jedoch ein Tochterunternehmen der Compagnie Générale des Eaux, des privaten französischen Wasserversorgers, bereits seit einigen Jahren regionalen Schienenverkehr betreibt, indem von der SNCF aufgegebene Strecken mittels der Kosteneinsparungen durch den Einsatz von nicht dem großzügigen SNCF-Statut unterstehendem Personal reaktiviert werden, könnte die französische Variante der Regionalisierung durchaus der Anfang vom Ende des Monopols der SNCF sein.

Portugal

In Portugal plant das Verkehrsministerium eine institutionelle Trennung von Infrastruktur und Betrieb, indem die Staatsbahn CP in drei verschiedene Unternehmen aufgeteilt wird, von denen zwei bis 1999 privatisiert werden sollen. Der Infrastruktur-Betreiber REFER firmiert als öffentliches Unternehmen und soll zumindest mehrheitlich staatlich bleiben. Unter dem Namen CP wird der schienenverkehrsbetreibende Teil als privatrechtliche Aktiengesellschaft weitergeführt. Zusätzlich wurde eine Gesellschaft für Rollmaterial und Traktion gegründet, die Waggon und Lokomotiven auf Leasing-Basis zur Verfügung stellt. Zudem wurden bereits erste Strecken zur Konzessionierung ausgeschrieben, so daß auf Ebene unrentabler Verkehre von der Einführung eines Bestellerprinzips ausgegangen werden kann. Der portugiesische Staat wird schrittweise die Altschulden von CP von 1995 umgerechnet etwa 4,1 Mrd. DM übernehmen und auch weiterhin 20 % der bei REFER auflaufenden Infrastrukturkosten übernehmen. Daraus und aus etwa 55% an EG-Mitteln für den Bau von Bahnstrecken von internationalem Interesse ergibt sich, daß die von REFER erhobenen Infrastrukturgebühren etwa 25 % der Infrastrukturkosten abdecken müssen. Der Zugang zum portugiesischen Eisenbahnnetz ist liberalisiert.

Spanien

Schon die sozialistische Regierung Spaniens unter Felipe Gonzalez hatte sich Gedanken um eine Reform der Staatsbahn RENFE gemacht. Ihre Sanierungspläne bewegten sich zwischen einer Kürzung des Zugangebotes um 6 %, einer Verringerung der Belegschaft um 10 %, dem Vorschlag der Umwandlung von RENFE in ein halbstaatliches Unternehmen und dem Verkauf einiger Bahnhöfe an private Investoren im Jahre 1995. Nach dem Regierungswechsel begann die konservative Regierung Aznar mit dem größten Privatisierungsprogramm der spanischen Geschichte. Zwar kamen zuerst die profitablen, leicht zu verkaufenden öffentlichen Unternehmen und staatlichen Unternehmensbeteiligungen unter den Hammer, um Spanien doch noch in den Bereich der Konvergenzkriterien zur europäischen Währungsunion zu bringen. Doch befindet sich auch die

Reform der RENFE inzwischen auf dem Weg. Anfang 1997 stimmte das spanische Parlament der Gründung der Infrastruktur-Verwaltungsbehörde GIF zu. GIF ist dem Ministerium für Entwicklung unterstellt und wird Eigentümer der derzeit von RENFE genutzten Eisenbahn-Infrastruktur. Verantwortlich ist GIF für das Verkehrsmanagement auf dem Netz und die Infrastrukturinstandhaltung. RENFE und andere Betreiber zahlen Trassenbenutzungsgebühren gemäß Dauer und Natur der Verkehrsbedienungsbedingungen, dem Infrastrukturzustand und dem Abnutzungsgrad der Infrastruktur.

Infrastruktureneubauten werden von der Regierung ausgeschrieben, in Auftrag gegeben und nach Fertigstellung in den Besitz des GIF übergeben. Der spanischen Regierung obliegen die Infrastrukturplanung, die Investitionsplanung und die Zustimmung zu Projekten. GIF bestreitet sein Budget aus folgenden Einnahmequellen:

- Trassenbenutzungsgebühren,
- Regierungssubventionen,
- Darlehen der Regierung,
- Verwertung von mitübertragenen, nicht eisenbahnbetriebsnotwendigen Immobilien sowie
- Beihilfen (Fondsmittel) der EU.

Für 1997 beträgt das GIF-Budget 60 Mrd. Peseten, das meiste davon für Schienen-Hochgeschwindigkeitsprojekte, die vor allem von den Präsidenten der spanischen Regionen gefordert werden. Die weiteren Reformpläne für RENFE sind derzeit noch unbekannt, mittelfristig ist mit einer Privatisierung zu rechnen. Die spanische Reform ist das derzeit jüngste europäische Vorhaben, allerdings steht die Umsetzung der 91/440 in den Eisenbahnsektoren Irlands und Griechenlands noch aus.

Aus dieser Übersicht wird die Tragweite der derzeit ablaufenden Reform- und Privatisierungswelle im Eisenbahnwesen ersichtlich. Insbesondere in Europa sind Bahnreformen in der letzten Zeit an der Tagesordnung. Daraus und aus einigen charakteristischen Unterschieden zwischen den europäischen Bahnreformen im Gegensatz zu denen in der restlichen Welt lassen sich einige Schlußfolgerungen in bezug auf die Rolle der EU, genauer der Europäischen Kommission, und auf die den nationalen Regierungen der Mitgliedstaaten verbliebenen – wenn man die Spannweite der eingeführten Reformmodelle betrachtet: beträchtlichen – Handlungsspielräume zu. Dies ist Gegenstand meines derzeit am Max-Planck-Institut für Gesellschaftsforschung in Köln ablaufenden Dissertationsprojektes, dessen Ergebnisse Ende 1998 zu erwarten sind. Anmerkungen, Rückfragen und weitere Informationen sind mir dabei willkommen.

Ira Denkhäus

Max-Planck-Institut für Gesellschaftsforschung

Lothringer Straße 78, 50677 Köln

Tel.: 02 21/ 3 36 05-57; Fax: 02 21/ 3 36 05-55

e-mail: denkhäus@mpi-fg-koeln.mpg.de

<http://www.mpi-fg-koeln.mpg.de>

Zu einigen Bahnen fanden sich noch zusätzliche nachstehende Daten:

Japan

Geschäftsergebnisse der Japanischen Eisenbahngesellschaften im Jahr 1996 (in Mrd DM)

Gesellschaft	Einnahmen	Gewinn/Verlust
Hokkaido Eisenbahn Ges.	1,406	- 0,049
East Japan	26,150	1,378
Central Japan Eisenbahn Ges.	14,823	0,865
West Japan Eisenbahn Ges.	12,750	0,695
Shikoku Eisenbahn Ges.	0,675	0,003
Kyushu Eisenbahn Ges.	2,363	0,024
Japan Güterbahn Ges.	2,750	0,003
Insgesamt	60,737	2,919

Die neuen Gesellschaften haben sich aggressiv in Nebengeschäften engagiert, um ihren Profit zu erhöhen, z. B. die JR-Ost hat 1,42 Mrd US\$ in Nichteisenbahnanlagen bis zum Mai 1991 investiert. Sie will 7000 ihrer 57 000 Mitarbeiter in diese Bereiche umsetzen u.a. auch in den Bereich des Kreditkartenwesens oder die JR Tokai richtet über 30 Untergesellschaften ein für Restaurants, Kleinverkauf, Hotels, Themenparks, Büchershops usw. Ähnliches haben auch andere Eisenbahngesellschaften verwirklicht.

