Folge 32 September 1997

GRV Nachrichten

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

Verkehrspolitik

Weißbuch
Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft

Herausgegeben von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Brüssel, den 30. 07. 1996

Das Weißbuch ist schon im vergangenen Jahr herausgegeben worden. Die Existenz ist zwar weitgehend bekannt, aber den Inhalt im Einzelnen kennt man nicht. Es wird vor allem von den Bahnverwaltungen begrüßt, aber von der Straße heftig kritisiert. Die Redaktion will das Buch in groben Umrissen den Lesern bekanntgeben.

Die nachstehende **Zusammenfassung** *des Inhalts wird ergänzt durch Zitate aus dem Inhalt.*

1. Die Eisenbahnen könnten einen großen Beitrag zur Aufrechterhaltung der Mobilität im nächsten Jahrhundert leisten. Zwar nimmt das Unbehagen hinsichtlich der negativen Auswirkungen des Verkehrs zu, der Anteil der Eisenbahn am Verkehrsmarkt jedoch sinkt weiter. Die Unzufriedenheit mit den Preisen und der Qualität des Eisenbahnverkehrs ist die Hauptursache hierfür, obwohl es ermutigende Beispiele neuer Verkehrsleistungen gibt. Der Eindruck ist verbreitet, daß die Eisenbahnunternehmen im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern nicht auf die Veränderungen des Marktes oder die Bedürfnisse des Kunden eingehen.

2. Tatsächlich blieben die Eisenbahnen dem Spiel der Marktkräfte weitgehend entzogen. Die Regierungen tragen hierfür einen Teil der Verantwortung, da sie die erforderliche Unabhängigkeit der Geschäftsführung häufig nicht zuließen und den Unternehmen Verpflichtungen auferlegten, ohne die hierdurch entstandenen Kosten voll auszugleichen. Ebensowenig gelang es ihnen, klare finanzielle Vorgaben aufzustellen. Anstatt dessen deckten sie die eingefahrenen Verluste aus der Staatskasse oder duldeten einen Anstieg der Verschuldung. Schwierige Entscheidungen blieben den Eisenbahnunternehmen erspart, deshalb waren sie schlecht auf ihre langfristige Zukunft vorbereitet.

Inhalt (u.a.)

Verkehrspolitik

Weißbuch 1
Neil Kinnock: Die Verkehrspolitik muß sich ändern 9
Soll das Schienen- und Straßennetz privatisiert werden? 9
Vison 2000 plus für Verkehrspolitik 11
Transportrecht wird reformiert 12
Auch der Etat des BMV ist von der Haushaltssperre betroffen – Etat 1998 12

Eisenbahnen

Fünfjahresplan Schiene 1998 – 2002 13
DB-Cargo hat die Wende geschafft 14
Verbesserungen im Fernverkehr der DB AG 15
DB AG hat keine Stillegungsprogramme 15
100 Jahre Fährdienst Sassnitz – Trelleborg 17
Streckenkapazität der DB AG soll stark steigen 17
UIC 75 Jahre alt 17
GEB legt Konzept für Schienenfreeways vor. 18
DIW: Trassenpreise decken Kosten nicht 18
39 mal pro Jahr mit der Eisenbahn 18
Verspätungen bei der DB AG unerträglich 19
Personalabbau bei der DB AG 19

Andere Verkehrsträger

KFZ-Steuerreform: Wer „sauber" fährt, zahlt weniger 20
Protest der Gewerkschaft Öffentliche Dienste 20
Nach Wissmann kommt der Transrapid doch auf die Spur 20
Ausgeschwebt: Die M-Bahn in Berlin 22
Preiskrieg im innerdeutschen Luftverkehr 22

Ausland

Französischer Verkehrsminister will Bahnreform stoppen 23
150 Jahre Schweizer Bahnen 23

Umweltschutz

Ökologische Steuerreform – Positionspapier des Deutschen Naturschutzringes 24
EU-Minister wollen Schadstoffe bei Autos reduzieren 26
Keine Entwarnung für die Umwelt 26

Kurzberichte 27

Personalia 31

3. Wir brauchen neue Eisenbahnunternehmen. Dies sollten in erster Linie Unternehmen mit einer unabhängigen Geschäftsführung sein, die Geschäftsmöglichkeiten ungehindert nutzen, die Folgen von Fehlentscheidungen aber auch selbst tragen müssen. Hierzu sind gesunde Finanzgrundlagen erforderlich. Finanzielle Altlasten dürfen den Eisenbahnunternehmen nicht hinderlich sein. Sie sollten dem Spiel der Marktkräfte in angemessener Weise ausgesetzt sein, die auch zur stärkeren Einbeziehung des privaten Sektors führen sollten. Insbesondere im Bereich des öffentlichen Dienstes müssen die Zuständigkeiten von Staat und Eisenbahnunternehmen klar abgegrenzt werden. Die Schaffung neuer Eisenbahnunternehmen setzt eine Partnerschaft zwischen der Gemeinschaft, den Mitgliedstaaten, den Eisenbahnen und ihrem Personal voraus. Als Teil dieser Initiative ist ein Vorgehen der Gemeinschaft in den nachstehenden Bereichen dringend erforderlich.

4. Finanzen

Die Mitgliedstaaten müssen ihren Verpflichtungen gerecht werden, indem sie die Schuldenlast der Eisenbahnunternehmen abbauen und deren finanzielle Situation verbessern. Die Kommission wird über die auf diesem Gebiet erzielten Fortschritte Bericht erstatten. Ferner müssen die Mitgliedstaaten eine gesunde Finanzgrundlage schaffen, indem sie die Gewährung von Beihilfen von Umstrukturierungsmaßnahmen abhängig machen. Die Kommission wird darauf achten, daß die Gewährung von Beihilfen im Rahmen der einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft erfolgt, so daß die Eisenbahnunternehmen langfristig wirtschaftlich lebensfähig werden.

5. Marktkräfte

Die Erweiterung der Fahrwegzugangsrechte würde neuen Eisenbahnunternehmen den Marktzugang ermöglichen. Im vergangenen Jahr hat die Kommission einen Vorschlag über die Gewährung des Fahrwegzugangs für sämtliche grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehrsdienste vorgelegt. Dieser Vorschlag ist ein kritisches Element in der Strategie zur Wiederbelebung der Eisenbahnen, und es ist daher wichtig, daß er schnell angenommen wird. Um die Wirksamkeit dieser Zugangsrechte zu gewährleisten, wird sie eine Trennung von Fahrweg und Betrieb in zwei Geschäftsbereiche vorschlagen. Die Bedingungen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr müssen dringend verbessert werden. Zu diesem Zweck wird die Kommission die Einrichtung transeuropäischer Güterfreeways mit offenem Zugang und vereinfachten Vereinbarungen fördern. Ebenso sollten die Marktkräfte im Inlandspersonenverkehr zum Tragen kommen. Dabei müssen die Netzvorteile aufrechterhalten und die Bereitstellung öffentlicher Dienste gestärkt werden. Die Kommission wird optimale praktische Lösungen zur Einführung von Marktkräften prüfen und anschließend entsprechende Vorschläge unterbreiten.

6. Öffentliche Dienste

Die Kommission setzt sich mit Nachdruck für bessere öffentliche Verkehrsmittel ein. Der Staat hat ein legitimes Interesse daran, die Bereitstellung öffentlicher Verkehrsdienste sicherzustellen; dies wird vom Gemeinschaftsrecht ausdrücklich anerkannt. Es besteht jedoch große Unzufriedenheit hinsichtlich dieser Dienste. Die Qualität und das Preis/Leistungsverhältnis müssen verbessert werden, wofür eine klare Definition der Zuständigkeiten unverzichtbar ist. Die Kommission wird vorschlagen, zukünftig generell den Abschluß von Verträgen über die Bereitstellung öffentlicher Dienste zwischen dem Staat und den Beförderungsunternehmen einzuführen. Wie schon im Bereich des Inlandpersonenverkehrs, wird sie zunächst die praktischen Aspekte der Einführung von Marktkräften untersuchen, bevor sie zu gegebener Zeit entsprechende Vorschläge unterbreitet.

7. Integration nationaler Dienste

Die Eisenbahnunternehmen haben sich nach einzelstaatlichen Vorgaben entwickelt. Dies hat zu Schwierigkeiten im grenzüberschreitenden Betrieb, einer unzureichenden Planung der Infrastruktur und zur Zersplitterung der Zulieferindustrie und der Forschungstätigkeiten geführt. Obwohl Fortschritte erzielt wurden, liegt eine vollständige Integration noch in weiter Ferne. Die Kommission schlägt Maßnahmen zur Förderung der Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnnetzes, einer fortschreitenden technischen Harmonisierung zur Förderung eines einheitlichen Marktes für Eisenbahnausrüstungen und verstärkte Forschungstätigkeiten im Eisenbahnsektor vor. Diese Maßnahmen sind ferner erforderlich, um sicherzustellen, daß die Eisenbahn einen umfassenden Beitrag zu einem europäischen intermodalen Verkehrssystem leisten kann.

8. Soziale Aspekte

Es liegt auf der Hand, daß die Beschäftigten im Eisenbahnsektor einen durch Umstrukturierungsmaßnahmen bedingten Arbeitsplatzabbau fürchten. Ihre Besorgnis ist verständlich; allerdings können Arbeitsplätze in Zukunft nur gesichert werden, wenn der Eisenbahnsektor wettbewerbsfähig ist. Das Ausbleiben der notwendigen Umstrukturierung hätte einen massiven Arbeitsplatzverlust sowohl bei den Eisenbahnen als auch in der Zulieferindustrie zur Folge. Deshalb sind personalpolitische Maßnahmen mit umfangreichen Umschulungsprogrammen erforderlich. Hierfür sind in erster Linie die Mitgliedstaaten zuständig. Allerdings sollte auch die Möglichkeit von Beiträgen des Europäischen Sozialfonds erwogen werden.

Zu den einzelnen Abschnitten des Weißbuches wurden markante Stellen herausgegriffen. (Der eigentliche Text ist viel ausführlicher.)

Zu Abschnitt I - Wir brauchen neue Eisenbahnunternehmen

Die Europäische Kommission vertritt die Auffassung, daß die Eisenbahn eine weitaus größere Rolle im Hinblick auf die Herausforderungen spielen sollte, die sich der Gemeinschaft im Verkehrssektor auf dem Weg in ein neues Jahrhundert stellen: **Europa braucht neue Eisenbahnen.**

Jeder von uns kennt die Probleme des zunehmenden Verkehrsaufkommens, der Umweltbelastung und Lärmbelästigung durch den Verkehr sowie den wachsenden Widerstand gegen den unkontrollierten Bau neuer Straßeninfrastrukturen. Gleichzeitig besteht seitens der Bürger und der Wirtschaft ein Bedarf an zuverlässigen, sicheren, kostengünstigen und schnellen Verkehrsmitteln. Die Auswirkungen des Güter- und Personenverkehrs auf die Gesellschaft können erheblich verringert werden, wenn dieser verstärkt auf die Schiene verlagert wird. Es ist paradox, daß der Anteil der Eisenbahn an den Verkehrsmärkten weiterhin sinkt, derweil viele der Probleme, zu deren Lösung gerade die Eisenbahn einen besonderen Beitrag leisten kann, weiterhin zunehmen.

Die Eisenbahnunternehmen müssen leistungsfähiger werden. So sollten sie beispielsweise effizienter, kundenorientierter, benutzerfreundlicher, jedoch auch kostengünstiger sein und ein größeres Maß an Eigenwirtschaftlichkeit erzielen. Das Ziel muß letzten Endes darin bestehen, die Eisenbahn genauso attraktiv zu gestalten wie andere Verkehrsträger.

Der wirkungsvollste Weg zur Schaffung einer gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähigen Eisenbahn besteht nach Ansicht der Kommission darin, den Marktkräften einen größeren Spielraum einzuräumen. Die wesentliche Rolle der Eisenbahnunternehmen als Bereitsteller öffentlicher Dienste muß gestärkt werden.

Derzeit sind viele Eisenbahnunternehmen dem Spiel der Marktkräfte gänzlich entzogen. Wenn die Bürger die Eisenbahn nicht benutzen, bleiben die Züge leer und die eingefahrenen Verluste müssen aus der Staatskasse gedeckt werden. In Zukunft müssen sich die Eisenbahnunternehmen stärker wie normale Unternehmen verhalten, deren Bestreben darin besteht, den Kunden zufriedenzustellen, wohlwissend, daß ein anderer an ihre Stelle treten wird, sollte ihnen dies nicht gelingen.

Die Erweiterung der Gemeinschaft nach Mittel- und Osteuropa wird den Eisenbahnen erhebliche Expansionsmöglichkeiten bieten.

Der alpenquerende Transitverkehr ist eine der größten Herausforderungen, der sich die Gemeinschaft und ihre Nachbarstaaten gegenüber sehen. Die alpine Umwelt reagiert besonders empfindlich auf die Verschmutzung, und eine umfassende Strategie zur Lösung der Probleme dieser Region würde der Eisenbahn aller Wahrscheinlichkeit nach eine bedeutendere Rolle im Transitverkehr einräumen.

Die Eisenbahn zeichnet sich durch eine Reihe von Eigenschaften aus, durch die sie zu einem zunehmend attraktiven Verkehrsträger in Europa werden könnte. Um sich den Herausforderungen stellen zu können, braucht die Gemeinschaft neue Eisenbahnunternehmen. Mit den in diesem Weißbuch enthaltenen Vorschlägen möchte die Kommission auf Gemeinschaftsebene die Voraussetzungen für die erforderlichen umfangreichen Anpassungen schaffen.

Zu Abschnitt II - Die Ursachen für die Schwierigkeiten der Eisenbahnunternehmen

Der Niedergang der Eisenbahnen

Seit Ende des 2. Weltkriegs ist die Bedeutung der Eisenbahn für den Verkehrsmarkt ständig gesunken. Heute beträgt der Anteil der Eisenbahn am Personen- und Güterverkehr lediglich 6 % bzw. 16 %. Zwischen 1970 und 1994 stieg das Fahrgastaufkommen der Eisenbahn um 25 % von 216 auf ca 270 Mrd Pkm pro Jahr. Über den gleichen Zeitraum verdoppelte sich das Volumen des gesamten Verkehrsmarktes, und auch die Verwendung privater Kraftfahrzeuge stieg um 120 % auf mehr als das Doppelte.
Im gleichen Zeitraum verlor der Güterverkehr die Hälfte seines Marktanteils und ging von 283 auf 220 Mrd tkm zurück, wohingegen der Güterverkehrsmarkt um annähernd 70 % anwuchs und der Straßengüterverkehr um ca. 150 % zunahm.

Eine Extrapolation über die nächsten zehn Jahre läßt einen Rückgang des Anteils der Eisenbahn am Personenverkehrsmarkt von 6 auf 4 % erkennen, obwohl das absolute Verkehrsaufkommen leicht ansteigen könnte.
Der Anteil der Eisenbahn am Güterverkehrsmarkt würde von 16 auf 9 % sinken, wobei das Frachtaufkommen unverändert bliebe. Dieser Rückgang des Marktanteils muß jedoch vor dem Hintergrund der über den gleichen Zeitraum veranschlagten Zunahme des Personenverkehrs um 40 und des Güterverkehrs um 30 % gesehen werden.

Dies bedeutet, daß eine wirkliche Gefahr besteht, daß die Eisenbahn eines Tages aus großen Bereichen des Frachtmarkts völlig verschwindet.

Diese Trends sind alarmierend. Sie lassen einen ernsthaften Anstieg der Verkehrsüberlastung, Umweltverschmutzung und möglicherweise auch der Unfallzahlen befürchten. Es ist zu erwarten, daß zunehmend Güter auf der Straße befördert werden.
Dies bedeutet nicht, daß die Eisenbahn eine Lösung für alle Beförderungsprobleme bietet. In einigen Verkehrsmärkten sind die Eisenbahnen nicht wettbewerbsfähig und selbstverständlich sind der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur Grenzen gesetzt. Dennoch kann die Eisenbahn einen Bei-

trag zu einer dauerhaften und umweltgerechten Mobilität leisten, der verloren gehen wird, wenn sich die derzeitigen Trends fortsetzen. Falls sich die negativen Trends fortsetzen, wären ernsthafte Einschränkungen der Dienste und die Stillegung großer Teile des Netzes mit katastrophalen Auswirkungen für den Eisenbahnsektor und seine Zulieferer die Folge. In der gesamten Gemeinschaft arbeiten ca. 1,05 Mio Menschen für die Eisenbahnunternehmen (1994), und die Stillegung großer Teile des Netzes würde für viele dieser Menschen den Verlust des Arbeitsplatzes bedeuten. Ähnliche Auswirkungen würden sich für die Zulieferindustrie ergeben.

Ursachen des Niederganges

Einer der bedeutendsten Gründe für den Niedergang des Eisenbahnsektors mag das Aufkommen anderer Verkehrsträger gewesen sein, die flexiblere und kostengünstigere Beförderungsarten anbieten: Busse, Lkw und Pkw. Gleichzeitig nahm die Bedeutung traditioneller Schwerindustrien ab, deren Erzeugnisse mit der Eisenbahn befördert wurden. Es gelang den Eisenbahnen nicht, neue Güterverkehrsmärkte zum Ausgleich dieser Verluste zu erschließen.

Da der Straßenverkehr effizienter und billiger geworden ist, hat der Umstand, daß die Beförderungstarife häufig nicht sämtliche Kosten vollständig wiedergeben, immer mehr an Bedeutung gewonnen. **Die vom Einzelbenutzer entrichteten Preise spiegeln die externen Kosten der Verkehrsüberlastung, Umweltverschmutzung und Unfälle nicht ausreichend wider. Diese Kosten liegen beim Straßenverkehr häufig höher als bei anderen Verkehrsträgern, so daß die Wettbewerbsbedingungen letzendlich den Straßenverkehr begünstigen und sich nachteilig auf umweltfreundlichere Verkehrsträger auswirken.** Dieses Thema wurde eingehend im Grünbuch der Kommission „Faire und effiziente Preise im Verkehr" behandelt. Dies ist zwar eine wichtige Frage, es wäre jedoch unrealistisch zu glauben, daß die Einbeziehung der externen Kosten des Verkehrs in die Beförderungspreise allein ausreichen würde, um das Interesse an der Eisenbahn erneut zu wecken. Sicherlich sind die Kosten ein Faktor, der bei der Wahl des Verkehrsträgers zu Buche schlägt; es kommen jedoch auch zahlreiche anderer Faktoren, wie z.B. die Geschwindigkeit, Zuverlässigkeit und Flexibilität der angebotenen Dienste zum Tragen.

Im Güterverkehr besteht tatsächlich auf Gemeinschaftsebene kein Binnenmarkt für Eisenbahndienste. Artikel 10 der Richtlinie des Rates 91/440/EWG vom 29.7.1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen, mit dem Zugangsrechte zur Infrastruktur in der gesamten Union festgeschrieben werden, gilt derzeit nur für internationale Gruppierungen und Eisenbahnunternehmen, die Verkehrsdienste im kombinierten Verkehr erbringen. Ferner besteht eine ganze Reihe ordnungspolitischer und administrativer Hinderisse. Dies unterbindet den Wettbewerb durch neue Betreiber und behindert die Organisation nahtloser grenzüberschreitender Dienste. Im Straßengüterverkehr wird dagegen eine Sendung reibungslos über die Grenzen in einem Fahrzeug befördert, wobei von der Abholung bis zur Auslieferung nur eine Person zuständig ist.
Ein weiterer Grund für den Niedergang der Eisenbahnen war die unzureichende Anpassung des Schienennetzes. Obwohl in den vergangenen Jahren umfangreiche Investitionen getätigt wurden und weitere vorgesehen sind, wurde die Eisenbahninfrastruktur kaum verbessert, während das Autobahnnetz weiterhin ausgebaut wurde. Hierdurch wurde das Ungleichgewicht zwischen den beiden Verkehrsträgern nur noch vergrößert

Neue Eisenbahnunternehmen
siehe Zusammenfassung Absatz 3

Zu Abschnitt III Finanzen

Probleme der Vergangenheit

Gesunde Finanzen sind von grundlegender Bedeutung für die Umstrukturierung der Eisenbahnunternehmen. Für staatliche Subventionen gab es keine klare Zielvorgaben; sie dienten zum Ausgleich von Defiziten. Die Gewinn- und Verlustrechnung war unzureichend; häufig war kaum zu erkennen, ob ein Dienst Gewinne oder Verluste erwirtschaftete.

