Folge 33 Dezember 1997

GRV Nachrichten

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

Verkehrspolitik

75 Jahre UIC

(Wir berichteten in GRV Nachr. Nr. 32 S.17)

1. Grußworte von Neil Kinnock zum Jubiläum der UIC

Meinen Glückwünschen zum 75-jährigen Bestehen der UIC möchte ich meinen Dank für die umfangreiche Arbeit anschließen, die diese Organisation geleistet hat, um das erforderliche Mindestmaß an technischer Harmonisierung bei den Bahnen in Europa zu erreichen und somit die Integration des europäischen Bahnsystems und den Austausch der technischen und kommerziellen Information auf weltweiter Ebene zu fördern.

Die UIC hat gezeigt, daß sie das Potential des Schienenverkehrs und, was sehr für sie spricht, die Tatsache erkannt hat, daß entscheidende Veränderungen notwendig sind.

Es gibt verschiedene Gründe für den Rückgang des Schienenverkehrs. Dieser Rückgang ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß der Kunde wegen mangelnder Bequemlichkeit, Zuverlässigkeit, Preisflexibilität etc. mit der angebotenen Leistung nicht zufrieden ist.

Die EU-Kommission hält Aktionen in folgenden Bereichen für erforderlich:

Erstens gilt es dringend, einen gesetzlichen Rahmen zu finden, der den Bahnen Eigenständigkeit verleiht und es ihnen ermöglicht, wie andere Unternehmen Initiativen zu ergreifen und über die erforderlichen Mittel zu verfügen. Wenn die Bahnen bei der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen weiterhin eine wichtige Rolle spielen wollen, müssen zweitens in Sachen Qualität und Preis Verbesserungen erzielt werden, um neue Reisenden zu gewinnen.

Inhalt (u.a.)

Verkehrspolitik
75 Jahre UIC 1
An Deutschland vorbei 3
Schade, daß Schäuble sich nicht durchsetzen konnte 7
Visionen des Bundesministers für Verkehr 7
Ten-Budget 1997 8
Neue Vorschläge des BDI 9

Bahnen
Thalyszüge am 14.12.97 nach Köln 9
Verkehrsprojeke Deutsche Einheit 10
Dr. J. Ludewig vor Parlamentariern 10
DB soll nicht nur Carrier sein? 13
Drahtloser Datenverkehr ersetzt Signale 14
Das Deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz 15
Hochgeschwindigkeitsstrecken in Europa 15
Der ICE 3 16
Bedeutung der regionalen Bahnen 17
Schieneninfrastruktur GmbH? 19

Andere Verkehrsträger
Road Pricing 20
Der Kanal ist noch lange nicht voll 21
Reform des Güterkraftverkehrsgesetzes 21
Transrapid 21
Erfreuliche Entwicklung bei der Lufthansa 24
Neue Promilleregelung gefährlich 24
44 t im KLV zugelassen 24
Die teuren Toten 25

Ausland
DSB wichtiges Bindeglied 25
Rückgang der Fahrtenzahlen in der Schweiz 25
Ergebnis der SBB in 1996 25
Gutes Ergebnis der ÖBB 1996 26
NS Cargo für Liberalisierung 26

Umwelt
Neue Kfz-Steuer entlastet die Umwelt nur wenig 27
Autohersteller sind in der Pflicht 27
Konzept für Luftverkehr und Umwelt 27

Kurzberichte, Personalia 28

Anzeige

Hansastr. 40, 80686 München
Telefon: (089) 57 99-0
Telefax: (089) 57 99 910

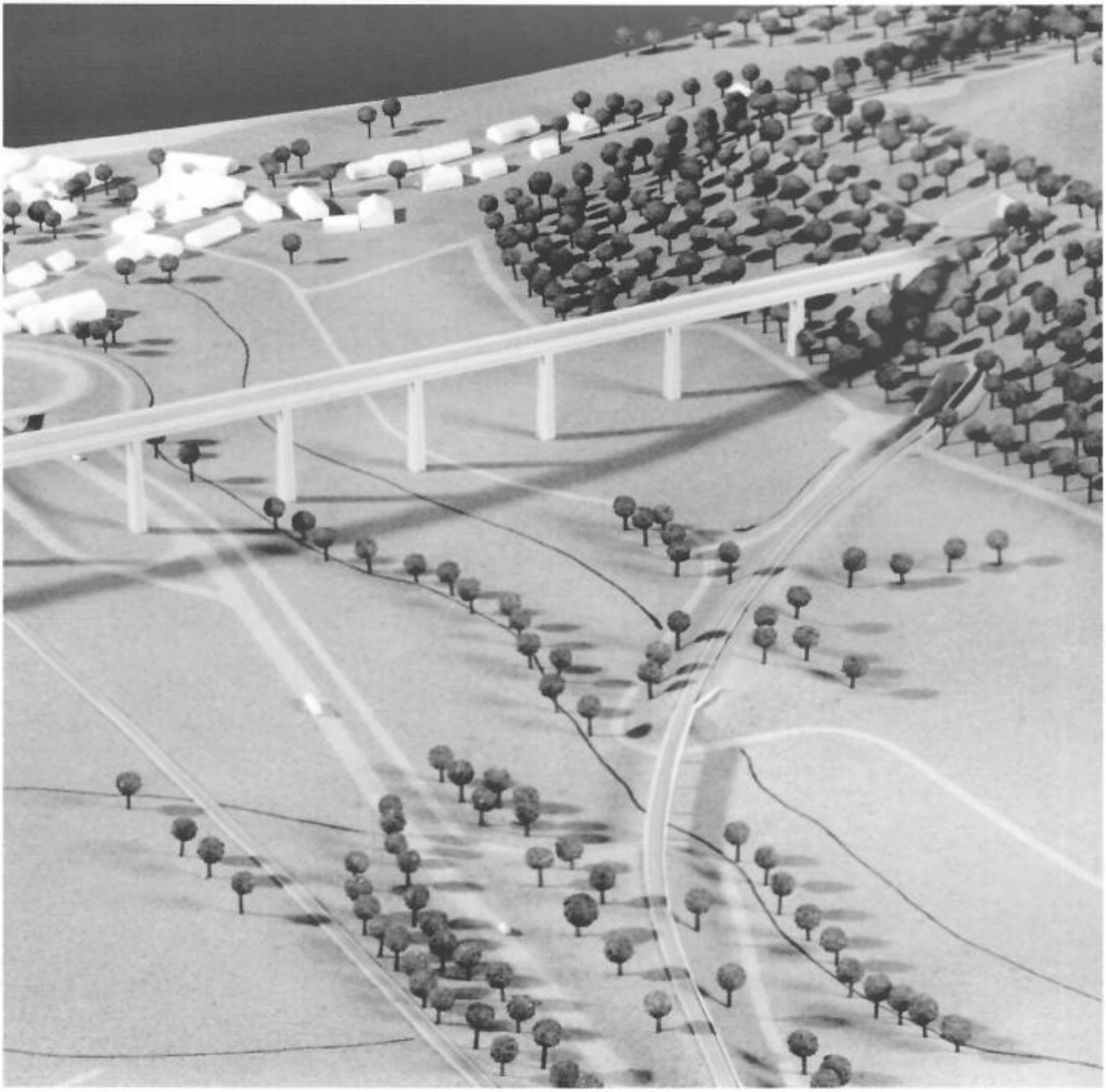
Niederlassungen:
Berlin, Erfurt, Frankfurt/Main, Halle/S.,
Hannover, Karlsruhe, Köln, Neu-Ulm,
Nürnberg, Stuttgart