Insgesamt konnten die Bahnen ihre Produktivität (Reisenden km/ Mitarbeiter oder Kosten/km) nicht unerheblich verbessern. Sie haben sich damit den japanischen Privatbahnen, die solche Leistungen schon bisher in großem Umfang erbracht haben, anpassen können.

Bahnreform in Griechenland (OSE)

Nachdem die EU-Kommission dem griechischen Staat mit einem Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof wegen Nichtumsetzung der einschlägigen Richtlinien gedroht hatte, entschloß sich Athen, den Unterhalt des Fahrwegs von dem Betrieb organisatorisch zu trennen. Dabei bleibt die Infrastrukturverwaltung wie bei verschiedenen anderen Ländern Europas Aufgabe des Staates, während die Staatsbahnen den Bahnbetrieb aufrecht erhalten müssen. Gleichzeitig erhalten die OSE die Auflage, sich innerhalb von zehn Jahren von staatlichen Subventionen unabhängig zu machen. Der Betrieb auf unrentablen Strecken kann aus regionalpolitischen Gründen aufrechterhalten werden, allerdings muß der Staat in diesem Falle die Betriebskosten der jeweiligen Strecke bezuschussen. Die Staatsbahnen haben jedes Jahr einen Betriebsplan vorzulegen, der vom Verkehrsministerium genehmigt werden muß.

Restrukturierung der Polnischen Eisenbahnen (PKP)

Seit 1990 hat sich in Polen viel verändert, in weiten Bereichen ist die Marktwirtschaft eingezogen. Diese Veränderungen haben sich auch auf das Transportsystem ausgewirkt einschließlich der Eisenbahnen. Der Massengüterverkehr hat wie überall ab und der Verkehr mit leichten Gütern zugenommen. Diese Güter verlangen nach schnellem und pünktlichem Transport. Der Reiseverkehr hat auf der Schiene von 1990 bis 1995 von 788 Mio Reisenden/Jahr auf 456 Mio abgenommen. Der negative Trend hält, wenn auch in gemäßigter Form, weiterhin an. Schuld an dieser Entwicklung ist der Pkw (der Bestand wächst jährlich um 10 %; z. Zt. kommen auf 1000 Einwohner 250 Kfz). Das löste auch die Stilllegung schwächer benutzter Nebenstrecken aus.

Der Güterverkehr auf der Bahn nahm in den letzten sechs Jahren von 278 Mio t auf 224 Mio t ab. Ursache hier ist vor allem die Konkurrenz des Güterverkehrs auf der Straße.

Diese Umstände führten auch bei der Bahn dazu, marktwirtschaftliche Prinzipien einzuführen. Dabei wird der europäische Westen als Vorbild genommen, vor allem angesichts des Wunsches Polen's, eines Tages selbst Mitglied der EU zu werden.

Der Ost-West-Verkehr spielt in Polen die ausschlaggebende Rolle vor allem die Verbindungen nach Rußland, China und dem fernen Osten. Dieses hoffnungsträchtige Marktsegment wird aber von der Straße konkurrenziert, denn die Verkehrswege der Straße verlaufen parallel zu den Schienenverbindungen. Man hofft jedoch, daß die Bahn in diesem Bereich gute Chancen hat. Vorteilhaft für die Bahn in Polen ist auch der Umstand, daß die Abstände zwischen den Ballungsräumen zwischen 300 und 600 km liegen, so daß hier Verkehrsanteile von Straße und Luft für die Schiene gewonnen werden können. Dafür eignen sich EC-, IC-, Schlafwagen- und die internationalen Hochgeschwindigkeitszüge (z. B. EC-Züge zwischen Warschau und Berlin sowie Wien, IC-Züge zwischen Warschau und Prag, Budapest, Cracow, Katowice, Gdansk, Posnan, Bielsko-Biala und Lublin sowie von Cracow nach Berlin; internationale Schnellzüge verkehren zwischen Warschau und Brüssel, Prag, Budapest, Kiew, Minsk, Moskau, Vilnius, Tallin und Riga.)

Die Restrukturierung der polnischen Bahnen im einzelnen:

Die erste Phase der Restrukturierung der PKP fällt in die Jahre 1991 bis 1995. Sie bestand in der Kürzung beim Eigentum und beim Personal. Es gab aber keine Gesetze oder besondere organisatorische Maßnahmen. Die Länge der Gleise wurde um 6 %, der Fahrzeugbestand je nach Typ um 17 bis 35 % und das Personal um etwa 30 % (312 000 Mitarbeiter in 1990 auf 241 000 in 1995) gekürzt. Bei den Mitarbeitern gelang die Reduzierung ohne drastische Ent-

lassungen. Die Leistungseinheit pro Mitarbeiter nähert sich damit westeuropäischen Verhältnissen.

Die zweite Phase begann mit der Überleitung der PKB in eine Kompanie, die auf wirtschaftlichen Strecken, straff durchorganisiert, frei von überflüssigem Vermögen, wirtschaftlich und zufriedenstellend für Kunden und Mitarbeiter und ausgerichtet auf westeuropäische Standards arbeiten soll. Dabei werden jedoch die PKB ein besonderes in Staatseigentum befindliches Unternehmen bleiben, in dem drei Bereiche verselbständigt werden: Reiseverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur. Jeder dieser Bereiche arbeitet mit dem ihm zugewiesenen Budget nach kaufmännischen Grundsätzen. Nach einer Periode von zwei bis drei Jahren sollen auch die Bereiche Fahrzeuge und Traktion verselbständigt werden. Eine „Restrukturierungsagentur“ (vergleichbar unserem Bundeseisenbahnvermögen d. Red.) soll die überflüssigen Grundstücke vermarkten und das ihr zugewiesene Bahnpersonal betreuen. Weiter betreut die Agentur 116 000 Eisenbahnerwohnungen in 15 400 PKB-Gebäuden, die sehr schwierig zu privatisieren sind – ein Vermächtnis des früheren Wirtschafts- und Sozialsystems. Es ist beabsichtigt, die zweite Phase der Restrukturierung bis zum Jahre 2000 bestehen zu lassen.

Dann beginnt die dritte Phase. In ihr sollen die oben erwähnten Bereiche in unabhängige Unternehmen überführt werden, die dann voll betriebswirtschaftlich unter einer Holding arbeiten sollen.

Privatisierung der Tschechischen Eisenbahnen

Nach dem Übergang zur Marktwirtschaft gerieten die Tschechischen Staatsbahnen (CD) durch den rapiden Rückgang des Güterverkehrs und durch die Konkurrenz privater Kraftverkehrsbetriebe in eine schwere Krise. Staatlich festgesetzte niedrige Personen- und Güterverkehrstarife verschärften die Situation. So war die Bahn gezwungen, unrentable Strecken zeitweilig stillzulegen, Personal abzubauen und betriebsfremde Tätigkeiten aufzugeben. Trotzdem konnte der Eisenbahnbetrieb nur durch Aufnahme hoher Kredite aufrechterhalten werden.