Gleichzeitig legte der Staat den Eisenbahnunternehmen direkte oder indirekte Verpflichtungen auf, ohne diese genau zu definieren oder den Unternehmen einen vollständigen und unmittelbaren Ausgleich dafür zu bieten. Die meisten dieser Verpflichtungen betrafen Verkehrsdienste im öffentlichen Interesse; einige dienten weitergefaßten Zielen, wie der Beschäftigung, dem Gemeinwohl und der regionalen Entwicklung. Die Unternehmen durften ihre Ausrüstungen nicht auf dem internationalen Markt einkaufen, was zu einem erheblichen Kostenanstieg führte. Die Gemeinschaft hat ein Paket von Rechtsvorschriften zur Finanzierung des Eisenbahnsektors verabschiedet:

- Richtlinie des Rates 91/440/EWG,
- Verordnung des Rates (EWG) vom 26.6.69, geändert durch (EWG) Nr. 1893/91 vom 20.6.91 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs,
- Verordnung (EWG) 1192/69 vom 26.6.69 über gemeinsame Regeln der Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen,
- Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr.

Nach wie vor ist die Finanzstruktur unklar, was ein ernsthaftes Hindernis für eine Verbesserung der Dienste und der Effizienz darstellt.

Neue Trends

Auf der Einnahmenseite ist seit langer Zeit ein ständiger Rückgang der Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr zu verzeichnen (Die Ursachen sind bekannt. Die Red.).
Die Personalkosten steigen seit 1990 an und belaufen sich heute auf ca. 63 % der Gesamtbetriebskosten. Obwohl ein beträchtlicher Personalabbau stattgefunden hat, wurden die entsprechenden Einsparungen durch Anstieg der Personalkosten wieder aufgehoben.
Ein weiterer Trend ist die zunehmende Kapitalintensität der Eisenbahnen.

Wichtige Grundsätze

Die Bahnen müssen auch eine größere Eigenverantwortung für ihre Finanzen übernehmen, die entsprechend den nachstehend aufgeführten Grundsätzen strukturiert werden sollte:

- die Mitgliedstaaten sollten die Altlasten der Eisenbahnen abbauen;
- die Eisenbahnen sollten nach kommerziellen Gesichtspunkten betrieben werden;
- die Mitgliedstaaten sollten einen vollen Ausgleich für öffentliche Dienste und außergewöhnliche Sozialkosten zahlen.

Abgesehen von vorstehenden Ausgleichszahlungen und spezifischen Infrastrkturförderungsmaßnahmen sollten die Eisenbahnunternehmen ihren Betrieb ohne Inanspruchnahme staatlicher Mittel finanzieren.

Spezifische Maßnahmen

Die Eisenbahnen können sich den Herausforderungen der Zukunft nicht stellen, solange sie durch Schulden der Vergangenheit belastet sind. Die Verordnung 1107/70 erlaubt es den Mitgliedstaaten, für verschiedene Zwecke finanzielle Behilfen zu gewähren.

Die Mitgliedstaaten werden ferner dazu verpflichtet, einen Beitrag zum Abbau der seit 1993 akkumulierten Schulden zu leisten.

Die allgemeine Zuständigkeit für die Förderung der Entwicklung der Eisenbahinfrastruktur liegt nach wie vor bei den Mitgliedstaaten. Es besteht zunehmendes Interesse daran, privates Kapital an neuen Großprojekten zu beteiligen.

Zu Abschnitt IV - Die Einführung von Marktkräften auf dem Eisenbahnsektor

Fahrwegzugangsrechte im grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr

Um diesen Diensten neue Impulse zu verleihen, benötigt der Eisenbahnsektor dringend neues Kapital und neue Unternehmen. Ein offener Fahrwegzugang würde die Niederlassung neuer Fahrwegbetreiber ermöglichen, die neue und bessere Dienste anbieten. Ein solcher Wettbewerb würde die schon niedergelassenen Fahrwegbetreiber dazu veranlassen, ihre Leistungen zu verbessern.

Ein offener Fahrwegzugang bedeutet die Anwendung des Grundsatzes der Niederlassungsfreiheit auf dem Eisenbahnsektor. Mit der Richtlinie 91/440/EWG hat die Kommission einen ersten Schritt in diese Richtung unternommen. Ferner dürfen die Unternehmen in der gesamten Gemeinschaft grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im kombinierten Verkehr erbringen. Jedoch wurde die genannte Richtlinie nicht in allen Mitgliedstaaten vollständig umgesetzt. Die Kommission hat deshalb gegen sechs Mitgliedstaaten Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet.

Güterfreeways

Eine Beratergruppe hat der Kommission empfohlen, die Schaffung transeuropäischer internationaler Güterfreeways zu fördern. Die Mitgliedstaaten sollten dafür geeignete Strecken auswählen.
Für möglichst zügige Abwicklung von Anträgen auf Fahrplantrassenzuweisung sollten zentrale Stellen eingerichtet werden. Die Infrastrukturbetreiber würden den Zugang zu ihren Fahrwegen gemeinsam kommerzialisieren und dabei gemeinsam Wegeentgelte und Bedingungen zugrundelegen. Sie würden zusammen an einer Verbesserung des Güterverkehrssektors arbeiten und gemeinsam die Länge der Aufenthalte zur Zugabfertigung an den Grenzen verkürzen. Die Güterfreeways sollten als Übergangsmaßnahme unbeschadet langfristiger Infrastrukturentscheidungen oder technischer Spezifikation schnell eingerichtet werden.

Inlandspersonenverkehr und ausschließliche Rechte

Die Staaten sind häufig nicht in der Lage, klare Prioritäten zu setzen und überlassen die Bereitstellung der Verkehrsleistungen den schon lange etablierten Monopolen.
Für eine optimale Gestaltung der Fahrpläne und die Aufrechterhaltung der Netzvorteile, wie gemeinsame Informations- und Fahrscheinausgabesysteme, sind Koordinierungsmaßnahmen erforderlich. Ein großer Teil des Inlandverkehrs wird unabhängig davon, ob er wirtschaftlich lebensfähig ist oder nicht, als öffentlicher Dienst behandelt. Bessere gemeinwirtschaftliche Dienste können zu geringeren Kosten angeboten werden mit Hilfe ausschließlicher

Konzessionen, die Risiko und Unsicherheit für ein Unternehmen verringern.
Für solche Dienste, für die offener Marktzugang nicht erwünscht oder nicht machbar ist, würde die Aufrechterhaltung ausschließlicher Konzessionen ein vielversprechender Ansatz sein. In diesem Bereich könnten Marktkräfte zum Zuge kommen, indem solche Konzessionen im Rahmen gemeinschaftsweiter Ausschreibungsverfahren vergeben werden.

Die Durchführung offener Ausschreibungsverfahren wirft auch zahlreiche praktische Fragen auf. Hierzu gehören Bereitstellung und Eigentum des Rollmaterials, das Ausmaß von Quersubventionen, die Aufrechterhaltung von Netzvorteilen sowie der Zugang zu Instandhaltungs- und Reinigungsanlagen. Die Kommission beabsichtigt, optimale praxisorientierte Maßnahmen zur Einführung von Marktkräften eingehend zu prüfen und wird im Anschluß hieran entsprechende Vorschläge unterbreiten.

Zugangsbedingungen

Die Gemeinschaft hat im vergangenen Jahr damit begonnen, mit zwei Richtlinien (s. oben) über die Zuteilung von Fahrwegkapazität und die Berechnung von Wegeentgelten die Bedingungen für die Umsetzung der mit der Richtlinie 91/440/EWG geschaffenen Zugangsrechte klar zu regeln. Sie dienen jedoch nicht der Regelung aller ordnungspolitischen Fragen.

Nach wie vor müssen wichtige Fragen behandelt werden, wie die Gewährung von Konzessionen, Erhebung von Wegeentgelten, Zuweisung von Fahrplantrassen, Ausstellung von Sicherheitszeugnissen für spezifische Dienste, Interoperabilität, technische Normen, Arbeitsbedingungen usw. Die Lösung dieser Fragen hängt von einer Reihe von Akteuren ab: der Gemeinschaft, den Regierungen, den Behörden, internationalen Organisationen und auch von den Eisenbahnunternehmen selbst.

Ein anderes Problem betrifft die Vereinbarkeit von Übereinkommen zwischen Eisenbahngesellschaften mit dem Gemeinschaftsrecht.

Zuweisung von Infrastrukturkapazität und Anlastung von Infrastrukturkosten

Ein Großteil der Gesamtkosten der Eisenbahn entfällt auf Infrastrukturkosten. Die von Kommissar Neil Kinnock eingesetzte Beratergruppe „Eisenbahn" ist zu dem Schluß gekommen, daß die Infrastukturkosten zu hoch liegen und dies einer der Faktoren ist, die zum Niedergang des Eisenbahnsektors beigetragen haben. Die Infrastruktureigner befinden sich in einer beherrschenden Stellung und daher sind Instrumente erforderlich, die gewährleisten, daß den Betreibern geeignete Anreize zur Verbesserung der Effizienz und zur Senkung der Kosten geboten werden.

Ein reibungsloses Funktionieren des neuen Eisenbahnsystems erfordert klare Grundsätze für die Handhabung der Wegeentgelte. In der Gemeinschaft haben sich unterschiedliche Systeme herausgebildet. Derweil die Bundesrepublik Deutschland und das Vereinigte Königreich eine vollständige Kostendeckung anstreben, lassen die Niederlande und Spanien während eines Übergangszeitraumes die gebührenfreie Nutzung der Infrastruktur zu. Hier stellt sich automatisch die Frage, ob diese Unterschiede den Zugang neuer Betreiber erschweren und dazu führen, daß einige Freeways teurer sind als andere, selbst wenn die Kosten gleich sind. Die Kommission wird prüfen, ob die Einführung weiterer harmonisierter Vorschriften auf EU-Ebene erforderlich ist.

Die Erhebung von Wegeentgelten ist ein zentrales Thema der gesamten gemeinsamen Verkehrspolitik. Dem Grünbuch der Kommission „Faire und effiziente Preise im Verkehr" liegt der zentrale Gedanke zu zugrunde, daß die Benutzungsgebühren soweit wie möglich die Grenzkosten widerspiegeln, diese abdecken und den vom Benutzer verursachten Kosten angemessen sein sollten. Kurzfristig ist es durchaus legitim, wenn die Staaten ihre Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur als Ausgleich für die nicht bezahlten externen Kosten des Straßenverkehrs finanzieren, sofern daraus keine inakzeptablen Wettbewerbsverzerrungen resultieren.
Die Fahrpläne müssen hinreichend offen und flexibel sein, und die Grundsätze für die Zuweisung von Fahrwegkapazität sowie für die Gebührenrechnung sollten konsequent gehandhabt werden: So sollten beispielsweise für prioritäre Dienste auf überlasteten Strecken höhere Benutzungsgebühren erhoben werden. Die Kommission wird hierzu Vorschläge unterbreiten.

Unabhängigkeit des Zuweisungsverfahrens

Wenn allen Verkehrsbetreibern der Zugang zur Infrastruktur zu fairen Bedingungen gewährt werden soll, kann die alleinige und endgültige Verantwortung für die Zuweisung von Fahrwegen nicht einer Organisation überlassen werden, die selbst Verkehrsdienste betreibt. Es sollte eine unabhängige Stelle eingesetzt werden, die das Verfahren überwacht und im Falle von Meinungsverschiedenheiten das letzte Wort hat.
Die Möglichkeit bestünde in der Gründung einer europäischen Eisenbahnagentur.

Zu Abschnitt V - Öffentliche Dienste im Schienenverkehr

Dienstleistungen im öffentlichen Interesse sollen dem Bürger eine dauerhafte und qualitativ hochwertige Mo-

bilität bieten und einen Beitrag zu nachhaltiger Entwicklung, sozialem Inhalt und regionaler Ausgeglichenheit leisten. Die Behörden aller Mitgliedstaaten greifen an bestimmten Stellen in den Markt ein, beispielsweise zur Einführung geregelter Tarife oder zur Gewährleistung regelmäßiger und flächendeckender Eisenbahndienste. Dabei handelt es sich um Dienste, die vom rein gewinnorientierten Verkehrsunternehmen nicht oder nicht im selben Maß angeboten werden.

Die von der Kommission verfolgte Politik zielt auf die Verbesserung der Transparenz in den finanziellen Verflechtungen zwischen dem Staat und den Verkehrsunternehmen sowie auf Einführung marktwirtschaftlicher Elemente zur Stimulation der Modernisierung öffentlicher Dienste.

Verbesserungen der gemeinschaftlichen Rahmenbedingungen

Gemeinschaftsvorschriften „über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn- Straßen- und Binnenschiffsverkehrs" liegen bereits vor: Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates, geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates. Darin ist als genereller Grundsatz festgelegt, daß die Mitgliedstaaten einen Anspruch auf Schienenverkehrsdienste im öffentlichen Interesse durchsetzen können, sofern sie die den Verkehrsunternehmen daraus entstehenden Kosten ausgleichen. Stadt-, Vorort- und Regionaldienst können jedoch ausgenommen werden.

Die Kommission ist der Auffassung, daß es der gegenwärtigen Organisationsform sowohl an der Transparenz als auch an der Effizienz mangelt, die zur Schaffung qualitativ hochwertiger und wirtschaftlich leistungsfähiger öffentlicher Dienste erforderlich sind. Sie sieht zwei Verbesserungen vor:
Die erste betrifft den Übergang von einer Kombination von staatlich auferlegten Bedingungen und Verträgen über die Bereitstellung öffentlicher Dienste zur Durchführung von Verträgen, die zwischen dem Staat und der Betreibergesellschaft ausgehandelt werden und sich auf alle Arten öffentlicher Dienste einschließlich Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr erstrecken. Darin wären die zu erbringende Verkehrsleistung und die dafür zu leistende Vergütung genau festzulegen. Der Finanzbeitrag der öffentlichen Hand wäre ausdrücklich ein transparent festgesetzter Ausgleich für die Belastung durch das Erbringen unwirtschaftlicher Verkehrsdienstleistungen. Die Verantwortung für Unkosten und Verluste läge mithin bei der Eisenbahngesellschaft, was für diese einen Anreiz zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit darstellt.
Zweitens sollten Marktkräfte in den Dienstbetrieb eingeführt werden.

Zu Abschnitt VI - Integration der einzelstaatlichen Eisenbahnsysteme

Lange Zeit orientierte sich die Entwicklung der Eisenbahnsysteme an einzelstaatlichen Bedürfnissen. Die Eisenbahnen wurden - und werden auch heute noch - von nationalen Gesellschaften betrieben. Betriebsvorschriften und technische Normen werden vorwiegend auf einzelstaatlicher Ebene festgelegt; deshalb weichen die Verfahren voneinander ab und die enormen Infrastrukturen sowie der beträchtliche Bestand an Rollmaterial sind teilweise inkompatibel. Dies ist einer der Gründe, weshalb die Bahn in den vergangenen Jahrzehnten ihre Leistungsfähigkeit nicht so stark steigern konnte wie konkurrierende Verkehrsträger.

Binnenmarkt für Eisenbahnausrüstungen

Wie die Eisenbahnen entwickelten sich auch ihre Zulieferindustrien auf einzelstaatlicher Ebene. Dank ihres großen Sachverstandes, erheblicher Konstruktionskapazitäten und einer starken technischen Tradition kümmerten sich die Eisenbahngesellschaften oftmals auch weiterhin um Planung und Entwurf des Materials und legten die Spezifikationen für die Herstellerfirmen genau fest. Erst in den letzten Jahren wurde der mit entsprechendem Know-how-Transfer und Vertrauensvorschuß verbundene Schritt zur Vergabe von Leistungsspezifikationen vollzogen. Ferner konsolidierte sich die Eisenbahnzulieferindustrie grenzübergreifend, was zur Entstehung großer europäischer Gesellschaften führte, die sich weniger mit bestimmten staatlichen Eisenbahnen identifizierten.
Obwohl die Gemeinschaft Richtlinien über das öffentliche Auftragswesen veröffentlicht hat, stützen sich die Eisenbahngesellschaften vorwiegend auf heimische Anbieter.

Auf verschiedenen Gebieten versucht die Kommission, diese Verhältnisse zu ändern. So wurde im Juli 1996 ihr Vorschlag für eine Richtlinie zur Interoperabilität von Hochgeschwindigkeitszügen angenommen.

Interoperabilität

Zum Abbau der ordnungspolitischen, technischen und betriebsbezogenen Unterschiede, die ein potentielles Hindernis für einen freien Eisenbahnverkehr ohne Aufenthalte an den Grenzen darstellen, waren enorme Anstrengungen erforderlich. Einige Hindernisse bestehen weiterhin, wie auch im Vertrag von Maastricht festgestellt wird, in dem die Förderung der Interoperabilität als Ziel festgeschrieben ist. Die Richtlinie über die Interoperabilität von Hochgeschwindigkeitszügen wird ein Verfahren für die Festlegung technischer Spezifikationen schaffen, die Interoperabilität auf dem Hochgeschwindigkeitsnetz zu gewährleisten.

Infrastruktur

Die Gemeinschaft arbeitet bereits an einem ehrgeizigen Projekt zur Verknüpfung der einzelstaatlichen Verkehrsinfrastrukturen in transeuropäische Netze. 1996 wurden Leitlinien für transeuropäische Netzte verabschiedet. Der Schwerpunkt lag bisher im Personenverkehr, doch nun muß der Güterverkehrsinfrastruktur größere Bedeutung zukommen. Der Güterverkehr wird potentiell eher von Engpässen an bestimmten Stellen als von einem generellen Kapazitätsmangel beeinträchtigt. Die Kommission wird Engpässe ermitteln und die besten Lösungen zu deren Beseitigung erörtern.

Sicherheit

Die von Neil Kinnock eingesetzte Beratergruppe hat festgestellt, daß bei der Festlegung der Anforderungen Kosten und Nutzen nicht immer in einem ausgewogenen Verhältnis stehen und daß bei Entscheidungen über Investitionen in die Sicherheit im Schienenverkehr ein viel höherer Spitzenwert für ein gerettetes Menschenleben zugrunde gelegt wird als im Straßenverkehr. Die Kommission wird mögliche Maßnahmen auf diesem Gebiet prüfen.

Verringerung der Lärmbelästigung

Der wichtigste Kritikpunkt der Öffentlichkeit am Bahnverkehr ist der übermäßige Lärm, weshalb dem Ausbau der Infrastrukturkapazität in großen Gebieten beträchtlicher Widerstand entgegengesetzt wird. Auch hier ist es notwendig, einen gemeinschaftlichen Ansatz zu entwickeln, damit nicht der freie Zugverkehr und der einheitliche Binnenmarkt für Eisenbahnausrüstungen behindert wird.

Forschung

Im Vordergrund steht die Anwendung der Telematik im Eisenbahnwesen. Ein besonderes Beispiel für die Forschungsarbeit der Gemeinschaft ist das europäische Verkehrsleitsystem ERTMS.
Um aus der FuE-Tätigkeit der Gemeinschaft den größten Nutzen zu ziehen, hat die Kommission 1995 die Institution der Task Forces eingeführt. Eine dieser Task Forces befaßt sich mit dem Thema „Züge und Eisenbahnsysteme der Zukunft".

Zu Abschnitt VII - Soziale Aspekte siehe Zusammenfassung Absatz 8.

Zu Abschnitt VIII - Globalübersicht und Maßnahmenzeitplan

Die Gemeinschaft braucht neue Eisenbahngesellschaften, die in erster Linie Unternehmen sind. Das Erreichen dieses Ziels erfordert eine ehrgeizige Strategie. Für deren Erfolg müssen alle Beteiligten - die Gemeinschaft, die Mitgliedstaaten, die Eisenbahnen und deren Belegschaften sowie die Zulieferindustrie - zusammenarbeiten und schwierige Entscheidungen treffen. Es sind Anpassungen von erheblicher Tragweite notwendig, die vielleicht schwer zu akzeptieren sind. Die Eisenbahnen werden eventuell mit Konkurrenz im eigenen Sektor konfrontiert, und die Belegschaft wird eventuell weitere Arbeitsplatzverluste hinnehmen müssen. Die Beibehaltung des Status quo gewährleistet andererseits auch keine Sicherheit, sondern birgt vielmehr die Gefahr eines weiteren Niedergangs der Eisenbahnen mit zusätzlichen Arbeitsplatzverlusten. Der notwendige Strukturwandel wurde von allen Beteiligten zu lange hinausgezögert, und politische Maßnahmen benötigen eine gewisse Zeit, um ihre Wirksamkeit zu entfalten. In der Zwischenzeit besteht die Konkurrenz von Seiten anderer Verkehrsträger unvermindert fort.

In den folgenden Absätzen : Finanzierung, Einführung von Marktkräften, öffentliche Dienste, Integration nationaler Systeme und soziale Aspekte werden die Auffassungen der Kommission nochmals zusammengefaßt und die beabsichtigten Schritte aufgeführt.

Eine umfassendere Politik

Dieses Weißbuch konzentriert sich auf die Eisenbahnpolitik; Aufgabe der globalen Verkehrspolitik der Gemeinschaft ist es, dem Schienenverkehr durch Schaffung gerechterer Bedingungen die Möglichkeit zur Teilnahme am Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt zu bieten.

In einem **Maßnahmenzeitplan** werden die einzelnen Maßnahmenschritte von Ende 1996 bis 1998 angegeben.