OBERMEYER
PLANEN + BERATEN

PLANUNGSGESELLSCHAFT FÜR BAU, UMWELT
VERKEHR UND TECHNISCHE AUSRÜSTUNG GMBH

Ihr Partner für Planung und Beratung bei:

Neubaustrecken
Stadtbahnen
Industriegeleisen
Rangierbahnhöfen
Eisenbahnanlagen
Straßenbau
Brückenbau
Tunnelbau



Drittens müssen die zuständigen Instanzen für eine bessere Integration der nationalen Bahnunternehmen in Europa sorgen, wenn sie wollen, daß der Eisenbahnverkehr den Anforderungen des großen Binnenmarkts gerecht wird.

Viertens müssen durch eine Verbesserung der Finanzlage, die Trennung zwischen Infrastruktur und Verkehr und die Festlegung der Grundsätze für die Wegetarifierung auf EU-Ebene die Voraussetzungen für eine echte Reform geschaffen werden.

Die EU ist nur eine der Kräfte des Wandels. Der UIC, die eine so große Anzahl von Bahnunternehmen zu ihren Mitgliedern zählt, kommt bei der Entwicklung der Strategien für diesen Wandel zentrale Bedeutung zu.

2. Unterzeichnung von drei Abkommen anläßlich des Jubiläums

a) 21 Bahnunternehmen unterzeichen das Vereinbarungsprotokoll EIRENE

Diese Vereinbarung, mit der sich die Bahnunternehmen offiziell für das Digitalfunksystem EIRENE – europäische Frequenz im 900 Mhz-Band, entsprechend der Norm GSM ETSI – entscheiden, ist von großer Bedeutung für die Verbesserung des Bahnbetriebs in Europa und für die Umsetzung der von der EU verlangten Interoperabilität. Dank dieses Systems wird es möglich, dem zunehmenden Kommunikationsbedarf im Bereich des internationalen Betriebs (Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystem ERTMS/ETCS und Hochgeschwindigkeit), der Betriebsführung (Sprach- und Datenübertragung) und des Kundendienstes (Telefon, Zugang zu Datenbanken usw.) gerecht zu werden.

b) UIC/CEN-Normungsabkommen

Die UIC unterzeichnete ein Übereinkommen mit dem Europäischen Normenausschuß (CEN), um die Normungspolitik und insbesondere die Umwandlung geeigneter UIC-Regeln in Europäische Normen zu koordinieren.

c) Unterzeichnung des Vereinbarungsprotokolls über den Kreta Korridor Nr. 1

Vertreter der sieben betroffenen Eisenbahnunternehmen und der UIC-Generaldirektor haben ein Vereinbarungsprotokoll über Ausbau, Modernisierung und Entwicklung der Eisenbahnstrecken Helsinki – Tallin – Riga – Kaunas – Warschau sowie Riga – Kaliningrad – Gdansk unterzeichnet. (Bekanntlich wurden 1994 auf der 2. Paneuropäischen Verkehrskonferenz auf Kreta neun Verkehrskorridore festgelegt, die für die Entwicklung eines integrierten und leistungsfähigen Verkehrsnetzes in Gesamteuropa unverzichtbar sind.) Diese Strecken bilden den Kreta-Korridor Nr. 1.
Im Rahmen des jetzt unterzeichneten Vereinbarungsprotokolls verpflichten sich die Unterzeichner zum Ausbau dieser Eisenbahnstrecken unter Anwendung einheitlicher Parameter, die in dem unter der Schirmherrschaft der UNO unterzeichneten Abkommen über die internationalen Eisenbahnmagistralen, AGC, definiert sind.

An Deutschland vorbei

Von Dr. Alfons Thoma

Dr. Johannes Ludewig erklärte vor der Parlamentarischen Gruppe Bahn und dem Deutschen Verkehrsforum am 8. 10. 97 in Bonn, daß im Ost-West-Verkehr die Fahrt durch Deutschland fast unumgänglich sei, aber in der Nord-Südrichtung andere Länder mit Deutschland konkurrieren. Im nachstehenden Beitrag soll deutlich gemacht werden, daß, wenn das Brennerprojekt nicht kommen wird, in praktisch allen Relationen, die aus dem Norden nach dem Süden über den Brenner führen, weitgehend der Verkehr durch Deutschland im Alpentransitverkehr über andere Alpenübergänge umgeleitet werden kann (siehe Bild Seite 5).