1993 wurden die Tschechoslowakischen Eisenbahnen (SD) in die CD und die ZSR (Eisenbahnen der Slowakischen Republik) aufgeteilt. Güterwagenpark, Vermögen und Schulden wurden zwischen den beiden Bahnen im Verhältnis 2:1 aufgeteilt. Ende 1992 wurde den CD ein Schuldenerlaß von 7 Mrd tschechischer Kronen (= DM) als Starthilfe gewährt. Seit Januar 1996 gibt es nurmehr zwei Leitungsbereiche: Fahrweg und Betrieb. Die Zahl der Beschäftigten soll bis zum Jahr 2000 von jetzt 105 000 auf 75 000 sinken.

Eine Privatisierung der CD ist zur Zeit nur in Teilbereichen aktuell. Auf der Grundlage eines neuen Eisenbahngesetzes hat der Verwaltungsrat der Privatisierung von 127 Strecken mit einer Länge von 3320 km zugestimmt. Als mögliche Be-

treiber kommen Regionen, Kommunen und die Schwerindustrie in Betracht.

Der Kombinierte Verkehr hat auch in der Tschechei Aufwind. Attraktive Containerverbindungen bestehen zwischen Prag und Hamburg/Bremen sowie Rotterdam.

Nach wie vor hat in der Tschechei der Staat Einfluß auf die Eisenbahn im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern. In der Tschechei setzten sich die Prinzipien der Marktwirtschaft durch mit der Folge einer Veränderung des modal Splits zugunsten des Kraftverkehrs.

Die GRV kommt auf Grund der vorhergegangenen Darstellungen zu dem Schluß, daß bei der Mehrheit der Bahnen der Fahrweg unmittelbar vom Staat oder von einer vom Staat beauftragten Behörde betreut wird.

Keine Trassenkosten bei den Niederländischen Eisenbahnen (NS)

Die NS haben im Wettbewerb mit anderen Nachbarbahnen den Vorteil, daß NS Cargo jedenfalls bis zum Jahr 2000 von Trassenkosten befreit ist. Hiermit soll Wettbewerbsgleichheit mit der Binnenschifffahrt hergestellt werden, die ja bekanntlich auch keine Infrastrukturkosten zu tragen hat.

Ertrag stieg, Defizit blieb 1996 bei den SBB

Die Schweizer Bundesbahnen haben 1996 einen Fehlbetrag von 334 Mio DM hinnehmen müssen, der aber niedriger ausfiel als ursprünglich befürchtet wurde. Der Abschluß ist um 231 Mio DM besser als 1994. Der Betrag liegt um 34,2 Mio über Plan. Der Verkehrsertrag sank erneut. 1996 ging erstmals die Belastung der öffentlichen Hand durch die SBB zurück. Der Bund baute seine Beiträge um 2,7 Mrd DM ab, dagegen stiegen die Leistungen der Kantone für den Regionalverkehr auf 242 Mio DM.

Auf Grund der Preiserosion büßten die SBB im Güterverkehr in den letzten vier Jahren 400 Mio sfr ein. Die Unternehmenserfolgsrechnung 1996 schloß mit einem Ertrag von 6,7 Mrd sfr (= + 8,4 %) ab. Im Personenverkehr gingen die Erträge um 0,2 % zurück, davon verlor der internationale Verkehr 4,3 %. Der Güterverkehr brach um 9,7 % auf 1,06 Mrd DM ein. Der Aufwand erhöhte sich um 4,7 % auf 8,1 Mrd DM, wobei der Personalaufwand um 6,4 % auf 3,8 Mrd DM sank.

Liberalisierung des Straßenverkehrs in der Schweiz

Litra, der Informationsdienst aller Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz, ist der Auffassung, daß der Lkw-Transit durch die Schweiz künftig 1300

sfr pro Durchfahrt (1500 DM) kosten solle. Die teuren Gebirgsautobahnen dürften nicht unter ihren Kosten dem EU-Lkw-Verkehr zur Verfügung gestellt werden, das ist weniger als Frankreich für die Benutzung der Strecke Lyon – Turin durch den Mont-Blanc-Tunnel verlangt. Dies sollte man als Forderung in die Verhandlungen mit der EU einbringen. Die Kosten der Straßentunnel hängen sehr vom Schadstoffausstoß (Tunnelentlüftung) und von der Fahrzeughöhe ab. Ein reiner Pkw-Autotunnel wäre um vieles billiger.

Würden auf der Autobahn Basel – Chiasso kostengerechte Tarife verlangt, würde der schwere Straßenverkehr schlagartig auf Österreich und Frankreich ausweichen. Wenn dort jedoch ebenfalls die tatsächlich anfallenden Kosten verlangt würden, ließen sich marktgerechte Preise für den Bahntransport durchsetzen.

Der BDF vertrat hierzu die Auffassung, daß eine solche Preiserhöhung in der Schweiz zu Abwehrmaßnahmen in Frankreich und Österreich führen müsse. Allein Österreich übernehme derzeit 400 000 Umwegfahrten vor allem über den Brenner. Er fordert weiterhin, daß Schweizer Lkw in der EU genau so viel zahlen sollten, wie EU-Lkw in der Schweiz. Im übrigen kritisierte der BDF diese Aussage des Schweizer Informationsdienstes heftig.

Dr. Werner Maywald, Sprecher der Kombiverkehr-Geschäftsführung meint, wenn der Alpen transit durch die Schweiz ohne verkehrspolitische Begleitmaßnahmen einseitig liberalisiert würde, würde dies alle bisherigen Bemühungen zunichte machen, Straßenverkehre auf die Schiene zu verlagern.

Die Schweiz ist zu Konzessionen bereit

Bei der Frage der Zulassung von Lkw mit 40 t Gewicht will die Schweiz der EU entgegenkommen. Bei der Schwerverkehrsabgabe will sie 600 sfr als Obergrenze vorschlagen. Dies erklärte Mitte Januar der Direktor des Bundesamtes für Verkehr. Die EU strebt vergleichbare Gebühren für den Alpen transit durch die Schweiz und in der Gemeinschaft an. Der erwähnte Maximalbetrag müsse nach Auffassung der Schweiz auf klar ausweisbaren Elementen, nämlich den internen und externen Kosten beruhen. In der Sache will die Schweiz aber hart bleiben, was die möglichst umfassende Verlagerung des Transitverkehrs von der Straße auf die Schiene betrifft. Beim Übergang über den Gotthard schlägt die Schweiz einen Maximalbetrag von 200 sfr pro Fahrt vor; dieser Betrag würde bei den anderen Übergängen niedriger sein. Ist das Bahnangebot ausgelastet, sollen bis zu 30 000 40-t-Lkw unter gewissen Auflagen die Schweiz durchqueren dürfen. Dagegen will die Schweiz gegenüber der Forderung der EU hart bleiben, daß 40-Tonner Zugang zu den Wirtschaftszentren im Mittelland erhalten müßten.