Die Union Europäischer Eisenbahnen (UEEIV) begrüßt das Weißbuch und verlangt von den politischen Stellen, die Ziele des Weißbuches schnellstens zu realisieren. Dazu hat UEEIV einige Bedingungen aufgestellt, die in verkürzter Form in einem Artikel der DVZ vom 14.1997 abgedruckt sind.

Neil Kinnock: Die Verkehrspolitik muß sich ändern.

Neil Kinnock sagte auf der 3. Gesamteuropäischen Konferenz der Verkehrsminister im Juni in Helsinki folgendes:
Halten die gegenwärtigen Trends an und ändert sich die Politik nicht, dann können wir bis 2010 mit einem Wachstum des Güterverkehrs um 70% rechnen, wobei der Straßenverkehr mit 79% dies noch übersteigt. Im gleichen Zeitraum würde der Schienengüterverkehr auf einen Marktanteil von nur noch 10% absinken, von 32% in 1970 und 16% 1996. Der Zuwachs des Straßengüterverkehrs wäre dann größer als der gesamte Schienengüter- und Binnenschiffsverkehr plus das Aufkommen der Pipelines heutzutage.
Keineswegs besser sieht es im Personenverkehr aus, wo eine Zunahme des Pkw-Verkehrs im urbanen Bereich vorausgesagt wird. Das wird einen dramatischen Einfluß haben auf Durchschnittstempo, Staus, allgemeine Gesundheit und Umwelt.

Es ist klar, daß diese Trends verändert werden müssen. Eine umfassende politische Antwort ist gefragt. Ein intermodaler, integrativer Ansatz auf europäischem, nationalen und lokalen Level ist erforderlich. Zunehmende Beschränkungen beim Ausbau der Infrastruktur, speziell bei der Straße, und allgemeine Umweltschutzüberlegungen zwingen zur Suche nach Alternativen. Die langfristige Existenz schlagkräftiger Verkehrssysteme muß durch das Einbeziehen der Umweltdimension in alle politischen Überlegungen und Umsetzungen gesichert werden.

Wirkliche Integration wird immer wichtiger. Das heißt stärkere Hinwendung zu umweltfreundlichen Verkehrsträgern und energiesparenden Verkehrsarten, wobei ungenutzte oder potentielle Kapazitäten freizusetzen sind.

Im wesentlichen ist eine neue Art von Eisenbahnunternehmen gefragt mit der Freiheit, den Anreizen und Möglichkeiten, neue Anforderungen schnell zu erkennen, die Qualität zu heben und die Kosten zu senken. Wir brauchen eine klare Trennung zwischen Eisenbahn und Staat, wie immer die Eigentumsform aussehen mag. Es muß ein klarer Trennstrich gezogen werden zwischen kommerziellen Diensten und solchen im öffentlichen Interesse, so daß die Bahnen wissen, was ihr Job ist. Wir müssen mit anderen Worten einen Rechtsrahmen schaffen, der es den Eisenbahnen gestattet und sie anregt, sich zu erneuern.

Europäisches Parlament zur Lkw-Besteuerung

Das Europäische Parlament hat im Juli das von der EU-Kommission vorgeschlagene System der Lkw-Besteuerung zurückgewiesen und folgte den Vorstellungen des verkehrspolitischen Sprechers, Dr. Georg Jarzembowski (CDU), mit sehr großer Mehrheit.
Jarzembowski hatte sich u. a. dafür ausgesprochen auf Höchststeuersätze zu verzichten und dafür Mindeststeuersätze einzuführen, die von keinem EU-Mitgliedsland unterschritten werden dürfen. Diese Mindestsätze sollen nach der Straßen- und Abgasbelastung gestaffelt werden, was einen Anreiz für die Beschaffung umweltfreundlicher Lkw geben könnte. Auch die Eurovigniette sollte im Interessen ihrer praktischen Anwendung vereinfacht werden. Für umweltfreundliche Lkw forderte er Jahreshöchstsätze von 2955.- DM, für solche ohne Schadstoffreduktion 4529.- DM. Das Parlament lehnte die Einbeziehung der externen Kosten in die Straßenbenutzungsgebühren ebenso ab wie höhere Mautsätze für „empfindliche Strecken". Lediglich für den Brenner soll eine Sonderregelung getroffen werden. Diese soll die Kommission - auch unter Berücksichtigung der Verkehrsverhandlungen mit der Schweiz - detailliert vorbereiten.

Soll das Schienen- und Straßennetz in Deutschland privatisiert werden?

Von Prof. Dr. Dieter Witt und Udo Stüttgen, München

Im Zusammenhang mit der Strukturreform der Deutschen Bahnen wurde das Schienennetz privatisiert. Diese Privatisierung bezieht sich vorerst jedoch nur darauf, daß die Deutsche Bahn in die privatrechtliche Unternehmensform einer Aktiengesellschaft umgewandelt wurde, deren Aktien aber zu 100 % dem Staat gehören. Doch für die Zukunft ist eine „richtige Privatisierung" in Form einer breiten Streuung des Kapitals vorgesehen. Schon jetzt besteht eine organisatorische und finanzwirtschaftliche Selbständigkeit. Geplant ist, die drei Unternehmensbereiche der Deutschen Bahn AG, Personenverkehr, Güterverkehr und Fahrweg, in eigenständige Aktiengesellschaften unter einer Holding umzuwandeln.

Auch beim Straßennetz wird beim Bau von Autobahnen, Tunnels und Brücken immer wieder der Begriff Privatisierung ins Spiel gebracht. Man erhofft sich davon, daß geplante Projekte insbesondere in Bezug auf die Finanzierung schneller verwirklicht werden können. Es stellt sich die Frage, was für und was gegen die Privatisierung des Schienen- und Straßennetzes spricht.
Generell ist anzumerken, daß Planung, Bau und Unterhalt aller Verkehrswege einheitlich erfolgen sollte. Dies ist vor allem aus wettbewerblichen Gründen geboten. Es ist unparitätisch, wenn auf der einen Seite das Straßennetz als Daseinsvorsorge gewertet wird und sich somit nicht rentieren muß, während auf der anderen Seite das Schienennetz ausschließlich nach Rentabilitätsgesichtspunkten bewertet wird. Eine solche Betrachtungsweise, die die Straße bevorzugt, wird vor allem im ländlichen Raum von Gebietskörperschaften (unter anderem den Landkreisen) gepflegt.

Privatisierung des Schienennetzes

Pro	Contra
• marktwirtschaftlicher Aspekt • hohe Effizienz bei Planung • Bau und Unterhalt der Schienenwege • Finanzierung durch Vergabe von• „Slots" an den Meistbietenden	• Verlust von Synergieeffekten • Aufgabe des Netzgedankens • Bewertungsprobleme bei der Zurechnung der Kosten zwischen Personenfernverkehr, -nahverkehr und Güterverkehr

Privatisierung des Straßennetzes

Pro	Contra
• marktwirtschaftlicher Aspekt • hohe Effizienz bei Planung, Bau und Unterhalt der Straßen • Finanzierung durch Benutzungsgebühren • Möglichkeit der Verkehrslenkung	• Bewertungsprobleme bei Zuordnung der Kosten für den einzelnen Nutzer • Benachteiligung des ländlichen Raums • großer Aufwand bei Gebührenerfassung

In dieser Übersicht sind wesentliche Argumente „Pro und Contra einer Privatisierung des Schienen- und Straßennetzes" zusammengefaßt.

Für eine Privatisierung spräche der marktwirtschaftliche Aspekt. Wie sich in vielen Bereichen gezeigt hat, kann ein privates Unternehmen eine gegebene Aufgabe meist effizienter erfüllen als eine staatliche Behörde. Es wird durch den Wettbewerb dazu gezwungen, seine Leistung möglichst preiswert zu erbringen. Im Verkehrsbereich kann davon ausgegangen werden, daß bei Planung, Bau und Unterhalt eine höhere Effizienz erreicht werden kann, wenn private Unternehmen damit beauftragt werden.

Diese würden jedoch nur dann tätig werden, wenn sie Gewinne erwirtschaften können. Beim Schienennetz wären durch die Vergabe von „Slots" an die jeweils meistbietende Eisenbahngesellschaft Einnahmen zu erzielen. Im Straßenverkehr könnten Benutzungsgebühren verlangt werden, die nach Entfernung, Gewicht und Schadstoffemissionen gestaffelt sind. Im Rahmen von "road-pricing" sind unterschiedliche technische Möglichkeiten im Gespräch, wie etwa Indikationsschleifen und Satellitensteuerung. Zu bestimmten Stoßzeiten könnte durch höhere Gebühren versucht werden, Kapazitätsengpässe in den Griff zu bekommen. Die Betroffenen würden dann, soweit es ihnen möglich ist, auf weniger belastete Straßen oder Verkehrsmittel ausweichen. Diejenigen, die auf den belasteten Straßen bleiben, würden über höhere Gebühren zu einem Ausbau der betreffenden Straßen beitragen.

Beim Straßennetz ergeben sich Bewertungsprobleme bei der Zuordnung der Kosten für den einzelnen Nutzer. Ausgehend davon, daß das Straßennetz sich selbst tragen muß, müßten alle Verkehrsteilnehmer anteilig belastet werden. Im ländlichen Raum, in dem das Verkehrsaufkommen relativ gering ist, könnte das Straßennetz nicht von der dort lebenden Bevölkerung getragen werden. Es wäre eine Entleerung des ländlichen Raumes zu befürchten. Dies widerspräche erklärten raumordnungspolitischen Zielen, die vergleichbare Lebensbedingungen in allen Landesteilen vorsehen.

Weiterhin ist zu beachten, daß die Straßen neben dem Autoverkehr auch ein Lebensraum für Radfahrer, Fußgänger und spielende Kinder sind. Außerdem sind Polizei, Krankenwagen und Feuerwehrfahrzeuge auf diesen unterwegs. Wie sollten deren Beteiligung an den Kosten des Straßennetzes angemessen bewertet werden? Im übrigen ist die Gebührenerfassung mit einem großen technischen und finanziellen Aufwand verbunden.

Bei den Eisenbahnen stellt sich die Frage, welche Kostenanteile jeweils dem Personenfernverkehr, -nahverkehr und Güterverkehr zugerechnet werden sollen. Die meisten Strecken weisen Mischverkehre auf. Bei einer Privatisierung besteht die Gefahr, daß der Netzgedanke aufgegeben wird und nur noch einzelne attraktive Hauptstrecken isoliert betrachtet werden. Wenn jedoch viele sogenannte Nebenstrecken stillgelegt werden, wird auch das Aufkommen auf den Hauptstrecken zurückgehen. Als Vergleich kann das Bild eines Hauptflusses mit seinen Nebenflüssen (= Zuflüssen) dienen. Ein Fahrgast oder Verlader im Güterverkehr wird für die gesamte Strecke die Straße nutzen, wenn der Weg zum nächsten Bahnhof immer länger wird.

Verkehrswege hatten schon immer volkswirtschaftliche Bedeutung. Sie sind ein wichtiger Standort für die Bevölkerung und die Wirtschaft. In diesem Sinne haben alle Verkehrswege eine Daseinsfunktion. Ihre hohe Kapitalbindung und lange Haltbarkeit erfordert eine langfristige Planung. Sowohl die Planung, der Bau und der Unterhalt eines Verkehrsweges, als auch der Betrieb, der auf diesem stattfindet, bewegt sich in einem Spannungsfeld von Ökonomie und Ökologie. Der Staat müßte im Auftrag seiner Bürger ein Interesse daran haben, daß der Verkehr zuverlässig und möglichst kostengünstig abgewickelt wird. Daneben gewinnt der Umweltaspekt zunehmend an Bedeutung: Der Verkehr sollte möglichst umweltverträglich ablaufen. Diese genannten Ziele können am besten durch einen vernünftigen Mix aller zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel erreicht werden.

Dazu ist eine Infrastruktur erforderlich, die es möglich macht, daß jeder Verkehrsträger diejenigen Aufgaben erfüllen kann, für die er am besten geeignet ist. Unter Abwägung der verschiedenen Argumente, die für und gegen eine Privatisierung des Schienen- und Straßennetzes sprechen, erscheint es sinnvoll, den **Betrieb** auf diesen Netzen von **privaten Unternehmen** durchführen zu lassen, die **Netze** selbst aber als Aufgabe des **Staates** zu belassen. Dieser muß sich auch bemühen, faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu schaffen. Die Bereitstellung der Infrastruktur ist dafür eine wichtige Voraussetzung. Dies gilt nicht nur für das Straßennetz, sondern in gleicher Weise für das Schienennetz. **Damit wird einer geplanten Privatisierung des Schienennetzes widersprochen.**

Zu diesem Beitrag noch folgende Notiz:

Die Abgeordnete Angelika Graf (SPD) fragte die Bundesregierung, wie sie die Forderung nach einer Privatisierung des gesamten Straßennetzes des Bundes zur Jahrtausendwende beurteile.
Sie erhielt vom Parlamentarischen Staatssekretär Manfred Carstens folgende Antwort: Eine vollständige Privatisierung des gesamten Straßennetzes des Bundes, d. h. der Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen, kann aus der Sicht der Bundesregierung bereits deshalb nicht in Betracht kommen, weil die dafür notwendigen Voraussetzungen für die Erhebung von Mautgebühren zur Deckung der Kosten für Bau, Betrieb und Unterhaltung zumindest auf Bundesstraßen auch langfristig nicht gegeben sein werden.
Demgegenüber waren die Möglichkeiten einer Privatisierung der Bundesautobahnen Gegenstand von Untersuchungen im Auftrag der Bundesregierung. Nach dem 1995 vorgelegten Prüfungsergebnis stellt die vollständige Privatisierung des Autobahnnetzes, d.h. eine Veräußerung der Autobahnen und die Abschaffung des bestehenden Systems der Auftragsverwaltung durch die Länder, aus heutiger Sicht kein geeignetes Lösungsmodell dar, um die Bedingungen im Bundesfernstraßenbau zu verbessern. Nur Modelle, die den Wettbewerb erhalten oder mobilisieren, können Zukunftschancen haben, nicht aber der Ersatz eines staatlichen Monopolsystems durch ein privates. Vor diesem Hintergrund waren im Rahmen der Untersuchungen vom Gutachter Vorschläge entwickelt worden, die auf regionalisierende Privatisierungsschritte von Einzelstrecken oder Teilnetzen abzielen.
Eine Voraussetzung für weitere Privatisierungsschritte ist die Einführung einer streckenbezogenen Gebühr für schwere Lkw zu Beginn des nächsten Jahrzehnts, wodurch die Refinanziernung der Vergabe von Konzessionen möglich wäre.
Denkbar wäre dann z. B. auch die vollständige Privatisierung von Teilbereichen wie die Unterhaltung von Bundesfernstraßen.
Diese Vorschläge werden im Rahmen der weiteren Überlegungen der Bundesregierung intensiv geprüft.

Bundesverkehrsministerium (BVM) übt Kritik an der EU-Politik

Kritisiert hat das BVM die Niederlande, die im Seehafen-Hinterlandverkehr die kostenlose Nutzung des Eisenbahnnetzes zulassen. In einem Europapapier an den Verkehrsausschuß des deutschen Bundestages bezeichnet das BMV Nutzungsentgelte auf allen internationalen Schienenkorridoren als unverzichtbar.
Eine europäische Eisenbahnbehörde für das Fahrwegmanagement lehnt das BMV ab. Bekanntlich hatte die EU-Kommission eine solche Behörde in ihrem Weißbuch „Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahnen in der Gemeinschaft (Siehe 1. Artikel) vorgeschlagen.
Weiter lehnt das BMV die Bestrebungen der EU-Kommission ab, die Außenbeziehungen auf dem Gebiet des Verkehrs noch stärker durch Brüssel regeln zu lassen. Zwar erkenne Bonn die grundsätzliche Zuständigkeit der EU an. Bonn wolle jedoch, solange sich die wirtschaftlichen Verhältnisse in den ehemaligen Staatshandelsländern nicht konsolidiert hätten, weder den bilateralen noch den Transit- oder Kabotageverkehr freigeben. Vor Öffnung der Märkte seien angemessene Wegekostenregelungen unumgänglich.

Vision von 2000 plus für die Verkehrspolitik – Dieter Ludwig, Präsident des VDV – „Bundesinfrastruktur AG"

Ein teilweise düsteres Szenario schildert Dieter Ludwig zunächst, um dann auf seine verkehrspolitische Vision 2000 plus einzugehen:

- Weiter sinkende Preise im Güterverkehr,
- Verkehrsinfrastruktur in Ballungsräumen ist nicht mehr wesentlich vermehrbar.
- Auch mit gesunkenen Verkehrsanteilen ist die Bahn noch ein wichtiger Faktor zur Bewältigung des Transportgeschehens in der Bundesrepublik und in Europa,
- DB Cargo und die anderen deutschen Eisenbahnen leiden, wie Straßengüterverkehr und Binnenschiffahrt, unter sinkenden Einnahmen, zahlen aber die höchsten Trassenpreise in Europa.

Die Vision sieht wie folgt aus:

- Die Verkehrsinfrastruktur gehört unter eine einheitliche Verantwortung mit gleichartigen Rahmenbedingungen. Bund und Länder teilen sich diese Verantwortung nach ihrem Interesse an den Verkehrswegen, so wie es bei der Straße heute bereits der Fall ist.

- So kann der Bund seine Verantwortung in eine Infrastruktur AG einbringen (wie es der DIHT bereits vorge schlagen hat).

- Wegeabgaben werden vor allem nach der Nachfrage, aber auch nach gesamtstaatlichen Gesichtspunkten wie Raumordnung, Strukturpolitik, Umweltauswirkungen usw. erhoben.

- Neue Telematiksysteme helfen, diese Abgabenpolitik umzusetzen.

Die Verkehrspolitik muß heute tätig werden, wenn wir 2000 plus ein funktionierendes Güterverkehrssystem haben wollen. Ein liberales System mit Wettbewerb ist am besten geeignet, die Verkehrsunternehmen anzuspornen und den Wünschen der Verlader nachzukommen. Es kann aber nur funktionieren, wenn die Infrastruktur allen Verkehrsträgern zu fairen Bedingungen zugänglich ist.

Allerdings hat dann auch die Leistung ihren Preis. Wer schnell und qualitativ hochwertig bedient werden will, wird eben tiefer in die Tasche greifen müssen als der, dem die Lieferzeit nicht so wichtig ist.

Transportrecht wird reformiert

Das deutsche Transportprivatrecht wird vereinfacht, modernisiert und dereguliert. das sieht ein Gesetzentwurf des Bundesjustizministers vor, den das Bundeskabinett verabschiedet hat.
Der Entwurf des Transportrechtsreformgesetzes (TRG) faßt das gesamt Transportprivatrecht im Handelsgesetzbuch zusammen.

Die Zielsetzungen sind folgende:

- **Rechtsvereinheitlichung**

  Bisher ist das Frachtrecht in verschieden Regelungen erfaßt (Kraftverkehrsordnung, Teile der Eisenbahnverkehrsordnung, Teile des Binnenschiffahrtsgesetzes, Beförderungsbedingungen für den Umzugsverkehr). Künftig soll es in gestraffter Form imHandelsgesetzbuch für die drei Verkehrsträger Eisenbahn, Straße und Binnenschiffahrt zusammengefaßt werden. Unterschiede in den Regelungen sollen abgebaut werden und der Unterschied zwischen Güterfern- und Güternahverkehr soll vollständig verschwinden.

- **Liberalisierung und Deregulierung**

  Für Schiene und Straße schafft das neue Recht mehr Spielraum für Einzelvereinbarungen und damit auch für mehr Wettbewerb der Anbieter. Zwingende Vorschriften sollen auf grundlegende Vorschriften für die Haftung beschränkt werden. Darüber hinaus werden insbesondere das Fracht- und Lagerrecht erheblich dere guliert. Der Frachtbriefzwang entfällt.

- **Modernisierung und Internationalisierung**

  Insbesondere im Frachtrecht erfolgt eine Angleichung an die bewährten internationalen Regelungen des Übereinkommens über die Beförderung im internationalen Straßengüterverkehr, CMR. Sonst orientiert sich der Entwurf an der modernen Transportrechtspraxis. Erstmals wird das Umzugsrecht gesetzlich verankert. Völlig neu sind auch die Regelungen für den multimodalen Verkehr. Im Lagerrecht wird die Verordnung über Orderlagerscheine abgeschafft.

Auch der Etat des Bundesverkehrsministers ist durch die Haushaltssperre betroffen; Haushalt 1998

Seit dem 10. Juni gilt für den gesamten Bundesetat eine Haushaltsperre. Bestimmte Ausgaben dürfen nur mit Einwilligung des Bundesfinanzministeriums (BMF) getätigt werden. Davon ist auch der Verkehrsetat des BVM 1997 betroffen, der 44,5 Mio beträgt.
Zustimmungspflichtig sind alle Verwaltungsausgaben von über 1 Mio DM und Investitionsausgaben ab 10 Mio DM. Überdies hat der BMF sich bei neuen Verpflichtungen die Zustimmung ausdrücklich vorbehalten.