Ein ähnlicher Zustand kann auch eintreten, wenn die Trassenpreise in Deutschland nicht gegenüber den anderen europäischen Eisenbahnen gesenkt werden.

Gegenwärtig sind nach dem Planungsstand von 1996 folgende neuen Eisenbahnalpentransversalen vorgesehen:

1. **Lyon - Torino (Achse Frejus)**
   mit einem 54 km langen Basistunnel,
2. **Gotthard-Basislinie** (Arth-Goldau - Lugano)
   mit einem 57 km langen Basistunnel,
3. **Lötschberg-Basisline** (Heustrich – Steg/Mundbach)
   mit einem 42 km langen Basistunnel
   (33 km lang in erster Baustufe als Autoschleuse),
4. **Brenner-Alpentransversale** (Achse Brenner: München – Innsbruck – Verona) mit einem 55 km langen Basis tunnel (Innsbruck – Fortezza),
5. **Achse Pontebbana** (Udine – Pontebba – Villach – Wien) mit mehreren Tunneln, 45 km insgesamt lang in Italien, und in Österreich mit einem 22 km langen Basistunnel (Semmering) und einem 31 km langen Basistunnel (Koralpe) auf einer neuen 132 km langen Magistrale Graz – Klagenfurt. Außerdem werden die mit der Achse Pontebbana kooperierenden Achsen Tauern (Salzburg – Villach – Ljubliana) und Pyhrn (Linz/Wels – Leoben – Graz) für hohe Leistungsfähigkeit ausgebaut oder verbessert.

Diese neuen Eisenbahn-Alpentransversalen werden für hohe Geschwindigkeiten (bis hin zu 250 m/h) trassiert und mit modernster Sicherungs- und Informationstechnik ausgestattet. Sie sollen sowohl dem schnellen Reiseverkehr wie auch dem Güterverkehr dienen mit einer Leistungsfähigkeit von 120 bis 150 Zügen am Tag. Längere Tunnel werden voraussichtlich als zwei eingleisige Tunnel (mit

oder ohne Servicetunnel) ausgebildet, was Vorteile für den Betrieb, die Unterhaltung und die Sicherheit bringt. Sie werden wichtige Verbindungsfunktionen zusammen mit den Hochleistungsstrecken in Europa haben. Die neuen Alpentransversalen werden etwa 1 100 km lang sein mit einem Tunnelanteil von 55%. Die Kosten aller Transversalen werden auf 64 Mrd DM geschätzt.

Die neuen Alpentransversalen werden etwa 30 bis 40 Mio Personenfahrten und 125 bis 135 Mio t Güter pro Jahr aufnehmen können, und zwar das Vierfache des heute bestehenden Personen- und das zwei bis dreifache des heutigen Güterverkehrsaufkommens über die Alpen. Die möglichen Transportkapazitäten entsprechen etwa 6,3 bis 6,8 Mio Lkw-Fahrten. Die Qualität wird erheblich verbessert werden, da die bestehenden Reisegeschwindigkeiten heute nur 60 bis 90 km/h betragen. Die Trassen, ausgenommen die Lötschbergtrasse, die aus den Jahren 1906 und 1913 stammt, sind alle im vorigen Jahrhundert gebaut worden. 1994 wurden rund 98 Mio t über die Alpen von und nach Italien transportiert, wovon etwa 50% auf die Schiene entfallen. Nach den meisten Verkehrsprognosen wird mit einer Verkehrszunahme im Güterverkehr im Vergleich mit 1990 bis zum Jahre 2010 um das Zweifache gerechnet. Diesen Zuwachs vor allem im Güterverkehr können die bestehenden Eisenbahnalpentransversalen nicht verkraften. Neue Eisenbahntransversalen sind daher wegen der vorhersehbaren Verkehrsentwicklung unumgänglich, weil sie der Entlastung von Straßen und Autobahnen dienen und die besonders zu schützende Umwelt im Bereich der Alpen entlasten. Andernfalls fallen die Verkehrszunahmen weitestgehend der Straße zu mit allen negativen Folgen.

Der Alpenverkehr stellte sich wie folgt dar:
Grafiken und Bilder siehe rechte und folgende Seite!

Die **Finanzierung** dieser gewaltigen Projekte ist schwierig; sie kann von den beteiligten Eisenbahnen allein nicht gelöst werden. Neben staatlichem sollte auch vor allem privates Kapital eingesetzt werden.

Wie sehen nun die Realisierungschancen dieser fünf Alpentransversalen aus:

1. **Lyon – Torino:** Die Gesamtstrecke ist 205 km lang, sie soll die Hochgeschwindigkeitsnetze von Frankreich und Italien verbinden. Etwa 100 km der Neubaustrecke sollen im Tunnel liegen, darunter der 54 km lange Basistunnel zwischen St.Jean de Maurienne und Susa. Die Gesamtkosten sind auf 20 Mrd DM, davon 6,6 Mrd DM für den Tunnel geschätzt.
   Dem Bau werden gute Realisierungschance prophezeit. Frankreich und Italien haben bereits Vorverträge abgeschlossen. Hier wird auch die Entlastung der parallelen Straßenverbindungen vom alpenquerenden Güterverkehr immer dringlicher. Es wird angenommen, daß das Projekt bis zum Jahre 2007 bis 2010 realisiert werden kann.