Schnellstrecke zwischen Kanaltunnel und London bis 2003 fertig

Die 108 km-lange Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen dem Kanaltunnel und London, die leider bei der Eröffnung des Tunnels noch nicht einmal begonnen war, soll im Jahre 2003 fertig sein. Das Gesetz über den Bau der Strecke wurde von Königin Elisabeth II unterzeichnet und ist bereits in Kraft. Sie soll 7,3 Mrd DM kosten. Den größten Teil der Summe wird der Staat finanzieren, der größte Teil des Restes soll an der Börse beschafft werden. Nach Fertigstellung sollen deutsche ICE-Züge und andere europäische Hochgeschwindigkeitszüge auf der neuen Strecke nach London fahren können. Die Fahrzeit von London nach Brüssel wird sich von derzeit 255 min auf 120 min verringern und von London nach Paris wird die Fahrt statt 180 Min nur noch 135 Minuten dauern.

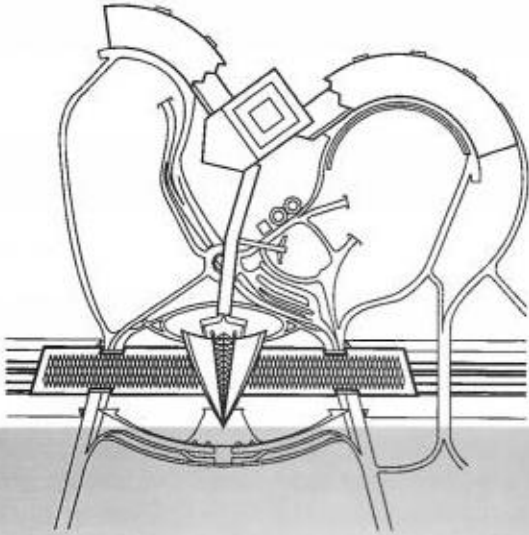
Brennermaut

Die EU ist der Ansicht, daß Österreich bei der Brennermaut teils diskriminierend handelt, insgesamt aber eine zu hohe Gebühr verlangt, die über die Unterhaltungskosten der Mautstrecke hinausgeht. Daher hat Ende Januar die EU-Kommission Österreich einen „avis motive“ nach Artikel 169 EG-Vertrag zugesandt. Damit gibt die Kommission Österreich Gelegenheit zur Äußerung. Kommt Österreich diesem Ansuchen innerhalb einer festgesetzten Frist nicht nach, so kann die Kommission den Gerichtshof anrufen.

Spektakulärer Bahnhofsbau in Frankreich ►

Wenn sich auch die GRV-Nachrichten vornehmlich mit Fragen der Verkehrspolitik befassen, möchte die Redaktion den Lesern über einen Beitrag aus dem Beton Prisma Nr 70/96, herausgegeben vom Bundesverband der Deutschen Zementindustrie e. V., Köln, zur Kenntnis geben. Der 1994 errichtete Bahnhof für den TGV in Lyon-Satolas des Spaniers Santiago Calatrava gehört sicher zu den aufregendsten Bauten der letzten Jahre. Hier scheint ein vorsintflutlicher Vogel die Flügel ausbreiten zu wollen, um abzuheben. Der Flughafen-Bahnhof ist direkt an das Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden.

**Neue Strassen
Mehr Verkehr
Neue Strassen**



TGV-Bahnhof Lyon-Satolas, oben: Planskizze, Bahnsteighalle

Kurzberichte

Die **S-Bahn Hamburg** ist mit Wirkung vom 1. 1. 97 in eine eigenständige GmbH ausgegliedert worden; die Stationen und der Fahrweg verbleiben jedoch bei der DB AG. Mit dem Geschäftsbereich Personenbahnhöfe wird nach dem Vorbild der S-Bahn Berlin ein Geschäftsbesorgungsvertrag abgeschlossen. 707 Beamte und 640 Arbeitnehmer sind davon betroffen. Die Beamten werden der S-Bahn Hamburg GmbH zugewiesen. Ihre Rechtsstellung ändert sich dadurch nicht, ebenso nicht die Gesamtverantwortung des Dienstherrn. Der Übergang der Arbeitnehmer erfolgt nach § 613 a BGB.

Bis zum Jahre 2001 liefert das Konsortium Linke-Hofmann-Busch und Adtrans 103 neue **S-Bahn-Gleichstrom-Züge der Baureihe 474** im Gesamtwert von rund 700 Mio DM an die DB AG, woran sich die Freie und Hansestadt Hamburg mit 35

Mio beteiligt. Als erstes werden die aus den 40er-Jahren stammenden Züge der Baureihe 471 ersetzt. Die Auslieferung der 45 Fahrzeuge der ersten Bauserie ist bis November 1998 vorgesehen.

Ab dem 3. 11. 1997 wird die **Metropolitan GmbH** (Tochter der DB AG) die ersten Direktzüge zwischen Hamburg und Köln einsetzen. Zwischenhalte sind nur in Essen und Düsseldorf geplant. Der Fahrplan sieht montags bis freitags vier, samstags zwei und am Sonntag ein Zugpaar vor.

Der Geschäftsbereich Stückgut gab zum 31. 12. 96 die Expresßgutbeförderung auf, in die auch das **EDS-System zur Beförderung bahninterner Post** integriert war. Bahninterne Briefsendungen werden nunmehr von der Deutschen Post AG befördert.

Bis Mitte 1998 entsteht auf dem Gelände des ehemaligen Ausbesserungswerks in Duisburg das **neue Kunden-Service-Zentrum DB Cargo**. Dort sollen bis zu 1200 Mitarbeiter rund um die Uhr die Frachtkunden der DB AG betreuen.

Mit dem ersten Spatenstich begann am 18. 12. 96 in Hilbersdorf bei Freiberg in Sachsen der Ausbau der **Sachsenmagistrale** Dresden – Werdau/Leipzig – Hof. Diese Strecke ist mit einer Länge von 303 km Bestandteil der Ausbaustrecke Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden. 1993 war die Strecke vom Deutschen Bundestag in den vordringlichen Bedarf nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz aufgenommen worden. Durch den Ausbau werden künftig Geschwindigkeiten von 120 km/h für konventionelle Züge und 160 km/h für Neigezüge möglich. Der dieselbetriebene ICT könnte dann 1999 die Reisezeiten um 45 Minuten verringern. Derzeit kann auf der Sachsenmagistrale wegen der engen Bögen nur mit Geschwindigkeiten von 70 bis 100 km/h gefahren werden. Im Abschnitt Dresden – Hof liegt der Anteil der Bögen bei 63 %. 10 % der Bögen weisen einen Halbmesser bis 400 m und 42 % einen Radius bis 800 m auf. Der kleinste Radius beträgt 213 m.