Für das kommende Jahr wird der Haushalt des BMV nach dem Etatentwurf des Bundeskabinetts auf 43,15 Mrd DM, also um 350 Mio DM geringer ausfallen. Dennoch kann Bundesverkehrsminister Wissmann die Investitionen in den Verkehrswegebau sogar leicht steigern. Dies wird dadurch erreicht, daß der Zinsendienst an das Bundeseisenbahnvermögen reduziert wird und es Abstriche bei den Personalkosten für die Bahn gibt.
Bei den Anlagen für den Kombinierten Verkehr sollen nunmehr auch private Unternehmen unterstützt werden. Für diese Zwecke sind 1998 30 Mio DM vorgesehen.

Die Seeschiffahrt erhält 50 Mio DM, das sind 20 Mio mehr als 1997. Die Gelder dienen dazu, die Ausflaggungen zu bremsen.

Den größten Anteil erhält die DB AG mit 24,876 Mrd DM, wovon 6,7 Mrd DM auf Investitionen entfallen, das sind 500 Mio DM weniger als in 1997. Trotzdem werden bei der DB AG auch im nächsten Jahr unverändert 9 Mrd DM investiert, die geringeren Bundesmittel sollen durch erhöhte Eigenmittel der DB AG ausgeglichen werden.

Der Straßenbauetat wird mit 10,2 Mrd DM dotiert, davon sind 8,2 Mrd DM für Investitionen in Neu- und Ausbau sowie in die Unterhaltung des Straßennetzes vorgesehen. 100 Mio DM mehr stehen damit für Investitionen in den Straßenbau zur Verfügung. *(Damit wird auch im kommenden Jahr mehr in die Straße als in die Bahn investiert.)*

Der Investitionsansatz für die Bundeswasserstraßen in Höhe von 1,2 Mrd DM steigt um 100 Mio gegenüber dem Betrag von 1997. Insgesamt sind für die Bundeswasserstraßen 2,9 Mrd. DM vorgesehen.

Für die Luftfahrt sieht der Haushalt unverändert 1 Mrd DM vor.
Die Mittel für den Transrapid werden von gegenwärtig 75 Mio DM auf 100 Mio DM aufgestockt.

Elke Ferner (SPD) gehen die Mittelkürzungen für die Bahn zu weit. Während Straße und Wasserstraße sogar Zuwächse zu verzeichnen haben, würden die Bundesmittel für die Bahn von Jahr zu Jahr gekürzt. Nachdem 1994 noch 10 Mrd DM zur Verfügung standen, müsse sich die Bahn im nächsten Jahr mit 6,7 Mrd bescheiden. davon entfielen 3,7 Mrd DM auf die sogenannten investiven Altlasten für die frühere Reichsbahn, sodaß für Neu- und Ausbaumaßnahmen noch 3 Mrd DM zur Verfügung stünden. Als „skurril" bewerte Elke Ferner die Tatsache, daß di e Bahn mittlerweile 450 Mio DM für die Rückzahlung von zinslosen Darlehen an den Bund aufbringen müsse. Demgegenüber wolle Wissmann die Mittel für den Transrapid aufstocken.

Eisenbahnen

Fünfjahresplan Schiene 1998 – 2002

Der Fünfjahresplan Schiene, der im April 1997 den Fraktionen des Deutschen Bundestags vorgelegt wurde, sieht unter dem Vorbehalt der jeweiligen haushaltspolitischen Erfordernisse jährliche Investitionen des Bundes von insgesamt 7,2 Mrd DM vor. Zusätzlich hat dazu die DB AG für die nächsten fünf Jahre 6,4 Mrd eingeplant, sodaß der Gesamtplan eine Höhe von 42,4 Mrd DM erreicht.
Wesentliche Ziele des Planes sind:

- Inbetriebnahme der ABS Uelzen – Stendal (eingleisig elektrifiziert) sowie der NBS/ABS Hannover – Berlin in 1998.
- Fortführung der Arbeiten an der NBS/ABS Nürnberg – Erfurt mit dem Ziel, daß die NBS Ebensfeld – Erfurt 2004/5 in Betrieb gehen kann.
- Fortführung der Arbeiten an der NBS Erfurt – Leipzig/Halle mit dem Ziel, daß 2001 auf dem Abschnitt Gröbers – Leipzig der Verkehr aufgenommen werden kann.
- Vollständiger Ausbau der Strecke Berlin – Halle/Leipzig mit Vmax = 200 km/h bis zum Jahr 2002.
- Fertigstellung der ABS Leipzig – Dresden, sodaß ab 1998 zwischen Leipzig und Dresden - Neustadt eine Fahrzeit von unter einer Stunde verwirklicht werden kann. Der Weiterbau des Abschnittes Riesa – Dresden steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Planung des 2. Bauabschnittes der S-Bahn Dresden Hbf – Meissen – Trebitschtal und seiner Finanzierung.
- Die NBS Köln – Rhein/Main soll stufenweise realisiert werden, mit dem Ziel der DB AG, den Abschnitt Raunheim – Siegburg mit Anschluß von Wiesbaden Ende 2000 in Betrieb zu nehmen.

Die privat vorfinanzierte NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt – München soll bis 2003 fertig werden.
Die ABS/NBS Stuttgart – Augsburg soll nach Schaffung des Baurechts gemeinsam mit „Stuttgart 21" beginnen.
Die ABS Saarbrücken – Ludwigshafen, Bestandteil der Schnellverbindung von Paris, soll in einem ersten Schritt Linienverbesserungen erhalten und ab 1998 neigetechnikreif werden. Mit der Umfahrung von Schifferstadt wird noch in diesem Jahr begonnen.
Bei der Strecke Karlruhe – Stuttgart –Leipzig/Dresden wird bis 1999 eine Fahrzeitverkürzung von 78 Minuten zwischen Nürnberg und Dresden durch die Neigetechnik angestrebt. Mittel des Fünfjahresplanes werden im Abschnitt Hof – Leipzig/Dresden eingesetzt.

Die Ausbaumaßnahmen zwischen Augsburg und München sollen bis zum Fahrplanwechsel 2004 zum Abschluß kommen.

Beim Ausbau des Knotens Berlin sollen die Strecken Staaken - Friedrichstraße und Friedrichstraße - Hauptbahnhof bis 1998 fertiggestellt bzw. grunderneuert sein. Die Nord-Südverbindung mit dem Lehrter Bahnhof und der nördliche Berliner Innenring sollen bis 2002 in Betrieb gehen und die Strecken Südkreuz - Blankenfelde und Südkreuz - Ludwigsfelde realisiert sein. Bei der Berliner S-Bahn sollen bis zum Jahre 2002 die wichtigsten Lücken geschlossen und wesentliche Teile des Netzes grunderneuert sein.
Weiter soll eine Reihe von Bahnknoten ausgebaut werden, um sie der Leistungsfähigkeit der Zulaufstrecken anzupassen.

Für den Kombinierten Verkehr sind jährlich 200 Mio DM vorgesehen. Mit einem Volumen von 317,5 Mio sollen sieben Terminals in Basel, Erfurt, Großbeeren, Köln, Kornwestheim, Karlsruhe und Leipzig-Wahren bis 1998 ausgebaut werden. Für weitere Güterverkehrszentren sind Terminals in der Planung.

DB Cargo hat die Wende geschafft - Dürr auf der Bilanzpressekonferenz im Mai 1997

DB Cargo hat in den ersten vier Monaten nach den konjunkturellen Einbußen des vergangenen Jahres die Wende geschafft, erklärte Heinz Dürr, damaliger Vorsitzender der DB AG, anläßlich der Bilanzpressekonferenz am 15.5.97. Der Umsatz lag mit knapp 2,2 Mrd DM um etwa 2% über den Vorjahreswerten, die Menge habe sich um mehr als 3% und die Verkehrsleistung um 5% erhöht. Der Stückgutverkehr habe im ersten Quartal 110 Mio DM umgesetzt.
1996 ist der Umsatz um 1,3% auf 30,2 Mrd DM gestiegen, das Betriebsergebnis vor Steuern habe sich mit 721 Mio DM weiter stabilisiert. Zu alledem hat die DB 2,8 Mrd weniger Bundesmittel erhalten als 1995.
Weil Leistungen des Bundes für Infrastrukturdefizite und Personalüberhänge nicht als Erträge, sondern nur als Einlagen gewertet werden, bekommt der DB Konzern für die Jahre 1994 und 1995 518 Mio DM vom Finanzamt zurück, sodaß sich ein Jahresüberschuß von 1,2 Mrd ergibt. Er wird - sofern der Eigentümer zustimmt - zusammen mit dem Gewinnvortrag den Gewinnrücklagen zugeführt, sodaß sich das Eigenkapital auf 13 Mrd DM erhöht.
Die DB AG erlöste in 1996 24,4 Mrd DM nach 23,7 in 1995. Das Ergebnis ist vor Zinsen und Beteiligungen mit 757 (330) Mio DM ausgewiesen. Dabei ist der Buchgewinn aus dem Verkauf der Anteile an der Telekommunikationsgesellschat DBKom/Arco zu berücksichtigen, erläuterte Diethelm Sack, der die Ausführungen zu den Finanzen machte: „Auf vergleichbarer Basis steigt das Betriebsergebnis nach Zinsen von 293 im Jahr 1995 auf 333 Mio im Jahr 1996 um rund 14%."
Der Güterverkehr ist um 4,9% zurückgegangen – innerhalb des Konzerns von 7,825 auf 7,222 Mrd DM. Ausgenommen den Stückgutverkehr, hätten auch 1996 alle Transportbereiche schwarze Zahlen geschrieben.

Eine positive Bilanz zog Dürr auch bei der Bahnreform: Der Konzern erziele 6% mehr Umsatz als die Bahn im letzten Jahr ihres Behördendaseins. Jedes Geschäftsjahr sei mit positivem Ergebnis abgeschlossen worden. Die Produktivität der Mitarbeiter habe sich in den letzten drei Jahre um 60% erhöht. Im gleichen Zeitraum habe die DB AG rund 41 Mrd DM investiert: „Das entspricht den Gesamtinvestitionen der beiden Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn in den letzten zehn Jahren." Bis zum Jahre 2000 würden weitere 81 Mrd DM investiert.

Neues Angebot bei DB Cargo

In den Fahrplanwechsel 1997 startete DB Cargo mit einer Vielzahl neuer und qualitätsoptimierter Güterzüge. Die Intercargoverbindungen wurden um 56 Züge auf 172 Züge ausgeweitet, die im Nachtsprung 18 große Wirtschaftsräume miteinander verbinden. Neun der 36 Inter-Kombi-Express-Züge mit Vmax = 140 km/h gewinnen damit eine Fahrzeitverkürzung von einer Stunde. Mit der Eröffnung der „Beltquerung" gibt es um vier Stunden kürzere Verbindungen nach Skandinavien. Dafür stellt DB Cargo den Güterzugverkehr über die Vogelfluglinie ein. Bis Ende 1999 will DB Cargo rund 500 Mio in die Modernisierung der Zugbildungsanlagen investieren.

Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV)

Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland haben aufgrund § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen. Der Grundsatz gilt auch für ausländische Unternehmen, wenn die Gegenseitigkeit verbürgt ist. Es soll ein Rahmen gesetzt werden für die Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs und für die Erhebung diskriminierungsfreier Entgelte, ohne in die unternehmerischen Entscheidungskomponenten einzugreifen. Zugleich soll die Richtlinie 95/19 EG des Rates vom 19.6.1995 umgesetzt werden, die Sonderbestimmungen für den Netzzugang im grenzüberschreitenden Verkehr internationaler Gruppierungen und im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr enthält.

Betriebseinstellungen

Nebenbahn Walthershof (Erzgebirge) - Crottendorf: Einstellung des Gesamtbetriebes
Berthelsdorf (Erzgebirge) - Langenau (Sachsen), Waldheim - Rochlitz (Sachsen) und Greiz - Neumark (Sachsen): Einstellung des Reisezugbetriebes
Abzweigstelle Albrechtshof und der Bahnhof Fort-Zinna wurden aufgelassen.

Verbesserungen im Fernverkehr der DB AG

Wichtigste Neuerung ist die Einrichtung der ICE-Linie 10 zwischen Berlin und Köln im Zweistundentakt. Mit der 1998 vorgesehenen Schnellfahrstrecke Hannover - Berlin wird sich die Fahrzeit von 5 1/2 Stunden um ein Stunde verkürzen. Gleichzeitig werden die ICE-2- Steuerwagen zum Einsatz kommen, die eine Flügelung im Ruhrgebiet möglich machen. In Hamm werde die Halbzüge verbunden bzw getrennt, die jeweils über Dortmund - Düsseldorf und über Hagen - Wuppertal fahren.
Auf der Strecke Hamburg - Berlin kommt auch ein ICE zum Einsatz, der mit 2 Stunden und 15 Min die legendäre Fahrzeit des „Fliegenden Hamburgers" im Jahr 1936 nur um drei Minuten unterbietet. (Diese Strecke - Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 2 - mit 290 km Länge ist zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert worden. Im Bahnhof Hagenow-Land steht eine Fernsteuerzentrale, dort ist auch zweigleisiger Abzweig nach Holthusen entstanden, der einen durchgehenden elektrifizierten Verkehr nach Schwerin ermöglicht.)
In dieser Relation soll eines Tages der Transrapid schweben.

Verzögern wird sich der Einsatz der sogenannten Thalys-Züge von und nach Aachen - Köln.

Auf unbestimmte Zeit verschoben wird die Einführung der Metropolitan-Züge wegen Trassenproblemen mit dem Nahverkehr.

BUND kritisiert Wegfall des Brieftransportes per Bahn

Der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) bezeichnet die Einstellung des Brieftransport per Bahn als eine grundfalsche Entscheidung. „In Sonntagsreden predigt die Bundesregierung die V erlagerung von Verkehr weg von der Straß auf die Schiene, und die bundeseigene Post AG tut genau das Gegenteil". Die Briefverteilung auf bundesweit 83 automatisierte Postbriefzentren, alle auf der grünen Wiese gebaut, autobahnnah, aber ohne Gleisanschluß, sei ein Bärendienst an Umwelt und Arbeitsmarkt. Mit dem Aus für die Postzüge ende eine über hundertjährige Zusammenarbeit der Post mit der umweltfreundlichen Eisenbahn.

Deutsche Bahn AG hat keine Stillegungsprogramme

Zu diesem Thema äußerte sich der Vorstand der DB AG am 13. 2. 1997:

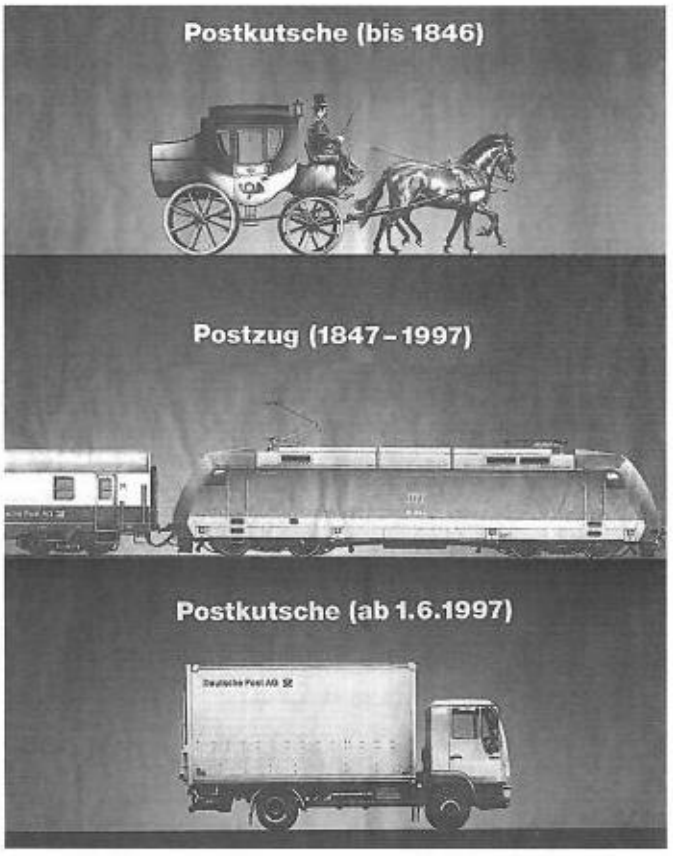
1. Es gibt keine Stillegungs- oder Streckenabgabeprogramme und keine entsprechenden Beschlüsse des Vorstandes der DB AG.

2. Das rund 40 000 km lange Streckennetz des DB AG ist neben den Mitarbeitern der größte Aktivposten des Unternehmens. Jedes Jahr werden zur Modernisierung dieses Streckennetzes rund 10 Mrd DM aufgewendet.

3. Die DB AG ist äußerst interessiert, möglichst viel Verkehr auf möglichst vielen Strecken zu betreiben. Deshalb wurde ein großes Investitionsprogramm auch für neue Wagen und Zugmaterial aufgelegt.

4. Ungeachtet dessen sind Bahn und die Länder – in deren Verantwortung mit der Bahnreform die Bestellung von Bahnverkehrsleistungen übergegangen ist – aufgefordert, auf Wirtschaftlichkeit im Schienenpersonennahverkehr zu achten. Dies nicht zuletzt im Interesse der Steuerzahler, die dabei die Hauptlast zu tragen haben.

5. Rund 12 000 km des Netzes sind Nebenstrecken, auf denen Personen- und Güterverkehr im Nah- und



Zeitungsanzeige der DB AG.

Regionalbereich betrieben wird. Teilweise haben diese Strecken eine sehr schwache Auslastung und können gleichzeitig nur mit sehr hohen Aufwendungen für die Instandhaltung aufrechterhalten werden.

6. Die Bahn muß für ihre Planungen wissen, ob die Länder auch in Zukunft, und zwar für einen längeren Zeitraum, Verkehr auf diesen Strecken bestellen. Nur so kann die DB AG Investitionen, die aus Steuermitteln und damit von der Allgemeinheit bezahlt werden, rechtfertigen.

7. Um den Ländern eine Basis für ihre Überlegungen zu geben, werden alle Nebenstrecken untersucht, mit dem Ziel, den Deckungsgrad der Erlöse im Verhältnis zu den Kosten festzustellen.

8. Im übrigen sind in vielen Ländern Bestellungen über Jahre hinaus festgelegt. Beispiel Bayern: Vor wenigen Tagen hat Verkehrsminister Otto Wiesheu dies bis zum Jahr 2005 bestätigt. Wenn Minister Wiesheu sagt, da kann die Bahn gar nicht raus, so bestätigt die DB AG: „Wir wollen gar nicht raus. Aber wir wollen wirtschaftlich arbeiten und kostengünstige Verkehrsleistungen anbieten.

9. Von Stillegungen im Zusammenhang mit diesen Untersuchungen zu sprechen, ist böswillig. Daß es Strecken gibt, auf denen wirtschaftlich kein Verkehr mehr sinnvoll ist, ist allen bekannt. Eine 2000-Diesellok, die drei Wagen zieht, in denen vier Fahrgäste sitzen, ist ökonomisch und ökologisch unsinnig.

10. Wenn auf einer Strecke tatsächlich kein Verkehr mehr nachgefragt wird, so ist zu klären, ob sie aufzugeben oder zu sichern ist. Auch darüber gibt es Vereinbarungen mit den Ländern. Beispiel Nordrhein-Westfalen: Über mehrere Strecken, auf denen kein Verkehr mehr stattfindet, wird mit der Landesregierung verhandelt. Ziel ist, die Strecke für fünf Jahre zu erhalten, um möglichen Verkehrsentwicklungen auch in Zukunft eine Chance geben zu können.

Die GRV ist durch den Hinweis in Ziff. 9 auf die 2000 PS-Diesellok, die nur drei Wagen zieht, etwas verunsichert und fragt sich, ob bei den Untersuchungen, statt der Diesellok mit drei Wagen moderne Leichttriebwagen unterstellt wurden. Mit der erwähnten Lösung ist kein Staat mehr zu machen. Auf der anderen Seite ist die DB AG auch nicht sicher, ob das entsprechende Land nach Ablauf eines Vertrages sie wieder oder ein kostengünstigeres Eisenbahnunternehmen einsetzt. Dies zwingt die DB AG zur Modernisierung des Betriebes auf Nebenstrecken, weil sie sonst auf der Verliererseite steht.