2. **Die Schweizer Alpentransversalen (NEAT): Gotthard und Lötschberg.**
   Beide Projekte verlangen je einen Basistunnel: Gotthard Basistunnel zwischen Erstfeld und Biaska mit einer Länge von 57 km (Die gesamte Neubaustrecke zwischen Arth-Goldau und Lugano beträgt 125 km.) und der Lötschbergbasistunnel mit einer Länge von 42 km (erste Baustufe 33 km).Die Finanzierung kostet etwa 14 Mrd sfr.
   Die Realisierung, unterstützt durch ein Schweizervolksbegehren, den Schwerverkehr durch die Schweiz auf die Schiene zu verlagern, zieht sich zwar hin. Es ist aber davon auszugehen, daß zumindest eines der Projekte in absehbarer Zeit zur Verwirklichung ansteht.

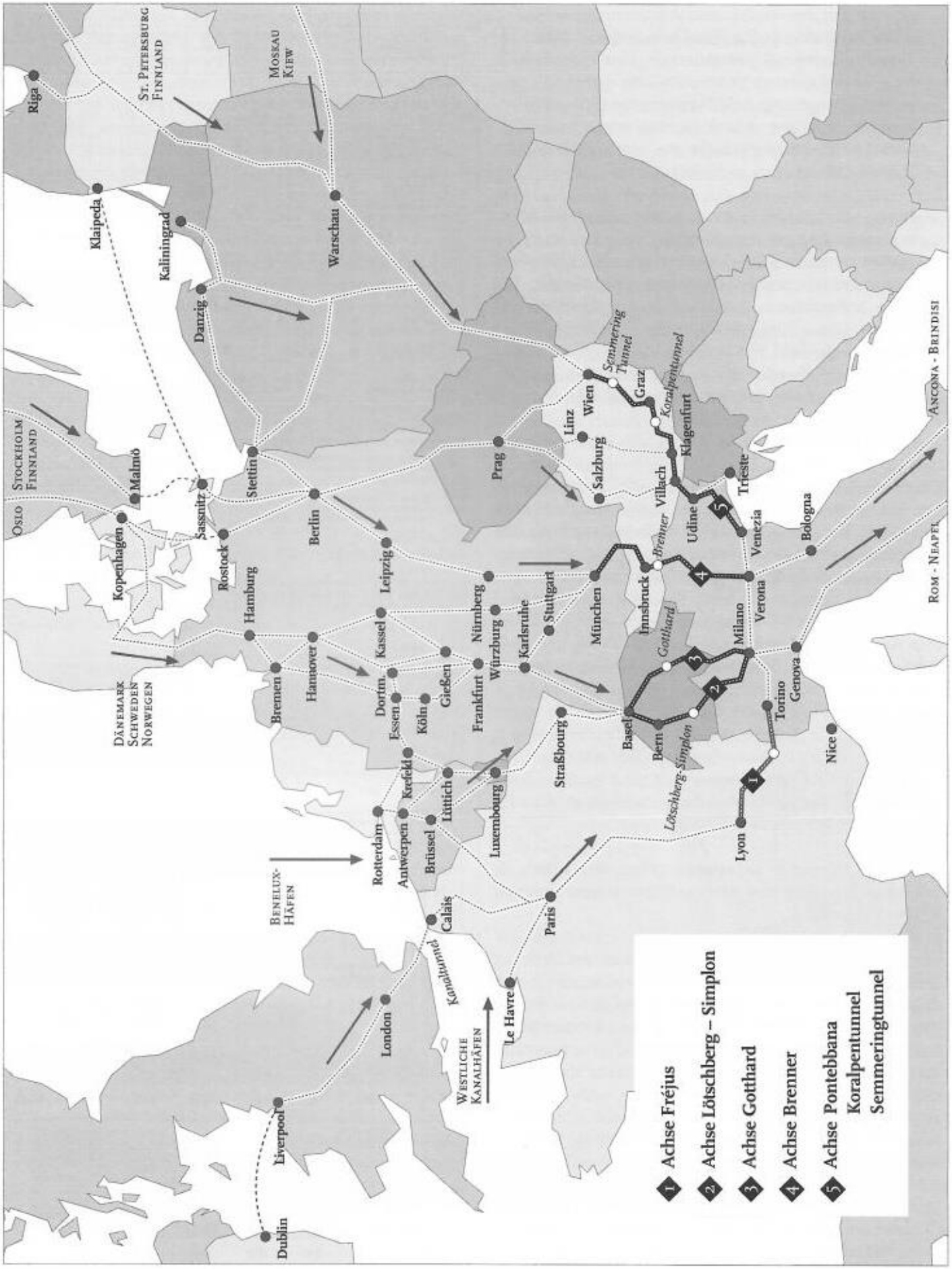
3. **Die Brenner-Transversale (München-Innsbruck-Verona),**
   geplant als 409 km lange Magistrale. Etwa 58 % werden in Tunneln liegen, darunter der 54,7 km lange Brennerbasistunnel zwischen Innsbruck und Franzensfeste. Lange Jahre zurückliegende Studien liegen bereits vor, auch eine Machbarkeitsstudie. 1993 wurden die Baukosten für München – Verona auf 22 Mrd DM und davon der Tunnel auf etwa 7 Mrd DM geschätzt. Der dem Güterverkehr dienende Umfahrungstunnel von Innsbruck ist inzwischen realisiert. Neubaumaßnahmen im Inntal haben keine schlechten Aussichten für eine Verwirklichung. Trotz aller Verhandlungen, an denen auch der Freistaat Bayern beteiligt ist, gibt es derzeit kaum eine echte Perspektive für eine Verwirk lichung des Brennerbasistunnels. Außerdem wird wieder an billigere Lösungen (Scheiteltunnel oder nur Tunnel für den Güterverkehr) gedacht.