Ein **Forum Train Europe** löst die 1872 ins Leben gerufene Europäische Fahrplankonferenz für den Reisezugverkehr (EFK) ab. Es übernimmt die Aufgaben der EFK und die seit 1924 bestehende europäische Güterzugfahrplankonferenz. Der freie Netzzugang fordert eine neue Kapazitätsplanung. Forum Train Europe nimmt die Koordinierung und Festlegung aller internationalen Fahrpläne wahr. Die Geschäftsführung verbleibt für den Reisezugverkehr bei den SBB und für den Güterzugverkehr bei den Tschechischen Staatsbahnen (CD).

Am 5. 12. 1996 wurde in Nürnberg **der erste Steuerwagen für den ICE 2** vorgestellt.

Der Auftrag über 45 Steuerwagen war 1993 an Adtrans gegangen. Der neue Wagen wurde für $V_{max} = 280$ km/h ausgelegt; er teilt sich in einen Fahrgastbereich, den Maschinenraum und den Führerraum. Der Fahrgastraum erhält 52 Sitzplätze und ein WC. Der Wagenkasten ist aus Aluminium gefertigt. Die ersten planmäßigen Einsätze sind in diesem Jahr vorgesehen.



ICE 2-Steuerwagen

(Foto Adtrans)

Nach einem Rückgang des Frachtaufkommens um 5,5 % in den ersten neun Monaten des Jahres 1996 bei den SNCF haben diese alle Entwicklungsarbeiten an dem für einen Hochgeschwindigkeitsgüterverkehr geplanten **TGV Fret gestoppt**. Als Alternative zum Flugfrachtverkehr sollten diese Züge vom Pariser Flughafen Charles de Gaulle aus, wo hierfür ein eigenes Frachtzentrum entstehen sollte, über die Schnellfahrstrecken nach Brüssel, Frankfurt/Main und London eingesetzt werden.

Am 12. 1. 1997 **entgleiste ein Pendolino** bei der Fahrt von Mailand nach Rom bei der Einfahrt in Piacenza. Sieben Wagen an der Spitze des Zuges stürzten um, dabei kamen acht Personen ums Leben, 25 Reisende wurden verletzt. Das Unglück ereignete sich in einer Kurve, in der die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h für konventionelle Züge und auf 105 km/h für Pendolinos beschränkt ist. Der Unglückszug soll jedoch mit 163 km/h in die Kurve gefahren sein.

Die **südkoreanische Hochgeschwindigkeitsstrecke Seoul – Pusan** wird erst mit mehrjähriger Verspätung in Betrieb gehen, weil die koreanischen Baufirmen auf Grund mangelnder Erfahrungen im Tunnelbau (190 km der Strecke führen durch Tunnel) erhebliche Schwierigkeiten haben, die hohen Standards beim Bau der für 300 km/h ausgelegten Strecke zu erfüllen. Der Firma GEC Alsthom, die seinerzeit im Wettbewerb mit dem deutschen ICE das Rennen gewonnen hatte und die Hochgeschwindigkeitszüge zu liefern hat, braucht wegen der dadurch ausgelösten verspäteten Lieferung der Züge keine Konventionalstrafe zu bezahlen. Der Bau weiterer Hochgeschwindigkeitsstrecken wurde zurückgestellt.

In Japan begannen bei der IR West die Versuchsfahrten mit einem neuen Shinkansen-Prototyp, der für eine **Höchstgeschwindigkeit von 350 km/h** ausgelegt ist. Die sechzehnteilige Einheit verfügt über eine Leistung von 18 240 kW. 84 Achsen sind angetrieben. Mit diesen Zügen kann die Fahrzeit auf der 554 km langen Strecke zwischen Osaka und Hakata, die zunächst auf eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h ausgebaut wird, um 13 Minuten auf 2 Stunden 19 Minuten) verringert werden.

Ein ICE, der zwischen Berlin und München verkehrt, ist weltweit der erste Zug der mit **Bremsscheiben aus Aluminium** ausgerüstet ist. Die Leichtmetallbremsen hätten eine längere Lebensdauer und verringerten das Zuggewicht um 12 t, teilte die Knorr-Bremse AG, München, mit. Die Bremscheiben bestehen aus einer keramikverstärkten Aluminiumlegierung, die für die Luft- und Raumfahrt entwickelt wurde.

Im November 1996 wurde in einem Kolloquium „Sicherheit von Schienenfahrzeugen“ der **fahrerlose Betrieb** angesprochen. Dabei ist es notwendig, einen Nachweis über das Risiko eines solchen Betriebes zu führen. Bei der DB AG soll eine derartige Risikoanalyse bearbeitet werden. Es ist

damit zu rechnen, daß vom Bundesverkehrsministerium bis Mitte des Jahres Ausnahmegenehmigungen für fahrerlosen Betrieb vorliegen.

Das Land Brandenburg hat ähnlich wie Bayern mehrere Regionalstrecken für den Bahnbetrieb **europaweit ausgeschrieben**. Es handelt sich um die Strecken: Fürstenwalde - Beesko, Frankfurt (Oder) - Beesko - Königswusterhausen, Brandenburg/Havel - Belzig sowie Brandenburg/Havel - Rathenow -Neustadt. Angestrebt werden Betriebsverträge über eine Laufzeit von sechs Jahren ab Sommerfahrplan 1998.

Die DB AG hat vom 1.2.97 an die **Stückgutfrachten** linear um 1,9% und die Hausfrachten um 2,5% erhöht. Damit wurden die Preise im gleichen Maße angehoben wie die Empfehlungspreise des BSL für den Sammelgutverkehr.

Die DB AG hat 1996 ihr Aufkommen im **Kombinierten Verkehr** um 1,2% auf 30,4 Mio t gesteigert. Die Zahl der beförderten Ladeeinheiten blieb mit 2,85 Mio etwa gleich.

Wegen des hohen Schadstandes bei den elektrischen Lokomotiven ersuchte die DB AG die ÖBB um teilweise **Überlassung von 30 Elloks**. Bisher konnten der DB AG 10 Lokomotiven zugesagt werden. Ab 12. 1. 97 wurden sämtliche Leistungen der DB AG vor den RoLa-Zügen München - Brennersee mit österreichischen Lokomotiven bespannt. Auch wurden Ausbesserungsleistungen von der HW-Linz erbeten.

Der Jahresfahrplan 1997/98 wird erstmals mit dem von der Transport-, Informatik und Logistik-Consulting GmbH, einer Beteiligungsgesellschaft der DB AG, entwickelten **Programm „Faktus“** erstellt. Dabei handelt es sich um ein PC-gestütztes Verfahren zur interaktiven Fahrplan-Feinkonstruktion, das aus allen eingegebenen Daten einen optimalen Fahrplan erstellt. Um die Einhaltung des Fahrplans zu erreichen, wird eine Pufferzeit von drei Prozent der Fahrzeit eingerechnet.

Am Morgen des 4. 2. 97 entgleisten auf dem französischen Grenzbahnhof Apach die Diesellokomotive und die ersten drei Wagen eines **Castor-Transports** mit 180 t abgebrannter Brennelemente. Der Zug war auf dem Weg zum Hafen Dünkirchen, von wo aus die Brennelemente in die Wiederaufarbeitungsanlage nach Sellafield gebracht werden sollten. Es kam zu keinen schwerwiegenden Beschädigungen, Radioaktivität wurde nicht freigesetzt.