Die Grünen veröffentlichten im März interne Pläne der Bahn, wonach in Bayern 82 Strecken stillgelegt werden sollten. Insgesamt seien 12 000 km Schiene unrentabel. Die meisten davon lägen in Ostdeutschland. Die vom Geschäftsbereich Netz ausgewählten Strecken gehören „nicht zum langfristig gesicherten Bestandnetz". Für die Instandhaltung dieser Trassen will der Geschäftsbereich Netz den Unterlagen zufolge kein Geld mehr ausgeben. Ein großer Teil der schwach ausgelasteten Strecken soll an andere Bahnbetreiber abgestoßen werden.
Der Bayerische Verkehrsminister Otto Wiesheu sagte dazu, daß Stillegungen nicht nachvollziehbar seien, denn die DB habe sich verpflichtet, bis zum Jahre 2001 auf den erwähnten 82 Strecken Verkehrsleistungen zu erbringen. Stillegungen ohne Einverständnis der Staatsregierung wären eine Vertragsverletzung. Laut den internen Planungen will die DB ihre Gelder ausschließlich in wirtschaftlich tragfähige, zukunftsträchtige Strecken investieren und sich nicht mehr nach politischen Forderungen richten.

Jetzt hat sich auch bereits der neue Vorstandsvorsitzende der DB AG, Johannes Ludewig, zu diesem Thema anläßlich eines Grußwortes zum 2. Deutschen Nahverkehrstag am 11./12. 9. 97 in Bingen geäußert:

Die Ergebnisse der kritischen Bestandsaufnahme zur Wirtschaftlichkeit des Streckennetzes sollen zu Konsequenzen führen, die „unsicheren" Strecken wirtschaftlich zu machen. Das Instrumentarium reicht von der Ausschöpfung der Rationalisierungspotentiale beim Fahrweg über die Trassenvergabe an kleinere kostengünstigere Eisenbahnunternehmen bis zu erhöhter Auslastung, beispielsweise durch Güternahverkehre. Allerdings stehen hier auch die Bundesländer als Aufgabenträger und Besteller in der Verantwortung. Denn mit dem bestellten Leistungsumfang können sie in hohem Maße zum dauerhaften Bestand von „unsicheren" Strecken beitragen.
Vereinzelte Streckenstillegungen aus ökonomischen und ökologischen Gründen kann niemand ausschließen, aber sie sind dann die ultima ratio. Oberste Handlungsmaxime ist immer das übergeordnete Ziel der Bahnreform: Mehr Verkehr auf die Schiene zu holen. Dazu brauchen wir den Nahverkehr nicht nur in seiner „klassischen" Funktion, sondern auch als Zubringer des Fernverkehrs.
In diesen Monaten sind die meisten Verkehrsverträge zwischen der DB AG und den Bundesländern neu zu verhandeln. Gleichzeitig müssen Gespräche zwischen der Bundesregierung und den Ländern gemäß der Revisionsklausel im Regionalisierungsgesetz über die Höhe der Bundesleistungen für den Nahverkehr geführt werden.

Die Konjunktur sorgt meist nicht für weniger Arbeitslose, sondern nur für höhere Produktivitätsgewinne. Diese werden meist zum Abbau von Arbeitskräften eingesetzt.

Rote Türme für Haltepunkte

Martin Lepper, Vorsitzender des Bereichs Personenbahnhöfe der DB AG, sagte im Januar in Stuttgart, die DB AG wolle die kleinere Haltepunkte auf dem Land attraktiver gestalten. Rote Türme sollten dort aufgestellt werden, wo bisher nichts ist. Sie werden mit einem Telefon, heizbaren Wartesitzen und einem Fahrkartenautomaten ausgestattet. Etwa die Hälfte der 6100 Bahnhöfe sind schlichte Haltepunkte ohne jegliche Ausstattung. Sie sollen nach und nach mit roten Türmen versehen werden. Eine Einheit kommt nach Lepper auf 100 000.- DM.

Neues Güterwagenwerk der DB AG in Hagen-Eckesey

Mit der Errichtung und Inbetriebnahme eines neuen und modernen Güterwagenwerkes im mittleren und östlichen Ruhrgebiet konnten im März 1997 fünf zum Teil 50 bis 80 Jahre alte Güterwageninstandhaltungsstellen (Wanne-Eickel, Herne, Dortmund Gbf, Hagen-Vorhalle und Kreuztal) geschlossen werden.
Durch die langfristig gesicherte Existenz des Rbf.Hagen-Vorhalle lag es nahe, die Planungen der früheren Bundesbahndirektion Essen aus dem Jahre 1988 zum Bau eines neuen Güterwagenwerkes in Hagen-Eckesey in neuer, zukunftsorientierter Form zu verwirklichen. Der Neubau des Werkes ist auch Bestandteil der neuentwickelten Werkstättenkonzeption der DB AG. Die Investitionen betrugen 40 Mio DM. Erstmals wurde hier in einem Güterwagenwerk der DB AG der volle Zweischichtbetrieb eingeführt. Es werden werktäglich 200 Güterwagen ausgebessert.

100 Jahre Fährdienst Sassnitz – Trelleborg

Am 1. 5. 97 feierte die DFO Deutsche Fährgesellschaft Ostsee (100 prozentige Tochter der DB AG) gemeinsam mit der Stadt Sassnitz das 100jährige Bestehen der regelmäßigen Fährverbindung zwischen Sassnitz und Trelleborg.
Der Liniendienst hatte am 1. 5. 1897 mit dem Salondampfer „Rex" begonnen, der im Februar 1900 gestrandet ist und dabei völlig zerstört wurde. Es ist hier nicht der Ort, die wechselvolle Geschichte der Fährlinie eingehender zu beschreiben.
Seit 1. 4. 1993 wird die Traditionslinie von der DFO zusammen mit dem schwedischen Partner SweFerry betrieben unter dem gemeinsamen Namen Hansa Ferry. Mit Eröffnung der Parallelroute Rostock – Trelleborg werden nur noch fünf Abfahrten angeboten. Im nächsten Jahr ist die Verlagerung des Fährdienstes aus dem überlasteten Stadthafen nach Sassnitz-Mukran beabsichtigt. Dort werden mit einem Aufwand von 175 Mio DM zwei zusätzliche Fähranleger und ein Passagierterminal mit den den erforderlichen Straßen- und Gleisanbindungen und Aufstellflächen geschaffen.

Streckenkapazität der DB AG soll stark steigen

Bis zum Jahr 2020 will die DB AG die Kapazität auf dem rund 40 000 km langen Streckennetz von rund 850 Mio Zugkilometern auf knapp 2 Mrd Zugkilometer steigern, so Heinz Dürr vor dem Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages (Strategie Netz 21).

Das Netz 21 soll vom Jahr 1998 an stufenweise eingeführt werden. Es basiert auf der Einrichtung von drei verschiedenen Streckennetzen:

- **Vorrangnetz: rund 10 000 km Strecken getrennt nach schnellem Personenverkehr (ca. 3500 km), Güterverkehr (ca. 4500 km) sowie S-Bahnverkehr (ca. 2000 km).**
- **Leistungsnetz: Ca. 10 000 km für Mischverkehr, aber mit weitgehend gleichen Geschwindigkeiten.**
- **Regionalnetz: Ca. 21 000 km für den Regionalverkehr.**

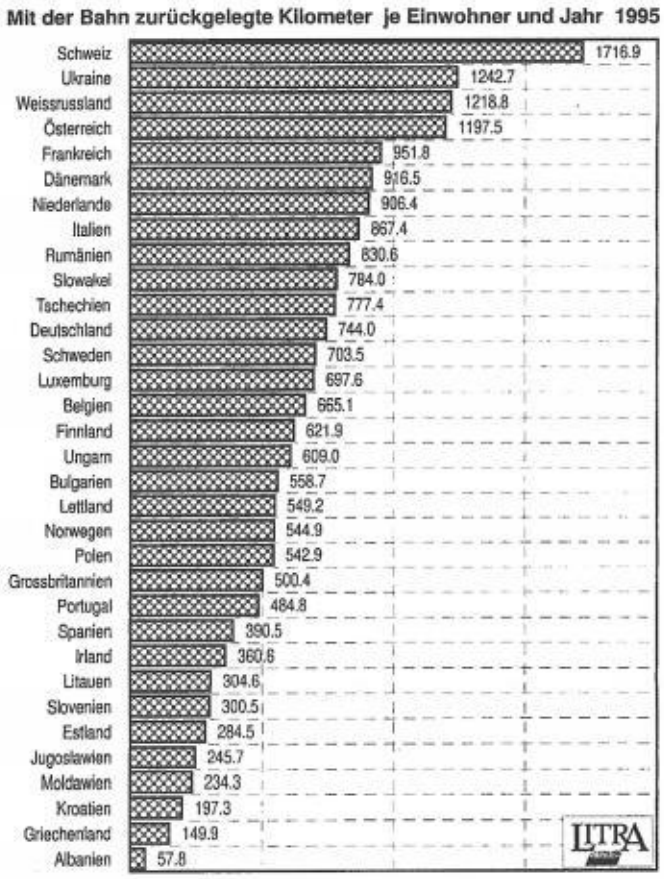
Das Netz 21 soll ab 1998 stufenweise eingeführt werden. In einem ersten Schritt werden drei Korridore Hannover – Würzburg, Hamburg – Ruhrgebiet – Rhein/Neckar und Ruhrgebiet – Hannover – Berlin eingerichtet, in denen Personen- und Güterverkehr „entmischt", d. h. auf jeweils separaten Strecken gefahren werden. Gemeinsam mit den bestehenden S-Bahnen sind dann bereits 50% des Vorrangnetzes verwirklicht.

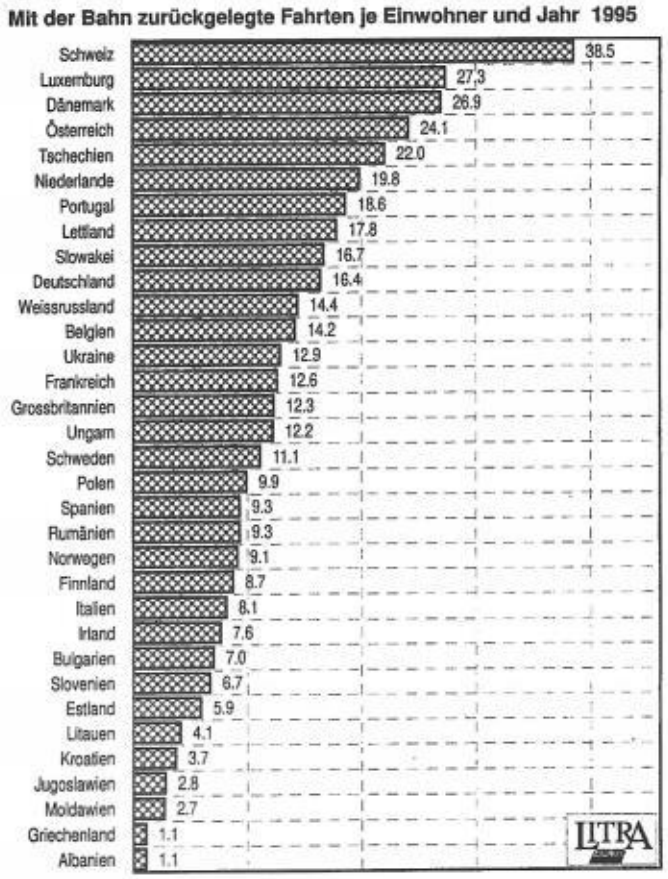
Zum sogenannten Leistungsnetz hat die GRV noch erhebliche Zweifel, ob es gelingen wird, die Geschwindigkeit der Güterzüge auf Reisezugniveau in absehbarer Zeit anzugleichen.

UIC 75 Jahre alt

Am 19.6. feierte der Internationale Eisenbahnverband (UIC) sein 75-jährige Jubiläum. Er wurde 1922 von 51 Bahnunternehmen in Paris gegründet. Der Präsident der UIC, Stig Larsson, Generaldirektor der SJ, sagte anläßlich des Jubiläums, die UIC müsse bessere Bedingungen für die Bahn schaffen. Dazu gehöre neben der Erhöhung der Effizienz und der Senkung der Kosten vor allem die Verbesserung des Images. Weiter gehe es darum, die einzelnen Verkehrsträger mit den durch sie verursachten externen Kosten zu belasten. Davon versprechen sich die Bahnen einen Vorteil, weil sie als vergleichsweise umweltfreundlich gelten. Der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs steht die UIC positiv gegenüber. Auch an der Vorbereitung der sogenannten Freeways beteiligt sich die UIC, indem sie Regeln für die Verkehre auf diesen Strecken aufstellen will.

Als Antwort auf all die Herausforderungen habe die UIC mittel- und langfristige Visionen für den Bahnverkehr entworfen. Im Herbst will sie den Eurailplan, einen Aktionsplan für Europa herausgeben.





39 mal pro Jahr mit der Eisenbahn
1995 ist jeder Bewohner der Schweiz im Durchschnitt 39 mal mit der Eisenbahn gefahren. Damit liegt die Schweiz an erster Stelle in Europa.

GEB legt Konzept für Schienenfreeways vor

Die Gemeinschaft der Europäischen Eisenbahnen (GEB) hat ihr Konzept transeuropäischer Freeways für die Schienenfracht im Frühjahr dieses Jahres der Brüsseler Verkehrskommission zugeleitet und dabei mehrere Trassen in Europa untersucht. Die Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis, daß sich die Wartezeiten an den Grenzen um 80% reduzieren und die Geschwindigkeit der Züge um 20% steigern lassen. Zum 1. 1. 98 werden zwei Korridore von Benelux nach Italien vorgeschlagen:

a) Antwerpen – Luxemburg – Frankreich – via Dijon nach Modane in Italien und weiter nach Genua und Mailand,

b) Rotterdam – Emmerich durch Deutschland – Basel – italienische Grenze.

In den kommenden Jahren sollten Freeways auch auf längeren Transitstrecken von der iberischen Halbinsel oder Griechenland hinzukommen.
Voraussetzung für die Freeways ist die Trennung von Fahrweg und Betrieb, woran es in manchem Mitgliedstaat noch mangelt. Als Benutzer der Freeways sind alle lizenzierten Eisenbahnen zugelassen. Organisiert und vermarktet werden die Freeways von nationalen Infrastrukturmanagern der jeweils berührten Netze. Diese Infrastrukturmanager arbeiten ohne gemeinsamen Sitz nur über Computer und Telefon zusammen. Die Infrastrukturmanager eines Freeways bestimmen einen Vorsitzenden, der die Fäden in der Hand hält, gegenüber Verladern einziger Ansprechpartner ist, die Funktionstüchtigkeit des Freeways pflegt und überwacht sowie Allianzen mit Spediteuren und Betreibern schmiedet.
Eines der heikelsten Themen ist die Aufteilung der Erlöse, denn die Gebührenerhebung in der EU ist uneinheitlich. Hier müssen die Infrastrukturmanager rasch eine Tarifannäherung anstreben. Dies ist bei den genannten Korridoren bereits im Gange. Auf der Trasse durch Deutschland wurde aber festgestellt, daß die Bahn gegenüber dem Lkw nicht wettbewerbsfähig ist.

DIW: Trassenpreise decken Kosten nicht

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) kam in einer Untersuchung zu dem Ergebnis, daß auch drei Jahre nach der Bahnreform die DB AG die Kosten für ihr Streckennetz nur etwa zu 56% decken kann. Nach DIW standen Netzkosten von 12,9 Mrd DM (1995 und 13,5

Mrd DM (1996) nur Einnahmen von 7,2 und 7,1 Mrd DM gegenüber, Das Institut widerlegt damit gleichzeitig die zum Teil heftige Kritik, die von den Bundesländern und NE-Bahnen an den Trassenpreisen mit der Öffnung des Streckennetzes geübt wurde. Die Trassenpreise seien sogar zu niedrig kalkuliert worden, weil im Zuge der Bahnreform die tatsächlichen Netzkosten verschleiert worden seien. Auch wegen der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen wird es langfristig nicht möglich sein, über den Trassenpreis eine volle Deckung der Fahrwegkosten zu erreichen, zumal die auf ein Minimum reduzierten Abschreibungen wieder kräftig ansteigen werden. DIW empfiehlt deshalb, die Trassenpreise an den laufenden Kosten und an einem klar definierten Teil der Kapitalkosten statt am Ziel der Vollkostendeckung auszurichten.

Neuer Mobilfunk für die Bahn

Ihre komplette betriebliche Kommunikation wird die DB AG in den nächsten drei Jahren auf moderne Mobilfunktechnologie umstellen, die auf dem bereits vorhandenen öffentlichen Mobilfunk aufbaut, aber für die Sicherheitsbedürfnisse des Betreibers erweitert wird. Das System nennt sich DIBMOF (Dienstleistungsintergrierender Bahn-Mobilfunk). Bisher betreibt die Bahn acht verschiedene Funkdienste. Das Kommunikationssystem baut auf dem „Globalsystem System for Mobile Communikation" (GSM) auf. Das geschah in enger Abstimmung mit den europäischen Nachbarn und wurde ergänzt zu GSM-R. Das R steht für Rail. Ein eigener Frequenzbereich ist den europäischen Bahnen zugewiesen worden, der nur von diesen genutzt wird. Das Projekt DIBMOF wurde bereits 1990 von der damaligen Deutschen Bundesbahn gestartet und ist Bestandteil des Projektes European Rail Traffik Management System (ERTMS). Die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main wird als erste ICE-Trasse GSM-R erhalten.
Über den funkbasierten Betrieb auf Nebenbahnen haben wir bereits in den GRV Nachr. Nr 32 berichtet.

Verspätungen bei der DB AG

Verspätungen sind weiter das tägliche Brot der Bahn bzw, ihrer Kundschaft. Jetzt drohen Führungskräften bei Verspätungen Gehaltseinbußen. Da mit diesen Zielvereinbarungen abgeschlossen worden sind, könnten sie bei Verschulden auch zur Kasse gebeten werden. Trotzdem dürfte der Nachweis schwierig sein.

Die Stiftung Warentest hat kürzlich ein Sonderhaft herausgegeben."Fahren & Sparen". Dabei hat die Stiftung festgestellt, daß im Bahnhof Berlin-Zoo 61% der Züge verspätet sind, gefolgt von Dresden mit 56% und Mannheim mit 50%, Hamburg und Frankfurt/Main je 42% . Untersucht wurden die Ankunftszeiten von 12 000 Zügen an zehn deutschen Testbahnhöfen. Etwa 14,5% hatten mehr als zwei bis drei Minuten Verspätung, 8,5% vier bis fünf Minuten, 9,2% zehn Minuten, 5,1% bis zu 20 Minuten und jeweils 1,6% waren bis zu oder über eine halbe Stunde zu spät. Die Nahverkehrszüge waren in der Regel pünktlicher als die Fernverkehrszüge und der ICE. Der Eurocity bildete das Schlußlicht. Ende letzten Jahres habe die Bahn eine Order herausgegeben, wonach die Unpünktlichkeit bis zum Sommer 1998 zu halbieren sei. Oberstes Ziel müsse eine verläßliche Bahn sein.

Die GRV möchte hierzu noch einen Ratschlag geben: Wenn auf den größeren Knoten der benutzte Zug verspätet ist, sollte der Zugchef - er ist ja mit der Zugleitung verbunden - auch angeben, ob der Anschlußzug nicht auch verspätet ist. So hetzt der Reisende mit Gepäck zum angebebenen Zug am neuen Gleis und wenn er dort ankommt, stellt er fest, er hätte gar nicht rennen müssen, denn der neue Zug hat ebenfalls Verspätung.

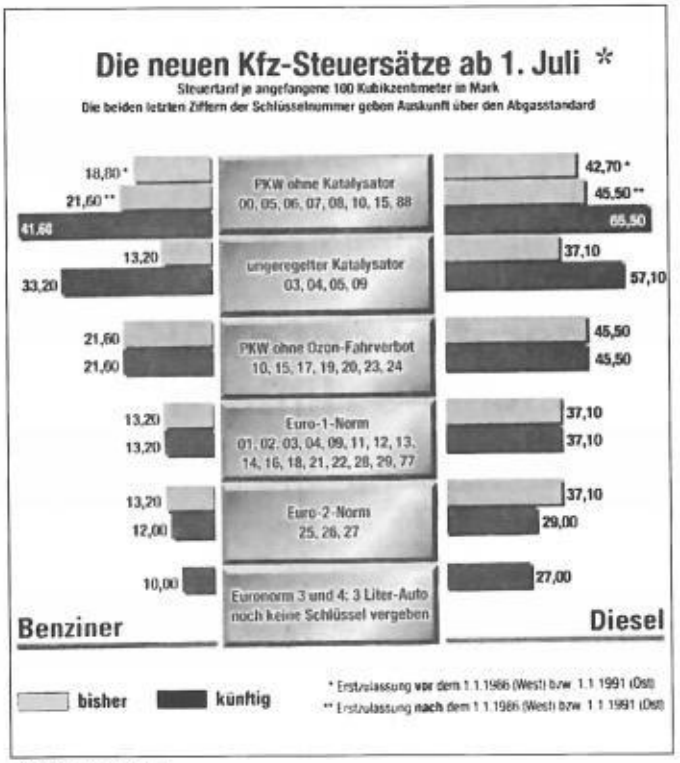
Personalabbau bei der DB AG

288 768 Mitarbeiter gab es Ende vergangenen Jahres im Konzern der DB AG. In diesem Jahr sollen mindestens 20 000 weitere Stellen abgebaut werden, erklärte Horst Föhr, für Personal zuständiges Vorstandsmitglied. Derzeit beschäftigt die Bahn 276 000 Mitarbeiter, davon 233 000 in der DB AG. Die Personalkosten konnten 1996 von 60 auf 54% abgesenkt werden. Der Personalabbau soll weitgehend sozialverträglich durchgeführt werden. Beim Gesundheitszustand der Mitarbeiter seien Fortschritte erzielt worden. Dieser stieg von 92,6% auf 93,5%, und im bisherigen Verlauf des Jahres 1997 sei er wieder um einen Prozentpunkt gestiegen. Mit derzeit 4 800 Lehrlingen dürfte die Bahn der größte Ausbilder in Deutschland sein. 1996 hat das Unternehmen die Rekordzahl von 1,2 Mrd DM für Bildung ausgegeben.