4. **Die „Pontebbana" (Udine – Pontebba – Villach),**
   trassiert für Geschwindigkeiten von 120 bis 200 km/h, wird seit 1981 von Italien und Österreich als 115 km lange Hochleistungsstrecke infrastrukturell umgestaltet; sie ist auf italienischer Seite im Abschnitt Udine – Pontebba seit 1995 bereits in Betrieb. Der italienische Teil ist 97 km lang und hat 15 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 45,3 km. Die gesamte Pontebbana soll im nächsten Jahr fertig werden.

   Die „Neue Eisenbahnmagistrale Graz – Klagenfurt" **(Koralpenbahn)** wird seit 1996 geplant. Sie ist 132 km lang (87 km Neubau, darunter der 31,6 km lange Koralpenbasistunnel). Die Baukosten betragen 3,14 Mrd DM. Sie wird ein wichtiger Teil der „Neuen Südbahn" (Pontebbana-Achse Wien – Graz – Klagenfurt – Villach – Pontebba – Udine). Sie könnte bis 2015 fertig sein.

   Besonders wichtig für die „Neue Südbahn" ist die Realisierung der neuen Semmeringbahn mit einem 22,1 km langen Basistunnel zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2006 geplant, die Baukosten werden (geschätzt 1995)

Alpentransversalen



0,93 Mrd DM betragen. Über den Semmeringbasistunnel wird seit etwa 70 Jahren gesprochen und geplant. Zur Zeit werden über den Semmering etwa 4 Mio Reisende und 6,4 Miot Güter befördert. Die Fahrzeiteinsparungen werden durch den Basistunnel im Reiseverkehr etwa 30 Min, im Güterverkehr bis zu 50 Min betragen. 15,3 Mio Tonnenmeter Hebearbeit könnten eingespart werden. Der Bau wurde betriebswirtschaftlich positiv beurteilt. Die „alte Semmeringbahn" soll dabei erhalten bleiben.

Die drei Projekte Pontebbana, Koralpenbahn und Neue Semmeringbahn sind im Vergleic mit den anderen großen Projekten relativ klein und scheinen, gesicherte Finanzierung vorausgesetzt, durchaus realisierbar. Diese Achse ist auch eine Achse des Ost-Westverkehrs (Wien – Graz – Klagenfurt – Udine – Mailand – Turin - Lyon mit Anschluß von Triest und Venedig). Sie wird eine wichtige Komponente in den von der EU geförderten „Transeuropäischen Netzen" sein.

Zusammenfassung:

Die Achse Torino – Lyon scheint die besten Aussichten auf eine baldige Realisierung zu haben. Im Osten geht es auch voran. Die „kleine Pontebbana" ist nächstes Jahr fertig. Die Semmeringbahn scheint ebenfalls gute Aussichten auf Verwirklichung zu haben. Der EU-Kommissar Neil Kinnock will den Semmering-Basis-Tunnel unterstützen und meint hierzu: „Die EU-Kommission steht steht voll hinter dem Ausbau der transeuropäischen Netze (TEN) und demzufolge auch hinter dem Basistunnel." Ob das verhältnismäßig kleine Land Österrreich, bei dem jedoch der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene im Vergleich zu anderen Ländern in Europa groß ist, auch die Finanzierung der Koralpenbahn in überschaubarer Zeit schaffen wird, scheint dem Verfasser zumindest fragwürdig. Eine Rolle spielt dabei in Österreich, daß dieses Land die größten Erfahrungen im Tunnelbau besitzt.

Bei den NEAT wird es sicher weitergehen, wenngleich die ursprünglich angedachten Realisierungszeiträume gestreckt werden müssen.

Das große „Sorgenkind" in dieser Hinsicht ist und bleibt der Brenner. Je zügiger die anderen Transversalen gebaut werden, um so mehr wird sich der Verkehr auf diese verlagern. Aus dem Bild ist zu ersehen, daß die auf den Brenner zulaufenden Güterströme verhältnismäßig leicht durch andere Routen substituiert werden können, die Deutschland kaum oder gar nicht berühren.
Kann dem die Bundesrepublik Deutschland tatenlos zuschauen? Sicher ist sie an der Brennerachse de facto nur mit der Strecke München – Brannenburg beteiligt. Aber, wenn man das weiter sieht und erhebliche Verkehrsabwanderungen auf lange Strecken im Bundesgebiet befürchtet werden müssen mit verheerenden Folgen für Arbeitsplätze, wird die Bundesrepublik Deutschland auch

Alpenquerender Güterverkehr

(Binnen-, Import-, Export-, und Transitverkehr, in Millionen Nettotonnen)