Der Unfall löste erneut Diskussionen über die Castortransporte aus. Der einige Zeit später ablaufende Castortransport nach Gorleben mußte von 10 000 Polizisten geschützt werden. Es kam zu ganz erheblichen Krawallen und Beschädigungen des Schienen- und Straßenweges, die schärfstens zu verurteilen sind.

Die **Südwestdeutsche Verkehrs AG (SWEG)** wird ab 1998 im Raum Offenburg Leistungen von der DB AG übernehmen. Im Rahmen eines neuen Nahverkehrskonzepts

soll die SWEG im Ortenaukreis die Achertal- und die Harmersbachtalbahn, die Strecke von Offenburg nach Kehl/Straßburg sowie die Renchtalbahn nach Bad Griesbach und die Schwarzwaldbahn bis Hausach im Regionalverkehr bedienen.

Außerdem wird die SWEG im Auftrag der Breisgau-S-Bahn GmbH den Regionalverkehr Freiburg-Breisach aufnehmen.

Nach Vergabe der Nahverkehrsleistungen auf der Strecke Dortmund-Lüdenscheid an die **Dortmund-Märkische Eisenbahngesellschaft (DMEV)** möchte die DMEV auch die Strecken Unna-Neuenrade und Dortmund-Schwerte-Iserlohn betreiben. Die Entscheidungen hierüber stehen allerdings noch aus. Durch das Ausschreiben der Leistungen soll Druck auf die DB AG ausgeübt werden.

Einen neuen Betreiber wird es auch auf der Strecke Kaarst-Neuss-Düsseldorf-Mettmann geben. Nachdem die DB schon vor 15 Jahren die Nebenbahnen nach Kaarst und Mettmann stilllegen wollte, will eine neugegründete Regio-bahn die Attraktivität der dann durchgehend bedienten Strecke durch Einsatz neuer Fahrzeuge deutlich steigern. Neue Haltepunkte werden zur Zeit gebaut.

Durch den neuen Wettbewerb soll der Nahverkehr im Ruhrgebiet verbessert und das Defizit verringert werden. Im S-Bahn-Verkehr bleibt jedoch die DB AG unangefochten.

Im Zuge der Regionalisierung des ÖPNV in Schleswig-Holstein ist seit dem 1. 1. 1996 das Land für den SPNV verantwortlich. Dazu wurde schon vorher die **„LVS Schleswig-Holstein Landesweite Nahverkehrsgesellschaft m.b.H.“** gegründet (ähnlich wie in Bayern). Gesellschafter sind das Land und die Kommunen zu gleichen Teilen. Im Herbst 1996 legte die LVS eine Studie vor, in der Umfang, Qualität und Kosten des SPNV untersucht werden. Jetzt soll entschieden werden, welche der vorgeschlagenen Maßnahmen Aufnahme in den landesweiten Nahverkehrsplan finden. Für jedes Projekt wird dazu eine Rentabilitätsrechnung durchgeführt. Man behält sich dabei vor, ob anstelle wieder aufzubauen-der Schienenstrecken mit der Einrichtung von Schnellbuslinien vorlieb genommen werden soll. Jedenfalls geht man davon aus, daß bei einer Beibehaltung des status quo das jährliche Defizit bei 19 Mio Zugkilometern mindestens 290 Mio DM betragen würde.

DSB Gods beginnt jetzt mit der Vermarktung von Zeitfenstern auf der Schiene über den Großen Belt, der im April eröffnet wird. Die Post will mit 120 km/h schnellen Zügen das erste Unternehmen sein, das die Schiene nutzt. Mit einer Transportfirma von Neuwagen ist auch bereits ein Vertrag abgeschlossen.

Zur besseren Kundeninformation startet die EU das Kombi-Forschungsprojekt **„Caesar“** (= Cooperative European System for Advanced Information Redistribution). mit 4,49 Mio DM mit einer Laufzeit von drei Jahren.

Nach dem schweren Brandunfall im November vergangenen Jahres gibt sich **Eurotunnel** für 1997 optimistisch. Das Feuer werde sich auf die Gesellschaft nur geringfügig auswirken, denn die Versicherer kämen für 98 % des Schadens auf. Der mit den Banken ausgehandelte Restrukturierungsplan sei nicht in Frage gestellt. Am schwersten betroffen wurde die Tunnelgesellschaft durch die vorläufige Einstellung der Lkw-Transporte. Vor dem Unfall habe der Lkw-Shuttle einen Marktanteil von 49% am Ärmelkanalverkehr gehabt. 1996 haben fast 520 000 Lkw und 2,4 Mio Güter den Weg durch den Tunnel genommen. Im Mai werden die Tunnelreparaturen abgeschlossen sein. Kurz nach dem Brand durften zunächst die Frachtzüge der Eisenbahnen den Tunnel wieder passieren, etwas später wurde er auch für Reisezugverkehr und für den Pkw-Shuttle wieder freigegeben. Der Lkw-Transport soll im Juni wieder aufgenommen werden.

Der Höhenzug Sierra de Guadarrama, 80 km nördlich von Madrid, stellt ein Hindernis für die **Bahnverbindung nach Valladolid** und weiter Richtung Norden dar. Ein vom spanischen Verkehrsminister favorisierter Tunnel durch diesen Höhenzug würde die Reisezeit um 1,5 Stunden verkürzen.

Der **Brennerbasistunnel** könnte bis zum Jahre 2010 fertiggestellt sein, meinten die Ministerpräsidenten von Bayern und Italien, wenn die Baukosten von etwa 6,5 Mrd DM zur einen Hälfte von Deutschland, Österreich und Italien und zur anderen Hälfte von privaten Investoren aufgebracht würden. Nach Auffassung von Bundesverkehrsminister Wissmann ist der Tunnelbau ausschließlich Angelegenheit von Italien und Österreich. Wenn also Deutschland nicht mitmachen würde, sei die gesamte Planung zu überprüfen. Beide Politiker bezeichneten die nachhaltige Verbesserung des alpenüberquerenden Verkehrs als die für beide wichtigste gemeinsame Infrastrukturmaßnahme.

Die **rollende Landstraße zwischen Dresden und Lovosice** legte um 13% zu. Im vergangenen Jahr hätten 88 106 Lkw diese Möglichkeit genutzt. Auch das Auslastungsverhältnis bei der Fahrt von Lovosice nach Dresden von 67% und in der Gegenrichtung von 65% habe sich normalisiert.

Die **Hupac** (Schweizerische Gesellschaft für den Kombinierten Verkehr) berichtet, daß erstmals seit Jahren die Zahl der Sendungen um 2% auf 244 000 zurückging. Während im unbegleiteten Kombiverkehr das Volumen stagnierte, verringerte sich die Zahl der Lkw auf der rollenden Autobahn. Die Verringerung begründete die Hupac mit der Wirtschaftsflaute und der harten Konkurrenz auf der Straße. Auf dieser sind in den letzten drei Jahren die Tarife um etwa 25% gefallen. Für 1997 erhofft sich die Hupac wieder eine Steigerung von 7%, weil inzwischen die Bahntunnel auf eine Eckhöhe von 3,8 m ausgebaut wurden, sodaß mehr Fahrzeuge die rollende Autobahn benutzen können.