Andere Verkehrsträger

KFZ-Steuerreform
Wer „sauber" fährt, zahlt weniger

Die Kfz-Steuerreform war lange Zeit heftig umstritten: Viele plädierten für ihre Abschaffung und im Gegenzug für eine Erhöhung der Mineralölsteuer. (Auch die GRV hält langfristig an dieser Forderung fest.) Die Anhänger einer solchen radikalen Lösung konnten sich jedoch nicht durchsetzen. Seit 1. 7. 97 ist die Reform in Kraft. Teurer wird es für die etwa zehn Mio Besitzer von Fahrzeugen ohne Katalysator oder mit einem ungeregelten Kat. Für den Großteil der 40 Mio Autos in Deutschland bleibt für die rund 25 Mio Kfz, die die Euro -I-Norm erfüllen, alles beim alten. Entlastet werden nur die etwa 10% der Autobesitzer, deren Autos die seit 1. 1. 97 ohnehin vorgeschriebene Euro-2-Norm oder noch strengere Vorschriften erfüllen.



Quelle: BM Verkehr

* Die Schlüsselzahlen im mittleren Feld sind im Kraftfahrzeugschein eingetragen

Protest der Gewerkschaft Öffentliche, Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) gegen die Bayerische Staatsregierung

Am 27.2.97 protestierten etwa 1000 Mitglieder der ÖTV in München gegen das Vorhaben der Staatsregierung, alle auslaufenden Linienkonzessionen im ÖPNV zwangsweise europaweit auszuschreiben. Der zuständige Minister greife damit in die unternehmerische Entscheidung und in die kommunale Selbstverwaltung ein, während die Regierung meint, daß damit Rationalisierungspotentiale ausgenutzt werden sollten. Schließlich könne man auch verlangen, daß der Sieger bei der Ausschreibung das Personal des Verlierers übernimmt. Tarifverträge müßten ebenso eingehalten werden wie die Lenk- und Ruhezeiten. Die ÖTV verlangt in ihren „Eckpunkten" u.a., daß der Einsatz von Billigarbeitern aus anderen EU-Staaten verhindert werden muß. Unternehmen, die keinen Sitz in der BRD haben, dürften nicht an den Ausschreibungsverfahren teilnehmen

Nach Wissmann kommt der Transrapid doch auf die Spur

Allen Unkenrufen zum Trotz – der Transrapid kommt auf die Spur. Dieses Fazit hat Bundesverkehrsminister Wissmann aus den aktuellen Wirtschaftlichkeitsberechnungen und aus den Gesprächen zwischen Bund und der Privatwirtschaft gezogen. Auch der Bundeskanzler und der Bundesfinanzminister haben trotz der Haushaltsmisere diesem gemeinsamen Konzept zugestimmt.

Die neuen Daten sehen wie folgt aus:

- Die Zahl der Fahrgäste wird nurmehr zwischen 11,4 und 15,2 Mio / Jahr liegen.
- Die Zahl der Pkm wird sich zwischen 2,6 und 3,5 Mrd jährlich einspielen (bisher 4,1 Mrd Pkm).
- Hieraus ergibt sich eine entsprechend reduzierte Erlöserwartung von 700 bis 950 Mio DM/Jahr zu Preisen von 1996 (bisher 1,15 Mrd DM).
- Der Fahrweg kostet neuerdings 6,1 Mrd DM (+ 10%).
- Das Betriebssystem kostet 3,7 Mrd DM.

Die höheren Fahrwegkosten sind auf die 7 km längere Strecke zurückzuführen (Durchbindung bis zum Lehrter Bahnhof in Berlin und die Anbindung Schwerins).

Inzwischen haben sich die großen Baukonzerne aus dem Vorhaben verabschiedet. Auf Grund obiger Daten haben sich Thyssen, Siemens, Adtrans, die DB AG und der Bund auf ein neues Managementkonzept verständigt, das nach Überzeugung der Beteiligten eine tragfähige Finanzierung des Projektes zuläßt. Sie erwarten im Jahre 2010 (erstes Betriebsjahr) Erlöse von 790 Mio DM zu heutigen Preisen.
Das Konsortium ist offen für einen weiteren europäischen Partner. Der französisch-britische Bahntechnikkonzern GEC Alsthom strebt eine Beteiligung an. Ein Einstieg in das Transrapidprojekt könne der Beginn einer weitreichenden europäischen Zusammenarbeit sein. Der Weltmarkt für den französischen TGV, den deutschen ICE und das Transrapidsystem sei auf Dauer zu klein, als daß die Europäer sich hier weiter Konkurrenz machen könnten.

Das Konsortium wird eine private Finanzierungsgesellschaft gründen, die das Betriebssystem erwirbt, es der DB AG gegen ein Nutzungsentgelt zur Verfügung stellt und die Kredite abwickelt. Das Eigenkapital dieser Gesellschaft in Höhe von 500 Mio DM wird von den drei Konsorten (Firmen,Bahn und Bund) bereitgestellt.

- **Die DB AG übernimmt eine zentrale Rolle.** Sie betreibt das Gesamtsystem und baut den Fahrweg. Die DB AG muß keinen Eigenkapitalbeitrag mehr erbringen. Sie garantiert der Finanzierungsgesellschaft die Überweisung eines festen Nutzungsentgelts, das mit 72% kalkuliert ist.
- Der Bund finanziert das Projekt, in dem er die Mittel für den Fahrweg in Höhe von 6,1 Mrd DM zur Verfügung stellt. Industrie, DB AG und Bund haben vereinbart, daß sie jeweils zu einem Drittel an der Summe, die von den Erlösen nach Abzug der Mittel für die Betriebskosten und für die Bedienung des Kredits der Finanzierungsgesellschaft übrig bleibt, beteiligt werden.

Es ist vorgesehen, nach der Planungsintensivierung die Investitions- und Betriebskosten 1998 abschließend zu überprüfen, bevor ausgeschrieben wird.
An den Planungskosten wird sich die Industrie wie bisher mit 50% beteiligen.

Mit dem Projekt soll der Technologiestandort Deutschland gefestigt werden.

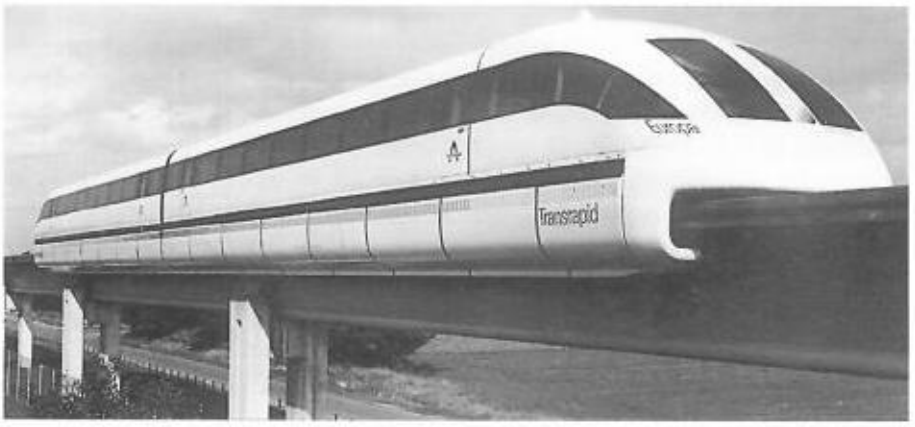
Die DB AG will mit der Entwicklungsgesellschaft des japanischen Magnetschwebebahnsystems in Forschungs- und Entwicklungsfragen kooperieren. Eine entsprechende Vereinbarung traf Bahnchef Heinz Dürr im April 1997 anläßlich einer Besichtigung der Maglev-Versuchsanlage in Japan. Trotz der unterschiedlichen Systeme sieht Dürr Möglichkeiten einer Zusammenarbeit bei Detailproblemen.

Im übrigen spricht die Fa. Thyssen wieder vom Transrapid in den USA. Die für den Bau einer Schnellbahn zwischen Los Angeles und Las Vegas zuständige US-Kommission habe sich für den Transrapid entschieden. Eine endgültige Entscheidung der Verkehrsminister von Kalifornien und Nevada steht noch aus. Der Deutsche Lieferanteil würde 300 Mio DM betragen.

Neuerdings schlägt Thyssen nach einer Studie des Frankfurter Ingenieurunternehmens Lahmeyer International vor, mit dem Transrapidsystem Frachtcontainer über den Brennerpass zu befördern. Teure Alpendurchbrüche seien überflüssig dank der hohen Steigungsfähikeit des Systems. Beim BUND stößt ein solches Stelzenmonster durch die Alpen, das über der Brennerautobahn errichtet werden soll, auf heftigen Widerstand.

Die DB AG hat inzwischen das Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit Nr.2" , Hamburg - Berlin in Betrieb genommen. Es sollen darauf auch ICE verkehren. Tatsache ist jedoch, daß diese Strecke, auf der einmal der „Fliegende Hamburger" verkehrte, nur bis für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut worden ist, weit unter dem technischen Potential eines ICE. Es besteht leider der Verdacht, daß dies im Hinblick auf die spätere Konkurrenz durch den ICE geschehen ist.

Heinz Dürr, inzwischen zum Aufsichtsrat übergewechselter Vorstandsvorsitzender, erklärte in der Zeitschrift „Mobil" Nr.4 : „Entscheidend ist, daß im Eisenbahngeschäft wieder Unternehmer tätig sind, daß es wieder Spaß macht, daß die Bahn nicht dahinsiecht, sondern sich im Aufbruch befindet. Aus diesem Grund ist übrigens auch die moderne Technik des Trasnrapid so wichtig. Denn sie hebt die Eisenbahn mit einem Schlag in eine neue Dimension. Deshalb darf man die Magnetschwebebahn auch nicht separat sehen, sondern als nächste Stufe des schienengebundenen Verkehrs.



Transrapid soll als ICE 5 starten.
Foto: MOBIL 4/97

Ausgeschwebt: Die M-Bahn in Berlin

Seit 1984 schwebte die Berliner M-Bahn, ein Mini-Transrapid. Der 1,6 km lange Stelzenweg verband die S-Bahnstation Gleisdreieck mit dem Kulturforum am Klempnerplatz. 1989 begann der kostenlose öffentliche Fahrbetrieb. Doch 1989 war bereits über das Ende der Strecke entschieden. Der unbebaute Potsdamerplatz war durch die Deutsche Einheit zu einer der begehrtesten Bauflächen in der Mitte Berlins geworden. Ab August 1991 wurde die Bahn abgebaut und auf dem Flughafen Schönefeld eingemottet. Alle Vorschläge für einen Wiederaufbau anderen orts scheiterten, sodaß sich bisher nur ein einziger Käufer fand: Der Schrotthändler. Ende 1994 trennte sich das Unternehmen Adtrans von der M-Bahn komplett.

Einbahnstraßen: Radeln in Gegenrichtung erlaubt?

Radfahrer sollen nach dem Willen des Bundesrates künftig bundesweit Einbahnstraßen mit wenig Verkehr auch in Gegenrichtung befahren dürfen. Die am 4.6.97 von der Länderkammer beschlossene Regelung soll vorerst bis Ende des Jahres 2000 befristet und nur in Tempo-30-Zonen gelten. Die betreffenden Straßen sollen mit einem Zusatzschild gekennzeichnet werden. Der Beschluß wird nun vom Bundesverkehrsministerium geprüft. Unter den verschiedenen Verkehrsclubs gingen die Meinungen auseinander.

Die GRV meint, daß diese Regelung nicht generell eingeführt werden soll, weil manche Einbahnstraßen so eng sind, daß Begegnungen mit Autos gefährlich werden können.

Preiskrieg im innerdeutschen Luftverkehr

Der innerdeutsche Luftverkehr beschert den Luftfahrtgesellschaften rote Zahlen, der Bahn macht er mit Billigtarifen erhebliche Konkurrenz und die Umweltschützer würden ihn am liebsten verbieten. Die Reisenden profitieren zwar von den Dumpingpreisen, aber das könnte irgendwie ein Ende haben, wenn den Gesellschaften der Flug ins Minus zu teuer wird und sich endlich einmal die Politiker durchringen könnten, auch von den Flugunternehmen Mineralölsteuer zu verlangen.

Der Konkurrenzkampf zwischen Lufthansa und Deutscher BA hat die Tarife kräftig purzeln lassen. Die Passagiere zahlen derzeit für ein reguläres Economy-Ticket knapp 13% weniger als vor zwei Jahren. Trotzdem ist die Zahl der Passagiere 1996 um 1,4% gesunken, was auf die schwache Konjunktur, auf die Hochgeschwindigkeitszüge der DB AG und auf abebbende Pendlerströme zwischen Ost und West zurückzuführen ist. Im ersten Halbjahr 1997 sei jedoch die Kundenzahl um 2% gestiegen, aber ein Kundenboom ist nicht zu erwarten. 1996 schrieb die LH im Deutschlandverkehr Verluste in dreistelliger Millionenhöhe. Auch Konkurrent DBA konnte sich bei tiefroter Bilanz nur mit kräftiger Unterstützung der Mutter British Airways halten. Ihre Kosten seien 20% niedriger als die der LH, mit einer Auslastung der Flieger von 60% (bisher 50%) wäre der Sprung aus der Verlustzone geschafft. Die kleineren Maschinen von Eurowings, die pro Sitzplatz nur halb so viel Treibstoff schlucken, machen dagegen Gewinn. Lukrativ sind die Deutschlandstrecken vor allem als Zubringer zum internationalen Verkehr. Mit der Hoffnung auf weiteres internationales Wachstum will die LH keinesfalls eine Flugstrecke im innerdeutschen Verkehr einstellen.

VCÖ (Verkehrsclub Österreich) kritisiert Quersubventionierung des Lkw durch den Pkw

Fast die Hälfte der Kosten, die durch die Abnutzung der Straßen in Österreich entstehen, werden durch den Lkw verursacht. Im Vergleich zu einem Pkw nutzt ein zweiachsiger Lkw (18 t) die Straße 17 000 mal stärker, ein vierachsiger Lastzug (36 t) 30 000 mal. Der Lkw-Güterverkehr verursacht damit 50% der Straßenerhaltung und -baukosten, steuert zu den Gesamteinnahmen aus dem Verkehr aber nur 24% bei.

Ausland

Französischer Verkehrsminister will Bahnreform stoppen

Der neue französische Verkehrsminister Jean-Claude Gayssot (Kommunistische Partei) hat angekündigt, daß er die erst im Februar eingeleitete Bahnreform überarbeiten will. Es sei mehr als bedenklich, daß der SNCF-Bahnbetrieb auch nach der Reform und Abtrennung des Infrastrukturunternehmens Reseau ferre de France (RFF) durch Schulden in Milliardenhöhe in seiner Entwicklung behindert wird.
Einige Eisenbahnergewerkschaften fordern, daß die Gründung des RFF wieder rückgängig gemacht wird.

Auf der anderen Seite hat der Bahnpräsident Louis Gallois mit seinem Rücktritt gedroht, wenn die mühsam verwirklichte Bahnreform in Frage gestellt wird.

Ein Konflikt kündigt sich auch bei der Privatisierung der Air France an. Premierminister Jospin wertet die Fluggesellschaft als öffentlichen Dienst und will die bereits eingeleitete Privatisierung nicht zu Ende führen. Auch die Arbeiten am Rhein-Rhone-Kanal, der 8 Mrd DM kosten würde, sollen eingestellt werden.
Man will künftig auch möglichst wenige neue und teure TGV-Strecken bauen, vielmehr sollen vorhandene und auszubauende Trassen durch Neigezüge genutzt werden.

Schließlich sieht ein Wahlabkommen zwischen Sozialisten und Grünen ein „Moratorium für alle neuen Autobahnprojekte vor.

150 Jahre Schweizer Bahnen

Am 15.6.1844 hielt die Bahn Einzug, als Basel den Anschluß an die französische Eisenbahnvon Straßburg her fand. Die erste innerschweizer Bahn war die schweizerische Nordbahn (SNB), die am 9.8.1847 Zürich mit Baden verband. Im Jahre 1850 schlugen die englischen Experten Robert Stephenson und Henry Swinburne zwar ein gesamtschweizerisches Liniennetz vor, aber wie in Deutschland blieb die Initiative für den Bahnbau der Privatinitiative überlassen. Bund und Kantone beschränkten sich hauptsächlich auf das Erteilen von Konzessionen und die Bahnaufsicht. Wegen Schwierigkeiten in den Kantonen Aargau und Basel blieb Baden vorläufig Endstation der Schweizerischen Nordbahn.

Die Aktivitäten der SNB wandten sich deshalb dem Nordosten des Landes zu, was zur neuen Bezeichnung Schweizerische Nordostbahn (NOB) führte.

Ab 1854 begann die Schweizerische Zentralbahn mit Unterstützung der Basler Handelskammer den Bahnbau in Richtung Olten - Luzern und nach Bern.
In der Ostschweiz widmeten sich die Vereinigten Schweizer Bahnen (VSB) vor allem mit einer Verbindung von Winterthur über St. Gallen nach Chur mit Fortsetzung durch die Ostalpen der Schweiz nach Italien.

Zur selben Zeit begann in der Westschweiz der Bahnbau von Genf und Le Bouveret zum Simplon. Hier waren kleinere Gesellschaften tätig, die sich nach und nach zusammenschlossen, bis sie 1890 alle in der Jura-Simplonbahn aufgingen.
1860 war die Verbindung Genf - Bodensee durchgehend und 1870 das Hauptbahnnetz mit Ausnahme der Alpenbahnen im großen und ganzen vollendet.

In Sachen Alpenbahnen, die die Schweizer heute mehr denn je beschäftigen, hatten die VSB 1859 Chur erreicht, wo der Ausgangspunkt für eine geplante Lukmanier- oder Splügenbahn sein sollte. Leider blieb dies bis heute eine Wunschvorstellung der Ostschweiz.
Die Schweizerische Zentralbahn (SCB) erreichte 1859 Luzern und 1878 die Rhonetallinie in Brig. Der Entscheid zum Weiterbau fiel 1869 zu Gunsten des Gotthard. Interessant ist, daß die 1882 eröffnete Gotthardlinie mit deutscher und französischer Finanzhilfe gebaut worden ist. Mit dieser neuen internationalen Linie erhielt die Schweiz auch die Führungsrolle in Fragen der Technischen Einheit im grenzüberschreitenden Verkehr.

1906 folgte dann die Simplonlinie und 1913 die Lötschbergbahn.
Weitere Normal- und Schmalspurlinien verdichteten das Netz der Hauptlinien und erschlossen periphere Gebiete.

Führend beim Bergbahnbau wurde die Schweiz, als sie mit einer Zahnradbahn von Vitznau aus die Rigi erreichte. Nach dem Bau vieler Bergbahnen erreichte 1912 eine Zahnradbahn das 3454 m hohe Jungfraujoch.

In den Jahren 1902/3 übernahmen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die größeren Gesellschaften SCB, NOB, VSB und JS sowie später die GB.
Trotzdem blieben eine Reihe von Privatbahnen der SBB fern, sie sind aber mit dem Netz der SBB engverflochten. Weitere Vorstöße des Bundes zur Übernahme weiterer Privatbahnen blieben erfolglos.

Als bedeutende Netzergänzung erschließt die meterspurige Rhätische Bahn (RhB) den Kanton Graubünden. Die Bahn machte jüngst besonders von sich reden als sie am 27.3. 97 den Vereinatunnel zwischen Klosters und Lavin durchbrochen hatte.

Inzwischen sind die Hauptrouten zu 45 % (SBB 53%) doppelspurig ausgebaut. In Zürich ging die erste S-Bahn in Betrieb.

Als erste elektrische Vollbahn der Erde eröffnete 1899 die Burgdorf - Thun-Bahn ihren Betrieb mit Drehstrom. 1960 wurde die Elektrifizierung fast abgeschlossen. Kein anderes Land der Erde besitzt ein so weitgehend elektrifiziertes Eisenbahnnetz.