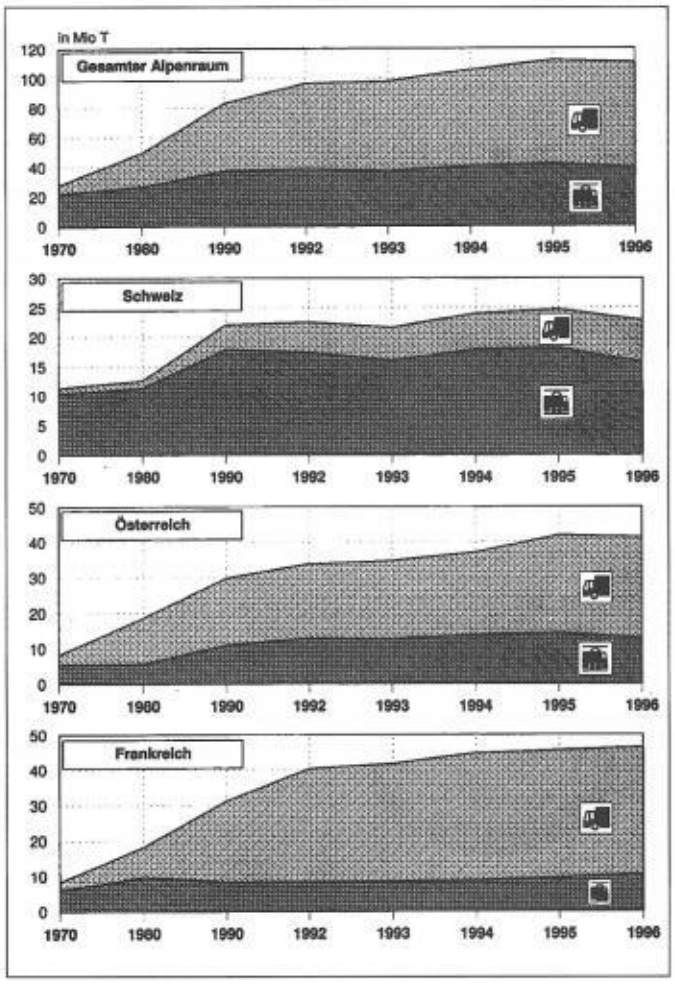
Verkehrsträger und Hauptrouten	1970	1980	1990	1993	1994	1995	1996
Schiene[1]							
Total	21,7	26,5	37,1	37,0	40,4	41,8	39,1
Schweiz (SBB, BLS)	10,4	11,3	17,9	16,0	17,9	18,1	15,7
– via Gotthard	8,1	8,4	13,6	11,7	13,3	13,6	11,7
– via Simplon/Lötschberg	2,3	2,9	4,3	4,3	4,6	4,5	4,0
Österreich (ÖBB)	5,4	5,6	10,9[3]	12,6	13,8	14,3	12,8
– via Brenner	3,3[3]	4,1[3]	7,4	7,6	8,3	8,4	7,9
Frankreich (SNCF)	5,9	9,6	8,3	8,4	8,7	9,4	10,6
– via Mont-Cenis	5,2[3]	8,0[3]	6,9[3]	7,0	7,7	8,4	9,7
Strasse[2]							
Total	6,1	22,9	46,0	61,0	66,3	70,2	71,3
Schweiz	0,9	1,3	4,2	5,6	6,1	6,6	7,1
– via Gotthard	0,1	0,5	3,1	4,5	5,0	5,5	5,9
Österreich	2,8	13,0	18,9[3]	22,1	23,2	27,5	28,5
– via Brenner	2,7	10,7	14,4	17,1	17,6	20,0	19,0
Frankreich	2,4	8,6	22,9	33,3	36,0	36,1	35,7
– via Mont-Blanc	1,2	5,4	10,5	14,6	14,4	13,4	12,6
Total Schiene und Strasse	27,8	49,4	83,1	98,0	106,7	112,0	110,4
Verhältnis Schiene: Strasse	3,5:1	1,2:1	1:1,2	1:1,6	1:1,6	1:1,7	1:1,8

[1] *Schweiz:* St. Gotthard, Lötschberg, Simplon; *Österreich:* Brenner, Tarvisio; *Frankreich:* Mont-Cenis, Ventimiglia — (alle drei Achsen mit Wagenladungsverkehr, rollender Landstrasse, Huckepackverkehr, Grosscontainer)

[2] *Schweiz:* St. Gotthard, San Bernardino, Simplon, Grosser St. Bernhard; *Österreich:* Brenner, Tarvisio; *Frankreich:* Mont-Blanc, Fréjus, Ventimiglia

[3] Schätzung

Quellen: Dienst für Gesamtverkehrsfragen des EVED (GVF); SBB; BLS; Committee of Alpine Railways; OEST, Paris; BWA, Wien; Statistica mensile, VTS/OZD.



an einer finanziellen Beteiligung an der Brennerachse nicht herumkommen auch dann, wenn sie zunächst nur private Investitionen aus Deutschland empfehlen würde. In einer Besprechung des damaligen Verkehrsministers Georg Leber mit seinem Kollegen aus Österreich in den 60er Jahren in München durfte Leber nur für eine Befürwortung einer Finanzierung des Brennerbasistunnels durch die europäische Investitionsbank votieren. Über diesen Sachstand scheinen wir bis heute nicht weit hinausgekommen zu sein. Kleine Lichtblicke sind in dem Engagement des Bayerischen Ministers Wiesheu für das Brennerprojekt zu sehen. Die EU-Kommission hat sich nunmehr erstmalig klar zum Bau des Basistunnels ausgesprochen. EU-Kommissar Neil Kinnock versicherte seinem bayerischen Kollegen Otto Wiesheu, daß auch Brüssel den zügigen Ausbau der Brennertransversale für dringend notwendig halte. Zur Finanzierung sollen sich private und öffentliche Investoren zu einer noch zu gründenden Gesellschaft zusammenschließen.

Aber nicht nur aus verkehrspolitischen Gründen sondern auch der Umwelt in unserer wunderbaren Alpenlandschaft zuliebe sollte das Brennerprojekt nicht in einen Dornröschenschlaf versetzt werden.

(Die technischen Daten in diesem Beitrag stammen aus dem Artikel „Neue Eisenbahnmagistralen" von R. Jaworski in Heft 1/97 der „Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft".)

Ifo-Prognose zur Güterverkehrsentwicklung 1997

Nach dieser Prognose des Instituts für Wirtschaftsforschung (ifo) soll 1997 das Gesamtaufkommen um 0,1% (21,5 Mio t) sinken, während die Transportleistung um 11 Mrd tkm ansteigen dürfte.

Im Straßengüterverkehr erwartet das ifo einen Mengenzuwachs um 2,8% auf 784,4 Mio t und einen Anstieg der Beförderungsleistung um 3,8% auf 211,5 Mrd tkm. Dabei soll der Anteil der ausländischen Lkw weiter zunehmen. Mit einer deutlichen Zunahme auch bei den Binnentransporten durch ausländische Unternehmer (Kabotage) ist dabei zu rechnen. Im Güternahverkehr auf der Straße sind dagegen leichte Einbußen von 1,5% auf 2,352 Mrd t zu erwarten.