Beim Einkauf von Lokomotiven und Waggons habe nach

der Privatisierung einer Reihe europäischer Eisenbahnen der neue **Wettbewerbsdruck bei den Fahrzeugherstellern** zu Preissenkungen geführt, berichtete Wolfram O. Martinsen, Vorstandsmitglied der Siemens AG. Als Beispiel nannte Martinsen den Bau des Hochgeschwindigkeitszuges ICE. Weil bei der neuen Zuggeneration auch ein französisches Konsortium angeboten habe, seien die Kosten je Sitzplatz von 105 000 DM auf 70 000 DM gefallen.

Die **Union Europäischer Eisenbahningenieur-Verbände (UEEIV)** begrüßt das Weißbuch der Europäischen Kommission zum Thema „Revitalisierung der Eisenbahnen“. Die sogenannten „Trans-European-Rail Freeways“ sollen für jedes Eisenbahnunternehmen im Hochgeschwindigkeits-Personen und -Güterverkehr zugänglich sein. Dazu seien abgestimmte Ausbau- und Finanzierungsprogramme erforderlich. Eine europäische Eisenbahn der Zukunft muß grenzüberschreitend betrieben werden. Den Fahrweg müßten EU und die nationalen Staaten schnellstens modern ausbauen und privat geführten Eisenbahngesellschaften zunächst kostenlos, später gegen angemessenes Entgelt, zur Verfügung stellen.

Hoch im Norden, an der Grenze zwischen Schweden und Finnland in **Haparanda**, baut das schwedische Banverk ein automatisches Umspursystem wie zwischen Spanien und Frankreich. Damit läßt sich das zeitraubende Umladen der Güterwagen auf die finnische Breitspur vermeiden. Die Umstellung eines Zuges dauert nur noch etwa 40 Minuten. Eine einzige Person ist dafür nötig. Dazu müssen jedoch die Waggons technisch umgerüstet werden. Wenn die Anlage auch bei den dortigen extremen Witterungsverhältnissen funktioniert, wird die finnische Bahn ihre Waggons für europaweiten Einsatz auf Radsätzen mit veränderbarer Spurweite umrüsten. Damit könnte das über Haparanda laufende Güteraufkommen auf jährlich 300 000 t steigen.

Das im vergangenen Jahr eingerichtete **Bahn-Taxi-Service** lief nur sehr stotternd an. Für nur 15,- DM kann der Bahnkunde mit dem Sammeltaxisystem unmittelbar innerhalb der Städte Hamburg, Hannover, Köln, Frankfurt a.M., Nürnberg und München seine Haustüre erreichen. In München seien es im ersten Monat 600 Aufträge gewesen und die Nachfrage steige täglich, berichtet die Münchner Taxigenossenschaft. Für die Münchner Taxiunternehmen (400 Taxifahrer beteiligen sich an dem System) wäre dies ein schönes Zubrot. Allerdings geht die Rechnung für die Taxifahrer nur auf, wenn sich für eine Tour mindestens zwei Fahrgäste finden. Eine feste Einrichtung ist das Taxi am Bahnhof in dieser Form allerdings noch nicht, denn das Angebot gilt nur für ein Jahr.

Spaniens Fernfahrer haben am 20.2.97 ihren zweiwöchigen **Streik abgebrochen**. Sie konnten außer der Zusage der Regierung, die Kraftstoffpreise zu senken, keine ihrer Streikforderungen durchsetzen. Sie haben den Streik abgebrochen, um der Wirtschaft keine weiteren Schäden zuzufügen. Gelitten hatte dabei der Ruf Spaniens als zuverlässiger Zulieferer vor

allein für die deutsche Automobilindustrie; Deutsche Automobilhersteller mußten teilweise ihre Fließbänder stilllegen. **44-t-Fahrzeuge**, die im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs eingesetzt werden, sollen demnächst bundeseinheitlich von der Erlaubnispflicht befreit und damit generell zugelassen werden. Mit dem Inkrafttreten der Verordnung ist noch vor der Sommerpause zu rechnen. Bei jeder der Fahrten muß ein Nachweis mitgeführt werden, daß es sich um einen Transport des Kombinierten Verkehrs handelt.

42 000 Verkehrstote pro Jahr auf den Strassen in Europa sollten ein Signal für das Umdenken in der Verkehrspolitik sein.

Der **Transitverkehr durch Deutschland** nimmt weiter zu. Durchquerten Deutschland 1994 2,13 Mio Lkw, so waren es 1995 2,28 Mio (+ 6,9 %). An Tonnage waren es 1995 32,7 Mio t (+ 5,1 % gegenüber dem Vorjahr).

Der US-Kongreß hatte 1997 die Festlegung der Höchstgeschwindigkeiten auf den Autobahnen den einzelnen Bundesstaaten überlassen. Mit Aufhebung des Tempolimits hat sich die **Zahl der Verkehrstoten deutlich erhöht**. In Texas wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 106 km/h auf 120 km/h erhöht. Die Zahl der Unfallopfer erhöhte sich 1996 gegenüber dem Vorjahr um 17 %. In den vorausgegangenen 16 Jahren war die Zahl der Verkehrstoten ständig gesunken.

Die **Müngstener Brücke** über die Wupper, Deutschlands höchste Eisenbahnbrücke, feiert ihren 100. Geburtstag. 1897 wurde die 500-m-lange Eisenbahnbrücke als Stahlbogenkonstruktion zur Verbindung der Städte Solingen und Remscheid fertiggestellt. Gebaut wurde die Brücke als Gemeinschaftswerk der Eisenbahndirektion Wuppertal und der Maschinenbau AG Nürnberg. Sie wurde auf den Namen Kaiser-Wilhelm getauft, erst später wurde sie als Müngstener Brücke nach dem Ausflugsort Müngsten umbenannt.

Der Basler Speditions- und Logistikkonzern **Danzas** will alle innerschweizerischen Transporte von der Straße auf die Schiene verlagern. Das gelingt, weil die SBB in der Tarifgestaltung entgegengekommen ist. Die Züge verkehren im Nachtsprung.

Die DB AG hat die **DB AutoZug GmbH** mit Sitz in Dortmund gegründet. Sie wird künftig alle Autoreisezug-Aktivitäten steuern und vermarkten. Im Bereich der Gesellschaft werden jährlich über 100 Mio mit nationalen und internationalen Angeboten einschließlich der rollenden Raststätte zwischen Lehrte und Berlin umgesetzt.

Die wegen der Frostperiode in große finanzielle

Probleme geratenen Binnenschiffer erhielten von der Bundesregierung eine **Eisnothilfe** von fünf Mio DM. Die Nothilfe betrug 200 DM pro Eistag und Schiff, soweit das Schiff an der Weiterfahrt gehindert wurde. Der Höchstbetrag ist auf 6 000 DM festgesetzt. Etwa 850 Schiffe waren betroffen.