Nach dem zweiten Weltkrieg ging auch das Monopol der Eisenbahn zu Ende. Viele kleine Zubringerlinien wurden von der Straße verdrängt. Die Vollmotorisierung verlangt auch von den Schweizer Bahnen ein starkes Engagement, wenn sie als umweltgerechtes Verkehrsmittel im freien Wettbewerb auch in Zukunft einen namhaften Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme leisten will. Die Schweiz bietet dem Kunden ein sehr eng vermaschtes Netz mit dem dichtesten Angebot und dem höchsten Auslastungsgrad. Nirgends in Europa wird mehr Bahn gefahren oder mehr Güter mit der Bahn befördert als in der Schweiz.
Wegen des zu erwartenden starken Wachstums im Verkehr richten die Schweizer Bahnen dank des finanziellen Engagements von Bund, Kantonen und Gemeinden derzeit Anlagen und Fahrzeuge auf das Angebot Bahn und Bus 2000 aus. Beim Alpentransit haben sich die Schweizer Bürger und Stände in einer Abstimmung im Jahr 1992 für den Bau neuer Alpentransversalen ausgesprochen, jedoch sind im Realisierungsprozeß bei weitem noch nicht alle Hürden genommen. Die SBB mußten sich auch Reformen unterwerfen, die in GRV Na Nr. 31 beschrieben sind.

Wir gratulieren den Schweizer Bahnen zu ihrem 150 jährigen Jubiläum besonders herzlich.

Betuwelinie soll doppelstöckig ausgebaut werden.

Die neue Güterbahn, die den Rotterdamer Hafen mit dem Deutschen Hinterland verbindet, soll so gebaut werden, daß Container in zwei Lagen übereinander befördert werden können - vergleichbar mit den in Nordamerika üblichen „double stock" - Transporten.
Die Güterbahn wird nach neuesten Berechnungen 7,85 Mrd DM auf holländischer Seite kosten. Sie ist bis zur Grenze 158 km lang; 120 km müssen neu gebaut werden. Weitere Daten: Vmax = 120 km/h, Gleisabstand 4,25 m, Mindestradius 1700 m, Fahrdraht 1500 V Gleichstrom, d.h. die Güterzüge müssen mit Mehrstromlokomotiven befördert werden.
Da mit erheblichem Verkehrsanstieg in den nächsten Jahren gerechnet wird und in West-Ost-Richtung keine Kapazitätsreserven vorhanden sind, ist der Bau der Betuwelinie notwendig. Das Ladungsvolumen soll auf der Strecke Rotterdam-Ruhrgebiet von heute 6,2 Mio t auf 11 Mio t steigen. Dazu muß noch die Kapazität des niederländischen Rangierbahnhofs von 1600 Wagen auf 4000 Wagen/Tag gesteigert werden. Die Strecke soll im Jahre 2004 in Betrieb gehen.

Umweltschutz

Ökologische Steuerreform
Positionspapier des Deutschen Naturschutzringes

Der Deutsche Naturschutzring (DNR), die Dachorganisation von 108 deutschen Naturschutz- und Umweltverbänden mit 2,8 Millionen Mitgliedern, hat im Juni 1997 sein Konzept für eine ökologische Steuerreform (ÖSR) vorgestellt. An dem Projekt, das unter der Leitung von Dr. Martin Rocholl steht, haben Vertreter zahlreicher Verbände mitgewirkt, wobei sie sich auf ein Konzept verständigt haben, das mit dem griffigen Slogan „Umweltverbrauch belasten, Arbeitskosten entlasten" charakterisiert werden kann. Arbeit soll billiger, Umweltnutzung dagegen teurer werden. Deshalb sollen Mehreinnahmen durch Ökosteuern durch entsprechende Entlastung des Faktors Arbeit zurückgegeben werden.

Zunächst soll eine jährlich um 7 % ansteigende Energiesteuer eingeführt werden, deren Höhe so gewählt wurde, daß einerseits deutliche Anreize zum Energiesparen geschaffen werden, andererseits aber Wirtschaft und Verbraucher genug Zeit zur Umstellung und Anpassung bleibt. Zusätzliche Abgaben sieht das Konzept für den Verkehrsbereich vor, wo- durch eine stärkere Besteuerung des Straßenverkehrs dessen weitere Expansion gebremst und dem vernünftigen Grundsatz einer verursachergerechten Anlastung aller externen Kosten zum Durchbruch verholfen werden soll. Es wird vorgeschlagen, 10 Jahre lang die Mineralölsteuer auf Benzin und Diesel so zu erhöhen, daß einschließlich der Energie- und Mehrwertsteuer der Literpreis jedes Jahr um 30 Pf steigt. Für den Lkw-Verkehr ist mittelfristig die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorgesehen, die ebenfalls nach Ablauf von 10 Jahren zur Deckung aller gesamtwirtschaftlichen Kosten führt. Schließlich soll die bisherige Steuerbefreiung für Flugtreibstoffe fallen.

Der Teil des DNR-Positionspapiers, der sich mit dem Verkehr befaßt, ist im folgenden abgedruckt:

Verkehrslawine zurückdrängen:
Zusätzliche Besteuerung des Straßenverkehrs

Landschaftszerstörung, Lärm, erhöhte Bodenozonwerte, Waldsterben, Energieverschwendung, Luftverschmutzung und Gesundheitsschäden sind die Folge des ständig ansteigenden Straßenverkehrs. In keinem anderen Bereich nimmt der Energieverbrauch und der Ausstoß von CO_2 noch immer so stark zu. Nirgendwo sonst sind die Umweltschäden so deutlich sichtbar. Neben den hierdurch entstehenden Umweltkosten verursacht der Straßenverkehr weitere externe Kosten, insbesondere im Gesundheitsbereich.

Die externen Kosten des Straßenverkehrs, die in Deutschland durch Verkehrsunfälle, Luftverschmutzung, Lärm, Flächenbeanspruchung u.a. entstehen, werden insgesamt auf 120 bis 300 Mrd DM pro Jahr geschätzt (IWW/INFRAS, UPI). Diese Kosten werden auf die Allgemeinheit abgewälzt und nicht vom Autofahrer getragen. Zum Vergleich: Die Mineralölsteuer, die ohnehin zum größten Teil zur Deckung der Wegekosten herangezogen wird (Straßenbau- und -instandhaltung), lag 1992 bei nur 55 Mrd DM.

Benzin ist heute real billiger als vor 20 Jahren: Im Vergleich zu anderen Produkten ist der Benzinpreis deutlich langsamer gestiegen. Die vom DNR vorgeschlagene Energiesteuer (auf Rohöl) wird auf den Benzinpreis nur vergleichsweise geringe Auswirkungen haben. Durch die Energiesteuer allein würde der Benzinpreis innerhalb der nächsten 10 Jahre insgesamt um ca. 40 Pf pro Liter steigen. Das reicht nicht aus, um dem Straßenverkehr alle von ihm verursachten Umweltschäden und sonstigen externen Kosten anzulasten und um die gewünschten Lenkungseffekte zu erzielen.

Der DNR schlägt deshalb eine zusätzliche Erhöhung der Mineralölsteuer vor,:10 Jahre lang sollen der Benzin- und Dieselpreis jährlich um 30 Pf pro Liter ansteigen. In diesem Betrag ist die Energiesteuer eingeschlossen.

Unter Berücksichtigung der Energie- und Mehrwertsteuer ergibt sich so eine zusätzliche Besteuerung von Benzin und Diesel im ersten Jahr von 0,23 DM, im fünften Jahr von von 1,14 DM (inflationsbereinigt 1,03 DM) und im 10. Jahr von 2,23 DM pro Liter (inflationsbereinigt 1,82 DM). Das jährliche Gesamtaufkommen durch die zusätzlichen Steuern auf Benzin und Diesel wird von 15 Mrd DM im ersten auf ca. 100 Mrd DM im zehnten Jahr steigen (unter der Annahme von Einsparpotentialen durch kraftstoffsparende Fahrzeuge sowie Verhaltensveränderungen von insgesamt 30% im 10. Jahr).

Im Rahmen der ökologischen Steuerreform soll die kontinuierliche Erhöhung der Mineralölsteuer einen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten und mithelfen, die große Zahl von unnötigen Lkw-Transporten und Autofahrten zu verringern. Ein Anstieg der Benzinkosten muß nicht notwendigerweise eine starke Verteuerung der Reisekosten bedeuten. Ausgelöst von den steigenden Benzinpreisen werden spritsparende Fahrzeuge auf den Markt kommen. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden sich zu einer vergleichsweise günstigen Alternative entwickeln.

Flankierend zur Besteuerung von Benzin und Diesel fordert der DNR kurzfristig die Verteuerung der Lkw-Vignette und mittelfristig die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, die schrittweise ansteigt, bis alle externen Kosten (über die Schwerverkehrsabgabe und Steuern auf Diesel) verursachergerecht angerechnet sind. Außerdem soll die derzeit noch niedrigere Steuer auf Diesel der Benzinsteuer schrittweise angepaßt werden.

Ausgerechnet der Flugverkehr – die umweltschädlichste Form der Fortbewegung – ist bislang von der Besteuerung ausgeschlossen. Der DNR fordert die Streichung der Steuerbefreiung für Flugtreibstoffe und die schrittweise Anpassung an die Mineralölsteuer.

Der DNR fordert darüber hinaus die Bundesregierung auf, sich mit Nachdruck für eine europaweite Erhöhung der Steuern auf Kraftstoffe einzusetzen.

„Die langfristig anzustrebende Höhe der Mineralölsteuer ist an den gesetzten umweltpolitischen Zielen zu orientieren, vor allem an dem CO2- Minderungsziel der Bundesregierung. Um einen wirksamen Beitrag zur Erreichung des CO2-Zieles zu leisten, müßten die mittleren Kraftstoffpreise (für Otto- und Dieselkraftstoff) nach Schätzungen der Prognos AG bis zum Jahre 2005 auf 4,60 DM angehoben werden."

Umweltgutachten 1994, Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, Bundestagsdrucksache 12/6995.

Auch der Managerkreis der SPD-nahen Friedrich-Ebert-Stiftung befaßte sich mit der ökologischen Steuerreform.

Die Manager beklagen, daß die Politik ihre ökologischen Sorgen immer in fiskalischen Notzeiten besonders intensiv empfindet und dann durch Verteuerung des Benzins zum Ausdruck bringt. Dies diene nicht der Glaubwürdigkeit. „Deutschland redet Grün, artikuliert Wertewandel, liebt jedoch Raserei auf Autobahnen, maximiert Flugreisen in Urlaub und besteuert Bodennutzung und Benzin geringer als die meisten anderen Länder."

Die Manager schlagen vor, schrittweise die Steuern auf Heizöl, Benzin und Diesel anzuheben. Die Preissteigerungsraten sollten um mindestens einen Prozentpunkt über der Steigerung der Nettoeinkommen liegen und zusammen mit den Rentensteigerungen festgesetzt werden. „Die Mehreinkommen sind für Senkungen bei der Einkommensteuer oder für die Verbilligung der Bruttolöhne im unteren Qualifikationsbereich zu verwenden."

Kein Verständnis zeigen die Steuerexperten für die Kilometerpauschale. Sie halten wenig von dem Argument, damit solle die Mobilität der Arbeitnehmer gefördert werden. „Die wesentliche Wirkung dürfte darin bestehen, daß Arbeitnehmer sich größere und leistungsstäkere Autos leisten können." Und: „Das Lamento über die Benachteiligung dünn besiedelter ländlicher Gebiete ist weit übertrieben."

EU-Minister wollen Schadstoffe bei Autos reduzieren

Die Umweltminister der EU haben am 20.6.1997 in Luxemburg beschlossen, auf eine stärkere Reduzierung des Schadstoffausstoßes zu drängen. Sie einigten sich auf strengere Anforderungen an die Kraftstoffqualität und auf niedriger Grenzwerte für Abgasschadstoffe bei Kfz vom Jahr 2000 an. Sie faßten auch eine gemeinsame Position im Streit um die Verringerung von Treibhausgasen bis zum Jahr 2005 . Die Minister blieben gegenüber der deutschen Forderung zurück. Über das Autoölprogramm muß noch das Europäische Parlament entscheiden. Danach soll der Schwefelgehalt im Benzin vom Jahr 2000 an nicht mehr als 150 Milligr pro kg, der Anteil des krebserregenden Benzols nicht mehr als 1% betragen. Ausnahmen sollen nur für drei Jahre gewährt werden. Für Diesel wird der Schwefelgehalt auf 350 Milligr pro kg reduziert. Die Richtwerte sollen 2005 in verbindliche Normen umgewandelt werden. Dann soll der Schwefelgehalt in Benzin und Diesel nur noch 50 Milligr pro kg betragen.

Es wurden in Luxemburg auch strengere Anforderungen beim Schadstoffausstoß von Kfz vereinbart.
Bis zur verbindlichen Einführung der Euronorm III im Jahr 2000 können Autos, die diese Norm schon vorher erfüllen, steuerlich gefördert werden.

Was die Treibhausgase anbelangt, einigten sich die Minister darauf, eine Verringerung des Kohlendioxid-, Stickoxid- und Methanausstoßes im Vergleich zum Wert von 1990 um 7,5% bis zum Jahre 2005 zu fordern. Bundesumweltministerin Merkel hatte 10% als angemessenes Ziel bezeichnet.

Aus der Zeitschrift „Der Spurkranz" 3/97.

Keine Entwarnung für die Umwelt

Prof. Troge, Präsident des Umweltbundesamtes, erhob im Kellerclub des Deutschen Verkehrsforums in Bonn energischen Einspruch gegen jede Verniedlichung der Restrisiken, die mit dem Auto verbunden sind, vor allem, wenn seine Nutzung unwirtschaftlicher, zeitaufwendiger und wegen fehlender Parkflächen in Ballungsgebieten unsinniger sei als die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Die Hoffnungen, daß durch geringere Fahrleistungen und geringere Verbräuche der Fahrzeuge ein niedrigerer Schadstoffausstoß erzielt werden könne, hätten getrogen, da mehr Fahrzeuge für den Straßenverkehr zugelassen worden sind und den geplanten Rückgang nach oben korrigierten.
Der Zuwachs an Fahrzeugen eliminiere die Einsparungen, die durch geringere Fahrleistungen und niedrigere Verbräuche erzielt werden konnten. Dieser Zuwachs betrage, von 1987 ausgehend, bis zum Ende des Jahrzehnts beim Pkw bis zu 37%, bei Lkw und Bussen bis zu 48%. Damit sei die auf der Rio-Konferenz geplante CO_2-Minderung definitiv nicht zu erreichen.
Beim Dieselmotor seien nach wie vor Rußpartikel und Schwefeldioxid die kritischen Faktoren. Nur durch aufwendige Techniken bei der Abgasbehandlung könne Abhilfe geschaffen werden.
Für den Lkw der Zukunft seien wenige Prozente des Kaufpreises sehr wirksam in den Umweltschutz zu investieren. Bis aber der gesamte Bestand an Pkw und Lkw den neuen Bestimmungen entspricht, vergeht nahezu ein weiteres Jahrzehnt.

Umweltbundesamt kritisiert Daimler-Bus

Das Amt sieht in dem von Daimler-Benz entwickelten abgasfreien Bus mit Brennstoffzellenantrieb keine Zukunftstechnologie. Die Technik löst zwar das Problem der Schadstoffemissionen, aber der zum Antrieb nötige Wasserstoff könne nur mit erheblichem Energieaufwand - bis zu 80% zusätzliche Energie - gewonnen werden. Dagegen meint Daimler-Benz, in etwa zehn Jahren könne die Brennstoffzelle eine umweltfreundliche Alternative zu den Otto- und Dieselmotoren darstellen.

Kurzberichte

Verkehrspolitik

Sollte unter Luxemburger EU-Präsidentschaft nicht doch noch eine politische Lösung über die Höhe der **Brenner-Maut** gefunden werden, erwartet Österreichs Verkehrsminister, daß sich der Europäische Gerichtshof (EuGH) im Oktober mit der Frage beschäftigen wird. Eine Entscheidung könnte dann im Frühjahr 1998 vorliegen.

Nach Angaben des **Bundesamtes für Güterverkehr (BAG)** haben 1996 Eisenbahnen, Binnenschiffe Lastkraftwagen und Rohrleitungen in Deutschland insgesamt 1,6% weniger Güter transportiert als 1995. Schuld daran waren ungünstige Konjunktur in der Bauwirtschaft und in der Stahlindustrie. Besonders ungünstig hat sich die Entwicklung der Bauwirtschaft auf den Güternahverkehr ausgewirkt, dessen Aufkommen um 7% schrumpfte. Der Kombinierte Verkehr der DB AG konnte jedoch um 1,2% zulegen; auch der Containerverkehr auf den deutschen Wasserstraßen entwickelte sich günstig.

Bündnis 90/Die Grünen fordern statt der geplanten, rein privatwirtschaftlich agierenden DB Fahrweg AG unter dem Dach der Bahn-Holding eine gemeinsam von Bund und Ländern getragene **Schieneninfrastruktur GmbH**. Diese könne für kostengünstigeren Erhalt und Ausbau des Schienennetzes sorgen, indem sie beides ausschreibe und damit kostensenkenden Wettbewerb auch in diesem Bereich einführe.

Eisenbahnen

Ein **Shinkansen** der japanischen Eisenbahngesellschaft IR West hat den französischen TGV als schnellsten Zug im Planverkehr enttrohnt. Er fährt mit 261,8 km/h auf der Strecke Hiroshima - Kokura und ist damit schneller als der TGV zwischen Paris und Saint Pierre de Cole mit 252 km/h. Den absoluten Weltrekord halten immer noch die Franzosen mit 515 km/h.

Bei ihrem Ausscheiden als Verkehrsministerratspräsidentin sagte anfangs Juli Frau Annemarie Jerritsma-Lebbing, Verkehrsministerin der Niederlande, (Übergang der Geschäfte von den Niederlanden auf Luxemburg), daß es **nie ein Transeuropäisches Verkehrsnetz geben werde**, wenn die nationalen Staaten nicht mit 90% Eigenmitteln in die TEN-Finanzierung einstiegen. „Einige Länder geben ihr Geld für etwas anderes aus, manche haben wirklich nichts, da müssen wir uns etwas einfallenlassen." In den EU-Beschäftigungsgipfel will sie das Modell des Private-Publik-Partnerships für die TEN und die Kreta-Korridore einbezogen wissen.

Anläßlich der **Kombiverkehrs**gesellschafterversammlung 1997 wurde zum Teil heftige Kritik an der Leistung der Eisenbahnen, speziell an der DB AG geübt. Sie bemängelt, daß sie zu spät oder überhaupt nicht an der Fahrplangestaltung beteiligt wird. Zum Herbstfahrplan wird das besser, versicherte die DB AG. Vor allem auf der Brennerstrecke sei der Betrieb unzumutbar und chaotisch. Deshalb haben nunmehr die drei beteiligten Bahnen und Kombi-Operators (Kombiverkehr, Cemaz und Ökombi) reagiert und Krisengespräche auf höchster Ebene angeleiert.
Trotz dieser Schwierigkeiten hat die Kombiverkehr kein schlechtes Ergebnis erzielt:
Das Aufkommen stieg 1996 um knapp 1% auf 930 000 Sendungen (+15), im nationalen Verkehr gab es mit 274 000 Sendungen ein Minus von 4,4%; der internationale Verkehrlegte um um 3% auf 655 000 Sendungen zu.

Die **„Rollende Raststätte"**, die Berlin mit dem Westen verbindet, endet nicht mehr in Lehrte sondern in Hannover. Zwei Zugpaare verkehren bis Dortmund.

Einen **Ausrutscher** leistete sich nach Auffassung der GRV der Staatssekretär Hans Jochen Henke vom Bundesverkehrsministerium beim 2. Ludwigsburger Umweltkongreß. Er sagte laut DVZ vom 5.7.97 zu einem Teilnehmer in einem Pausengespräch: „Die Aufgabe der Bahn bestand früher darin, mit möglichst vielen Leuten wenig Verkehr zu machen."
(Tatsache ist, daß früher mehr auf der Schiene gefahren worden ist als heute !)

Ein Jahr früher als vereinbart ist mit dem Fahrplanwechsel am 1.6.97 nach sechsjähriger Bauzeit die **S-Bahn-Verbindung Frankfurt/Main - Darmstadt** eröffnet worden. Die Kosten für die 25,5 km lange Strecke betrugen 580 Mio DM, davon trug der Bund 60%, das Land Hessen 27,5%, den Rest die Kommunen. Bis Langen ist die Strecke zweigleisig, von da bis Darmstadt eingleisig mit Begegnungsabschnitten bei Egelsbach/Erzhausen. Die Fahrzeiten konnten erheblich verkürzt werden, bis zur Hauptwache werden nurmehr 35 Minuten, bis zum Südbahnhof 28 Min. benötigt. Es wird ein Fahrgastzuwachs von 25% erwartet.

Neben den Unternehmen Short Lines (Rotterdam), ACTS (Utrecht) darf nun auch die **Bentheimer Eisenbahn** das nationale Netz der Niederlande nutzen. Sie wird dreimal wöchentlich einen Shuttleverkehr zwischen Nordhorn und Rotterdam über Coevorden betreiben.