Im Eisenbahnverkehr wird mit leichten Steigerungen bei Menge und Leistung gerechnet: Das Aufkommen soll um 2% auf 316,8 Mio t und die Beförderungsleistung um 2,8% auf 70,1 Mrd tkm steigen. Im Kombinierten Verkehr ist eine Aufkommenssteigerung von 4,3% zu erwarten, die nahezu allein im grenzüberschreitenden Verkehr erbracht wird. Auch für die Binnenschiffahrt wird mit einer Steigerung des Transportzvolumens um 2,2% auf 229,2 Mio t gerechnet.

Schade, daß Schäuble sich nicht durchsetzen konnte.

Im Zuge der Steuerreform hat sich der CDU/CSU Fraktionschef, Wolfgang Schäuble, der eine radikale Einschränkung vor allem des Straßengüterverkehrs und eine beachtliche Erhöhung der Energiepreise forderte, sich nicht durchsetzen können. Er meinte u. a. die Einführung eines erhöhten Mehrwertsteuersatzes für den Energieverbrauch sei unerläßlich. Das hätte auch den Vorteil, daß die Mehrbelastung von den Verbrauchern zu tragen wäre. Die Verkehrsbelastung sei ohne Wenn und Aber eines der gravierendsten Umweltprobleme, die die globalisierte Wirtschaft im Gefolge hat. Nach Angaben der UIC verursache der Verkehr in Europa jährlich 560 Mrd Kosten und der Liter Treibstoff müsse mindestens zwei Mark teurer sein. 80% der Nahrungsmitteltransporte liefen über die Straße, obwohl der Energieverbrauch und die Umweltbelastung im Straßengüterverkehr um ein Vielfaches höher sind als im Schienenverkehr. Der Grund für das rapide steigende Güteraufkommen: Preislich enorm günstige Transportkapazitäten, die sich um externe Kosten nicht zu kümmern brauchen. Es führt kein Weg daran vorbei: Der Güterverkehr ist billig zu haben. Wir werden den Straßenverkehr teurer machen müssen, gerade in Deutschland. In den meisten EU-Ländern liegt der Kraftstoffpreis höher. Es bedarf nach Auffassung von Schäuble einer Umgestaltung unseres gesamten Steuer- und Abgabesystems unter ökologischen Gesichtspunkten.

Visionen des Bundesministers für Verkehr für das nächste Jahrhundert

Wissmann sieht in den nächsten 10 bis 30 Jahren ein wesentlich besser vernetztes und umweltverträglicheres Verkehrssystem weit über deutsche Grenzen hinaus – in Zusammenarbeit mit den europäischen Staaten.

Wir werden im Jahre 2010 in Deutschland alle Metropolen vernetzt und ein Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn entwickelt haben. Wir werden vielleicht eine rentable, optimal gesteuerte und nicht vorwiegend rangierende Güterbahn mit modernen Schnittstellen haben. Der Lkw wird seine Leistungsfähigkeit vor allem auf Kurz- oder Mittelstrecken als Lastesel beweisen. Wir brauchen im Güterverkehr leistungsfähige Fuhrunternehmer und Spediteure.
Wir werden – hoffentlich von deutschen Ingenieuren, Technikern und Erfindern inspiriert – ein Auto haben, das nahezu emissionsfrei dank des Antriebs durch Brennstoffzelle fährt.

Wir werden durch das Hochleistungsgeschwindigkeitsnetz den regionalen Luftverkehr überflüssig machen. Der Luftverkehr auf deutschen und internationalen Strecken wird deutlich zunehmen – hoffentlich auch mit Flugzeugen, die umweltfreundlicher und leiser sind als die heutigen.

Eines aber ist ganz sicher: Wir werden auch im 21. Jahrhundert Mobilität brauchen. Wir müssen die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur ungekürzt erhalten. Mit Hilfe der Telematik werden wir die modernsten Verkehrs- und Umweltlösungen bereithalten. Dann schaffen wir den Verkehrsfluß, den wir im 21. Jahrhundert dringend brauchen.

Im Jahre 2005 wird der Transrapid den Betrieb aufnehmen, Wenn dies unterbliebe, wären wir auch nicht glaubwürdig, dieses System auf den Weltmärkten zu verkaufen.

Die Bahnreform wird konsequent fortgesetzt. Wissmann schätzt, daß in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts erste Teile der Bahn an die Börse gebracht werden können.

Sowohl die Transportwirtschaft als auch die verladende Wirtschaft als Besteller von Verkehrsleistungen müssen ihr Augenmerk noch stärker über den Tellerrand des reinen Straßentransports hin auf kombinierte Transporte richten. Umgekehrt müssen sich Bahn und Binnenschifffahrt in noch stärkerem Maße auf die individuellen Wünsche der Kunden einstellen und sie müssen mehr Flexibilität zeigen. Also Kooperation und Ergänzung der Verkehrsträger und nicht bedingungslose Konkurrenz.

Wir müssen auch der Bevölkerung klar machen, daß eine Trendwende im Verkehr hin zu mehr Umweltfreundlichkeit auch ohne Staatsinterventionismus möglich ist.

In einem Beitrag **„Mobilität gehört zu unserer Gesellschaft"** in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 4. 8. 97 führt Wissmann zu diesen Problemen weiter u. a. aus:

„In der Vergangenheit bestand eine Aufgabe der Verkehrspolitik darin, die Infrastruktur zu erweitern und zu verbessern, um für den bei anhaltendem Wirtschaftswachstum weiter zunehmenden Güter- und Personenverkehr die notwendigen Mobilitätsräume zu schaffen. Die Verkehrsinfrastruktur kann jedoch nicht beliebig ausgedehnt werden. Grenzen der Ausbaumöglichkeiten in den Ballungsräumen, Auswirkungen auf die Umwelt und nicht zuletzt die engen finanziellen Spielräume der öffentlichen Haushalte stehen dem entgegen.