Am 7. 1. 97 hat die **letzte Eisenbahnfähre in Sassnitz** angelegt. Anschließend wurde der Fährverkehr nach Trelleborg in den Hafen Mukran verlegt. Mit einem Investitionsvolumen von 127 Mio DM werden eine „Fingerpeer“ für den Schienen- und Straßenverkehr sowie ein Bahnsteig für den D-Zug Berlin-Malmö gebaut.

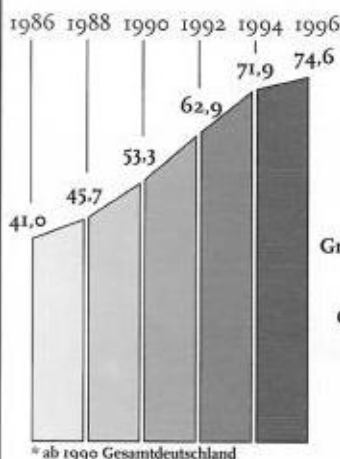
Trotz des Preisverfalls auf der Strasse erreichte **Kombiverkehr 1996 ein leichtes Plus**. Die Steigerung beträgt 3 % (1995 waren es 14%). Besonders positive Ergebnisse erzielte Kombiverkehr im Transitverkehr durch Deutschland und im Verkehr mit Osteuropa. Im nationalen Verkehr gab es ein Minus von 4,4 %, das aber in der zweiten Jahreshälfte gestoppt werden konnte.

Mit einem Modellversuch will die Stadt München zusammen mit BMW den verwirrenden und großenteils unübersichtlichen **Schilderwald entrümpeln**. Die Idee einer von BMW initiierten Arbeitsgruppe aus Verwaltung, Verbänden und Industrie ist, die Regel „alles ist erlaubt, was nicht verboten wurde“ umzukehren. Das würde nach Expertenmeinung 80 % der Verkehrsschilder überflüssig machen. In einem Testgebiet der Altstadt von München sollten nur mehr wenige Regeln gelten: Rechts vor links und parken nur dort, wo es erlaubt ist.

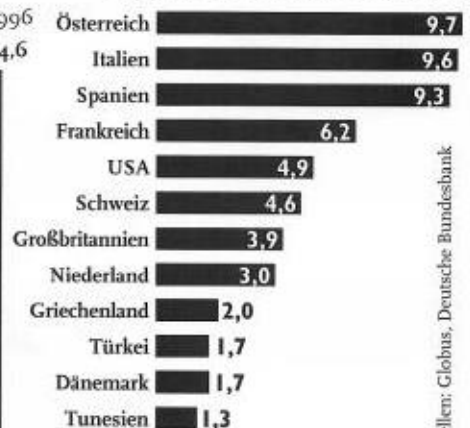
Die **Reiselust der Deutschen** ist weiterhin trotz rückläufiger Einkommen und hoher Arbeitslosigkeit ungebrochen. Vor allem Auslandsreisen liegen bei den Urlaubern im Trend. Die relativ teure Ferienregion Deutschland gerät dabei ins Hintertreffen. 1997 rechnet die hiesige Tourismusbranche mit einem Gesamtwachstum zwischen 2 und 4 %.

Mit der DM auf Auslandsreise

Deutsche Reiseausgaben* im Ausland in Milliarden DM



Ausgaben 1996 in Milliarden DM in:



Quellen: Globus, Deutsche Bundesbank

Personalia

Dipl.-Ing. Peter **Molle**, Mitglied der Geschäftsleitung Ladungsverkehr und Leiter des Bereiches Produktion und Technik der DB AG, ging anfangs des Jahres in den Ruhestand.

Dipl.-Ing. Hermann **Wolters**, wurde zum neuen Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Elektrotechniker auf zwei Jahre gewählt.

Seegers-Krückeberg, Vorstandmitglied der DP AG, zuständig für den Paketverkehr, wurde durch Günter W. **Tumm**, bisher Briefpostvorstand, abgelöst.

Dr. Johannes **Ludewig**, Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium, wurde in der Aufsichtsratssitzung der DB AG am 26. 2. 1997 zum Vorstandsvorsitzenden der DB AG gewählt. Er löst den bisherigen Vorsitzende Heinz Dürr ab, der Vorsitz der Aufsichtsrates der DB AG wird.

Caspar **Einem** ist neuer Verkehrsminister von Österreich.

Stig **Larsson** ist neuer Präsident der UIC.

Elmar **Haass**, Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums wurde am 10.2.1997 60 Jahre alt.

Dr.-Ing. Alfons **Thoma**, Herausgeber und Schriftleiter der GRV-Nachrichten, wurde am 13. März 80 Jahre.

Achtung Kontrollen

- ▶ Heute steht das Radargerät der Polizei im Müggelschlößchenweg (Köpenick).
- ▶ Die BVG konatrolliert heute Fahrscheine auf der Straßenbahnlinie 17, auf der Bus-Linie 154 sowie auf der U-Bahnlinie 2 (Bismarckstraße-Wittenbergplatz)

Aus einer Berliner Tageszeitung vom 20. 3. 1997

Lieber Leser, machen Sie sich einen Reim daraus, ob solche Nachrichten zulässig sind.

Buchbesprechung

Eisenbahnplanfeststellung

von RA Dr. Christian Heinze

Erschienen in der Schriftenreihe für Verkehr und Technik, 212 Seiten. Preis DM 86,-

Werden Sie Mitglied der GRV

Die Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik, gegründet am 20. Juli 1970 in Düsseldorf, ist eine bundesweite Vereinigung von verkehrswissenschaftlich, verkehrspolitisch und umweltpolitisch engagierten Bürgern, die aus den unterschiedlichsten Bereichen von Wissenschaft, Technik und Wirtschaft, Gesundheitswesen, Rechtswesen und Verwaltung kommen. Die GRV ist parteipolitisch neutral. Sie unterhält u. a. Kontakte zu den Umweltverbänden, insbesondere zum Deutschen Naturschutzring (DNR), als auch zu den Fahrgastverbänden. Das heißt jedoch nicht, daß sie mit den verkehrspolitischen Auffassungen der Verbände immer übereinstimmt. Die GRV ist unabhängig und legt Wert auf eigenständiges Profil.

Aktives Mitglied kann jeder werden, der die Ziele der GRV unterstützt. Über die Aufnahme entscheidet der Vorstand. Alle drei Jahre findet eine Mitgliederversammlung statt. Neben eigenen Veranstaltungen unterrichtet der Vorstand die Mitglieder durch Rundschreiben und die GRV-Nachrichten. Der Jahresbeitrag beträgt 80.- DM, für Studenten 40.- DM. Spenden werden dankbar angenommen. Spenden – auch von anderen Förderern – werden dankbar angenommen. Da die GRV als gemeinnützige wissenschaftliche Vereinigung anerkannt ist, können Beiträge und Spenden steuerlich geltend gemacht werden (Überweisungsformular liegt bei).

Wenn Sie Interesse an einem Beitritt haben, füllen Sie nachstehende Beitrittserklärung aus.

An die Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e.V. (GRV)
Bromberger Str. 5, 40599 Düsseldorf

Beitrittserklärung

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt zur GRV als aktives / förderndes Mitglied.

Name

Anschrift

Telefon

Ort, den Datum

Unterschrift

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