DB Cargo hat von Adtrans die erste von **80 Lokomotiven der neuen Baureihe 145 (Vmax= 140 km/h)** übernommen. Nach der Baureihenzulassung durch das Eisenbahn-Bundesamtes soll die Gesamtlieferung im Jahr 2000 abgeschlossen sein. Die erste Baustufe der **S-Bahn Hannover** wurde am 31.5.97 zwischen Hannover Hbf und Letter in Betrieb genommen. Die Züge verkehren im Halbstundentakt. Die S-Bahn Hannover soll bis zur Eröffnung der Expo 2000 vollständig realisiert sein. Sie wird dann ein 226 km langes Netz mit fünf Linien umfassen. Davon werden 56 km reine S-Bahnstrecken sein.

Die Spanische Regierung wird die **Hochgeschwindigkeitslinie von Madrid nach Barcelona** finanzieren. Die Mittel sollen durch den Verkauf staatlicher Unternehmen aufgebracht werden. Noch in diesem Jahr wird ausgeschrieben, sodaß 1998 begonnen werden kann. Als Vmax sind 300 km/h vorgesehen.

Beachtenswerte Tat: **Der VCD-Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg-Ahr gründete die RSE-GmbH**, an der neben dem VCD, ein Eisenbahnfreundclub, drei Spediteure, ein Gewerbebetrieb und Privatpersonen beteiligt sind. Dabei ging es um den Erhalt von drei 7 bis 9 km langen stillgelegten Eisenbahnstrecken im Großraum Bonn. Eine Strecke ist bereits wieder in Betrieb. Die Stadt Bonn kaufte sie für 1 Mio DM und verpachtete sie kostenlos an die RSE. Diese kaufte drei gebrauchte Loks und betreibt die Strecke mit engagierten Eisenbahnern, die vorerst ehrenamtlich die Fahrten durchführen. Die RSE hat systematisch alle Kunden aufgesucht. Sie hatten seit Jahren keinen Besuch von Eisenbahnvertretern bekommen.
Die GRV kann nur wünschen, daß das schwierige Unterfangen auch entsprechende Erfolge bringen wird.

15 Umschlagbahnhöfe (Ubf) der DB AG sind zur Privatisierung vorgesehen. Die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) erhielt den Auftrag zur Abwicklung der Aktion. Es handelt sich um folgende Ubf: Aachen West, Chemnitz, Ehrang, Einsiedlerhof,Fulda, Kempten, Kulmbach, Marktredwitz, Mühldorf, Münster, Neubrandenburg, Osnabrück, Paderborn Sonneberg und Zwickau.

Nach achtjähriger Bauzeit nahmen die Dänischen Staatsbahnen (DSB) den Verkehr über die 18 km lange Brücken-Tunnel-Verbindung zwischen **Nyborg und Korsör** auf. In diesem Abschnitt werden dadurch die Fahrzeiten um 1 1/4 Stunden verkürzt. Vmax = 200 km/h, VBetrieb = 180 km/h.

Auch **in Portugal werden jetzt Betrieb und Fahrweg getrennt**. Die Regierung hat die Infrastruktur einer neu gegründeten Behörde, der Rede Ferroviaria Nacional (Refer), übertragen.

Die **Bayerische Trailerzug Gesellschaft (BTZ) hat alle ihre Planentrailer - rund 200 Stück - vorläufig aus dem Verkehr genommen**. Bei einigen Einheiten hatten sich Deformierungen gezeigt. Die Planentrailer werden beim US-amerikanischen Hersteller Wabash verstärkt, sodaß sie ab April 1998 wieder zur Verfügung stehen. Die Kofferaufbauten sind nicht betroffen und werden jetzt auf der Strecke Köln - München - Verona eingesetzt. Dagegen mußten die Verkehre zwischen Hamburg und München eingestellt werden bis die reparierten Planentrailer wieder zur Verfügung stehen. Auf der „Transport 97" hat der Geschäftsführer der BTZ, Heiner Rogge, massive Kritik an den Trassenpreisen der europäischen Bahnen geübt. Manche Angebote seien inakzeptabel; so habe die DB AG für Köln - Verona (rund 1000 Km) eine Transitzeit von 29 Stunden angeboten; auch die Slots für Ankunfts und Abfahrzeiten seien ungünstig. Mit 24 DM/Zugkilometer auf der Brennerstrecke lägen die Preise um 20% über den Preisen auf der Alternativstrecke durch die Schweiz.Die BTZ plant für 1998 eine Verbindung von München an die spanische Grenze und will künftig weitere Relationen in ihr Angebot aufnehmen - so nach Spanien und Portugal, nach Skandinavien sowie in osteuropäische Länder.

Die frühere DB, einst sogar Gründungsgesellschafter der BTZ, ist aber dann vor dem Start wieder ausgestiegen . Der Grund liegt auf der Hand: Sie hat in teure Umschlagterminals investiert, die auch genutzt werden sollen. DB AG und ÖBB, die sich für die BTZ nicht erwärmen können, haben das Wegegeld (Fahrweggebühr und Lok) mit 27,60 DM/km recht üppig ausfallen lassen (SBB nur 21 DM für zwei Loks am Gotthard). Im Wettbewerb mit der Straße glaubt die BTZ, die Spitzengeschwindigkeit von 120 km/ auf 200 km/h anheben zu können.

Ein **schweres Zugunglück** ereignete sich am 5.7.97 bei Neustadt, das sieben Tote und 13 zum Teil Schwerverletzte gefordert hatte. Bei einem Güterzug hatten sich fünf Erdgasrohre gelöst und bei einem begegnenden Regionalexpreß den letzten Wagen (Doppelstockwagen) aufgeschlitzt. Wer an dem Unglück schuld ist, konnte noch nicht geklärt werden.

DB Cargo und die Interessengemeinschaft der Bahnspediteure (IBS) haben auf der „Transport 97" eine Vereinbarung über ihre grundsätzliche Zusammenarbeit unterschrieben. Durch kooperative, faire und vertrauensvolle Zusammenarbeit wollen DB Cargo und primär schienenorientierte Spediteure und selbständig operierende Bahnabteilungen großer Speditionsunternehmen versuchen, durch gemeinsame Konzepte der Bahn neue Güterverkehre zuzuführen.

Hansa Rail, das deutsch-schwedische Eisenbahnlogistik-Unternehmen (Hamburg), konnte auf der „Transport 97" die Fordwerke in Saarlouis als einen neuen Kunden präsentieren. Hansa Rail übernimmt in diesem Jahr den Transport von 6000 Ford Escort vom Werk Saarlouis in das schwedische Verteilzentrum Halmstad. Zur Steigerung der Transportqualität wird erstmals der schwedische Multi-Purpose-wagen eingesetzt. Diese Wagen bieten einen optimalen Schutz vor der Witterung. Neben Ford haben bereits andere Automobilhersteller Interesse bekundet. Seat will im kommenden Jahr die Zahl der Autotransporte auf der Schiene verdoppeln. Zur Zeit setzt die spanische Eisenbahngesellschaft Renfe wöchentlich 31 Züge zum Transport von Neuwagen und Autoteilen für Seat ein.

Bei den Multi-Purpose-Wagen von Hansa Rail wird zunächst die obere Ebene beladen, die dann per Hydraulik hochgefahren wird. Anschließend folgen die Pkw für die untere Verladeebene. Insgesamt können in einem Wagen 12 Fahrzeuge verladen werden. *Foto: Hansa Rail*

NDX Intermodal hat im Juni eine neue Shuttle-Verbindung zwischen Hamburg und Mailand aufgenommen. Geboten werden zwei Abfahrten je Richtung und Woche, die später auf drei Abfahrten aufgestockt werden sollen. Die Züge treffen jeweils am Tag C ein.

Während sich DB Cargo mit dem Ausdruck des Bedauerns von der Postbeförderung verabschiedet und eingesteht, daß die Bahn keine wettbewerbsfähigen Angebote machen könne, ist **AMTRACK**, die staatliche Intercitygesellschaft der USA. mit der amerikanischen Post ins Geschäft gekommen. Vor kurzem begann der planmäßige Einsatz von Road-Railern (!) für US Mail.

Die Verkehrskommission des Nationalrates der Schweiz, die sich noch vor kurzem aus geologischen Gründen (Piroramulde) dafür ausgesprochen hatte, zunächst den Lötschbergbasistunnel und allenfalls bei Bedarf den Gotthardtunnel erst in einer zweiten Phase auszubauen, hält **nunmehr doch den Gotthardtunnel für notwendig.** Ende Mai wurde die Auflage eines Bedarfsnachweises für den Gotthard aus dem Alpentransitbeschlusses gestrichen.
Die Neat soll wie folgt etappiert werden:
Erste Phase: Lötschberg, Zimmerberg und Ceneri (Gotthardstrecke im Tessin),
Zweite Phase: Gotthard-Basis-Tunnel und Ausbau der Strecke St. Gallen - Pfäffikon.
Der Ceneri könnte bis 1999 fertiggestellt werden.
Die Gotthardstrecke könne betriebswirtschaftlich rentabel sein und sei volkswirtschaftlich die beste Variante.
Der Verwaltungsrat der SBB kritisierte auch die Idee einer reinen Personenflachbahn durch den Gotthard. Ein Alpentunnel mache nur Sinn für den gemischten Betrieb.

Intercontainer-Interfrigo (ICF) hat 1996 1,35 Mio TEU befördert (+ 2,3% gegenüber 1995). Die Transportleistung nahm um 3,5% auf 1,4 Mrd TEU-km zu. Gemeinsam mit den Beteiligungsgesellschaften brachte es die Gesellschaft auf 1,876 Mio TEU (5,2%).
Besonders erfolgreich waren die Bananentransporte. ICF hat den Marktanteil im Verkehr zwischen Belgien und Deutschland sowie im Deutschen Binnenverkehr um 2 auf 31% erhöhen können.
Insgesamt setzte ICF knapp 850 Mio DM um.

Wer sich in Bonn im Juni eine **Fahrkarte von Bonn nach Prag** kaufen wollte, erhielt diese wohl wegen der sich ständig ändernden Wechselkurse nur bis Cheb (Grenze, früher Eger). Sie kostet in der 2.Klasse 149.- DM. Da soll Europa doch auf der Schiene zusammenwachsen. Mit dem Bus, der mehrmals wöchentlich verkehrt, zahlt man bis Prag nur DM 80.-.

Es ist auch **ein Zeichen mangelnder Interoperabilität**, wenn in den EC-Zügen, die von den SBB beim Verkehr von der Schweiz in die Bundesrepublik eingesetzt sind, der Service für die Reisenden der 1. Klasse nicht am Platz durchgeführt wird, sondern dieser sich Getränke usw. selbst im Speisewagen abholen muß.

Der **Rotterdam-Hungaria-Express** von Intercontainer-Interfrigo (ICF) zwischen Rotterdam und Sopron (Ungarn) verkehrt seit Mai 1997 dreimal pro Woche. In Sopron besteht Anschluß an die ICF-Shuttle-Züge nach Griechenland, Rumänien und die Türkei.

Der Aufsichtsrat der **ÖBB** hat beschlossen, daß vom 1. 8. 97 die ÖBB durch einen **fünfköpfigen Vorstand** geführt werden. Dr. Helmut Draxler bleibt Vorsitzender, für die Gesamtkoordination zuständig, Hainitz (bisher Stellvertreter des Vorsitzenden), für die Infrastruktur, Proksch für die Management Services, Hoser für den Güter- und Stindl für den Personenverkehr.

Andere Verkehrsträger

Zum 50jährigen Jubiläum des Deutschen Güternahverkehrs sagte der inzwischen aus dem BMV ausgeschiedene Parlamentarische Staatssekretär **Manfred Carstens**, daß der Güternahverkehr (auf der Straße) durch nichts, aber auch wirklich nichts zu ersetzen sei. Er sprach sich auf der Veranstaltung auch **für mehr Straßenbau** aus.

Nach Angaben des Kraftfahrbundesamtes haben im vergangenen Jahr **fast 4 Mio Lkw die Grenzen zu Tschechien und Polen in beiden Richtungen passiert.** Damit hat sich der Lkw-Verkehr seit 1991 mehr als verdoppelt.

Ende September lauft die Antragsfrist für das **100-Mio-Programm für die Binnenschiffahrt aus**, falls es nicht verlängert wird, aus. Es ist bisher noch nicht einmal die Hälfte beantragt.

Immer wieder kritisieren Verkehrswissenschaftler den Versuch von Neil Kinnock bei seiner Forderung für faire und effiziente Preise auch dem Straßengüterverkehr externe Kosten in Höhe von hundert Mrd DM anzulasten. Prof. Aberle und Prof. Baum halten den **Nutzen des Straßengüterverkehrs** dagegen. Laut Baum ergibt sich der volkswirtschaftliche Nutzen aus einer verbesserten Arbeitsteilung, einer höheren Produktivität, aus Innovationen von Produkten und Verfahren sowie Kostensenkungen in der Wirtschaft. In der Summe würden sich diese Vorteile in einem höheren Sozialprodukt niederschlagen. Den externen Kosten von 100 Mrd Dm stünden nach Baums Rechnung 280 Mrd Nutzen gegenüber.
Die EU-Kommission vertritt dagegen die Auffassung, daß der Nutzen über das Marktsystem bereits internalisiert sei.

Eine **Verdreifachung der Schwerverkehrsabgabe für Lkw** hat die Sprecherin der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, Gila Altmann, auf einer Pressekonferenz am 3.6.97 in Bonn gefordert. Dies sei ein Beitrag zur gerechten Belastung der Verkehrsträger mit Wegekosten und eine Chance, Verkehrsströme zu verlagern.
In einem 10-Punkte-Katalog wird dargelegt, wie die knappen Investitionsmittel nach Auffassung der Grünen optimal verteilt werden könnten. Dabei seien die Mittel für den Straßenbau drastisch zu reduzieren, während sie für die Schiene deutlich aufgestockt werden müßten. Ziel sei es, durch eine veränderte Investitionspolitik und flankiert von einer neuen Steuer- und Abgabenpolitik das Verkehrsaufkommen auf der Straße zu halbieren und das auf der Schiene zu vervierfachen.

Die **Flughafen Frankfurt/Main AG (FAG)** hat 1996 mit 251,6 Mio DM (1995: 108 Mio DM) einen Rekordgewinn vor Steuern erzielt, was jedoch auf geringere Abschreibungen zurückzuführen ist. Bei Frachtaufkommen, Fahrgästen und Flugbewegungen gab es leichte Zuwächse. Trotz der neuen Rekordzahlen hat der Frankfurter Flughafen gegenüber seinen Konkurrenten an Boden verloren. Die Flughäfen in Amsterdam, London und Paris legten dagegen deutlich kräftiger zu. Für das Jahr 1997 rechnet die FAG mit einem Plus von 3% und könnte damit die Schwelle von 40 Mio Passagiere überschreiten. Bei der Fracht bleibt Frankfurt die Nummer eins in Europa. Der FAG-Vorstandschef Wilhelm Bender meinte in diesem Zusamenhang, daß die anstehenden Privatisierungen der Airports in Düsseldorf, Hamburg, Berlin, Hannover und Köln-Bonn sollten zum Aufbau einer koordinierten Flughafenstruktur genutzt werden.

Die Holding, in der die **Deutsche Post AG** künftig alle Aktivitäten im Bereich des Expreßdienstes und der Mehrwertdienste für die Postkunden bündelt, firmiert unter „Deutsche Post Express und Transport GmbH". Der Holding werden drei Unternehmen zugeordnet: EMS Kurierpost GmbH, die Deutsche Postkontraktlogistik GmbH und die Netlog GmbH. Letztere , die die die Deutsche Post AG gekauft hat, firmiert nunmehr unter dem Namen **Deutsche Post Transport GmbH.** Sie organisiert und steuert die Posttransporte zwischen den 33 Frachtpostzentren der Post.

Die beabsichtigte **Fusion zwischen BDN (Bundesverband des Deutschen Güternahverkehrs und dem Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik (BGL früher BdF)** ist nicht zustande kommen. Neun Landesverbände des BDN haben jetzt ihrem Verband den Rücken gekehrt und die Mitgliedschaft zum Jahresende gekündigt. Noch zehn Verbände verbleiben dem BDN. Der Knackpunkt bei der Fusion war das Budget. Zwei Millionen beträgt der Haushalt des BDN; der des BGL hat eine zweistellige Millionenziffer. Es fragt sich, ob die Mitglieder des BGL weiter einen so hohen Haushalt finanzieren wollen. Neuorientierungen der Unternehmer sind da nicht ausgeschlossen.

Die **Vereinigung deutscher Kraftwagenspediteure (VKS)** hat der EU-Kommission (sprich Neil Kinnock) vorgeworfen, eine Strategie der politischen Verkehrslenkung zu verfolgen. „Über die Krücke der Anlastung der sogenannten externen Kosten soll der Straßengüterverkehr solange verteuert werden, bis die gewünschte Verkehrsteilung zugunsten der Eisenbahn erreicht ist", kritisierte der VKS-Aufsichtsratsvorsitzende Michael Kubenz am 10.6. in Konstanz.
Die GRV vertritt nach wie vor die Auffassung, daß durch die Anlastung der externen Kosten für alle Verkehrträger eine gerechte Verkehrsteilung erzielt wird.

Die **Deutsche GVZ-Gesellschaft (DGG)** soll von 1998 an als Sprachrohr aller Deutschen GVZ-Gesellschaften Mitglied des europäischen GVZ-Zusammenschlusses **Europlatforms** werden. Europlatforms wird bisher von Dänemark, Italien, Spanien und Großbritannien zur Realisierung europäischer Ziele und zur Vernetzung ihrer GVZ oder Frachtzentren genutzt.

Die Planung des Großflughafens Berlin/Brandenburg International in Schönefeld liegt im Plan. Im Jahre 2007 wird es ausschließlich den Standort **Schönefeld** als internationales Luftkreuz in dieser Region geben.

Angesichts der herausragenden Rolle,die die Verkehrspolitik für den Schutz von Umwelt und Natur spielt, haben Jochen Flasbarth, Präsident des NABU und Ute Wiegand-Nehab (VCD) einen **Kooperationsvertrag** mit dem Ziel engerer Zusammenarbeit abgeschlossen. Beide Verbände haben zusammen 350 000 Mitglieder.

Unter dem finnischen Meerbusen soll ein zweigleisiger **Eisenbahntunnel** gebaut werden, der die Transportwege zwischen Finnland und Zentraleuropa wesentlich verkürzen würde. So wäre Berlin von Helsinki in sechs Stunden zu erreichen. Die Baukosten werden auf 3 Mrd DM veranschlagt.
Nach einem Beschluß der Regierungschefs von Spanien und Marokko aus dem Jahr 1996 in Rabat soll zwischen Europa und Afrika ein zunächst eingleisiger Eisenbahntunnel gebohrt werden.

Personalia

Am 10. 7. 97 trat Herr **Dr. Johannes Ludewig** sein Amt als Vorstandsvorsitzender der DB AG an. Er erklärte anläßlich der feierlichen Einführung durch Bundeskanzler Helmut Kohl, die DB AG stehe vor einer einzigartigen Herausforderung. Bis Ende kommenden Jahres müßten die vier selbständigen Aktiengesellschaften Personennahverkehr, Personenfernverkehr, Güterverkehr und Fahrweg unter dem Dach einer geschäftsführenden Holding ausgegliedert werden. „Das ist für jeden Konzern dieser Größenordnung – über 30 Mrd DM Umsatz, rund 280 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – ein extrem schwieriger Prozeß."

Für das Verbundsystem Eisenbahn bedeutet das tiefe Eingriffe in Struktur und Organisation.
Ludewig erwarten schwierige Aufgaben:
Der Personalbestand wird weiter abgebaut.
Mobilität ist gefragt.
Das Problem der hohen Trassenpreise harrt einer Klärung.
In den nächsten Jahren ist kaum mit üppiger Finanzierung durch den Bund zu rechnen.
Im Jahre 2002 stellt die Bundesregierung die finanzielle Unterstützung für die Übernahme der Altlasten der Reichsbahn ein. Im Deutschen Osten ist bei der Bahn noch viel zu tun.
Die Abschreibungen werden steigen mit den beabsichtigten Neuinvestitionen in Fahrweg und Fahrzeuge.

Neuer Verkehrsminister in Frankreich ist **Jean-Claude Gayssot** (kommunistische Partei).

Manfred Carstens, bisher Parlamentarischer Staatssekretär im BMV, wechselte ins Bundesinnenministerium. Neuer Parlamentarischer Staatssekretär wurde Dr. Norbert Lammert, bisher Parlamentarischer Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium.

Werden Sie Mitglied der GRV oder unterstützen Sie die 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 unterschiedlichten 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 Fahrgasstverbänden. 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 – 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).

Sie können die GRV auch durch Anzeigen in den GRV-Nachrichten unterstützen.

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 _____

_____ ,den _____
Ort 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