Für eine Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsentwicklung müssen wir vor allem die Transportprozesse rationalisieren. Je effizienter der Verkehr in Ablauf, Organisation und Infrastrukturnutzung ist, desto besser wird das Verhältnis von Aufwand an Zeit, Wegen und Energie zur erzielten Verkehrsleistung. So wird über eine Produktivitätssteigerung im Verkehrssystem eine höhere Transportleistung ohne entsprechend mehr Fahrleistung und Umweltbelastung möglich.
Rationalisierung ist keine einmalige Maßnahme, sondern umfaßt ein breitgefächertes Maßnahmenbündel mit unterschiedlichen Ansätzen im Personen- und Güterverkehr. Entscheidende Bedeutung kommt hierbei dem Einsatz moderner Systeme der Kommunikations-, Leit- und Informationstechnik zu. Die sogenannte Telematik ist unentbehrlich, um Verkehrsträger an Schnittstellen bestmöglich zu verknüpfen, Betriebsabläufe zu rationalisieren, die Kapazitätsauslastung zu optimieren und die Effizienz der Transportabläufe insgesamt zu steigern.

Ein Grundkonsens über wichtige Zukunftsfragen der Verkehrspolitik wird nicht leicht zu erreichen sein. Wenn wir jedoch drastische Verkehrsverbote und Einschränkungen schon in naher Zukunft vermeiden wollen, müssen wir jetzt handeln und den Verkehr mit marktwirtschaftlichen Instrumenten insgesamt noch besser organisieren."

TEN-Budget 1997

In diesem Jahr hat die EU-Kommission 676 Mio DM für die Entwicklung der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) angewiesen. Die Summe verteilt sich auf 125 Einzelprojekte von gemeinschaftlichem Interesse. Diese Projekte

sind zusammengefaßt in den 14 sogenannten vorrangigen „Essen"-Projekten und den neun Kretakorridoren (neuerdings mit dem Helsinki-Korridor zehn). Mehr als 60% des Budgets geht in die „Essen"-Projekte (Einzelaufteilung. *(Siehe Bild TEN-Budget 1997)*

In Deutschland gehören zu den „Essen"-Projekten:
HGV-Verbindung im Kombinierten Verkehr zwischen Berlin und Verona über Nürnberg und München,
HGV-Zug (TGV,ICE,Eurostar) und HGV-Verbindung zwischen Paris, Brüssel, Amsterdam, London und Köln, (Betuwe-Linie).
Das meiste Geld für die TEN müssen die Mitgliedstaaten selbst aufbringen. Die EU unterstützt Machbarkeitsstudien und technische Vorbereitungsmaßnahmen. Die Europäische Investitionsbank (EIB) hat von der EU eine wichtige Rolle als Geldgeber für die TEN zugewiesen bekommen. Neil Kinnock möchte, daß die EIB stärker auf langfristige Kredite umstellt und er möchte mehr privates Kapital für die TEN und andere Großprojekte akquirieren. Die Anschubfinanzierung soll jeweils aus öffentlichen Mitteln kommen, um die Anfangsrisiken für die Privatfinanzierung zu minimieren (Private-Public-Partnership). Die Meinungen über den Einsatz privaten Kapitals bei Infrastrukturmaßnahmen gehen jedoch weit auseinander.

Die GRV sieht recht wenig Chancen für eine private Finanzierung. Das Konzessionsmodell ist nur ein Vorziehen der Finanzierung, die der Staat nach Fertigstellung des Baus nachholen muß, das Betreibermodell verlangt vom privaten Finanzierer auch Risiken. Das Betreibermodell läßt sich nur wenigen Fällen anwenden.

Neue Vorschläge des BDI

Während der Bundesverkehrsminister versucht, eine Verdoppelung der Straßenbenutzungsgebühr für schwere Lkw durch Einführung des Road pricing im Jahre 2002 durchzusetzen, schlägt der Bundesverband der Deutschen Industrie in seinem Papier vom 3.9.97 „Mobilität für eine wettbewerbsfähige Wirtschaft" vor, durch Innovation, Investition und Incentives das Leistungsniveau des Verkehrs weiter zu steigern und die Kosten des Verkehrs zu begrenzen unter gleichzeitiger Reduzierung der negativen Umwelteffekte. Gefordert wird eine Weiterführung der Entstaatlichung, um die bislang erkennbaren positiven Effekte der Liberalisierung zu festigen und auszuweiten. Abgelehnt werden zusätzliche Belastungen des Verkehrs, wobei Begründungen mit nicht gedeckten Wegekosten oder hohen negativen Umweltauswirkungen nicht akzeptiert werden. Kritik wird daher auch am Grünbuch der EU-Kommission über faire und effiziente Preise geübt. Kritisiert wird auch der Investitionsstau bei der Verkehrsinfrastruktur und der hierdurch absinkende Modernisierungsgrad des Sachanlagevermögens. Abgelehnt wird das Road-pricing-System, die Anhebung der Straßenbenutzungsgebühr und die Besteuerung des Flugbenzins. Gewünscht wird eine höhere Zweckbindung der von den Verkehrsträgern aufgebrachten Finanzmittel.

Bei der Bahn wird die schnellstmögliche Realisierung des zweiten Teils der Bahnreform verlangt, weiter ein diskriminierungsfreier Netzzugang und die Beseitigung aller Marktzutrittsschranken insbesondere für den grenzüberschreitenden Fernverkehr, aber auch für den SPNV.

Die Vorschläge des BDI bringen nichts Neues. Sie sind aus der Sicht einer rationalen und umweltfreundlichen Verkehrspolitik abzulehnen. Die GRV meint, daß der BDI die Zeichen der Zeit nicht anerkennen will.

Bahnen

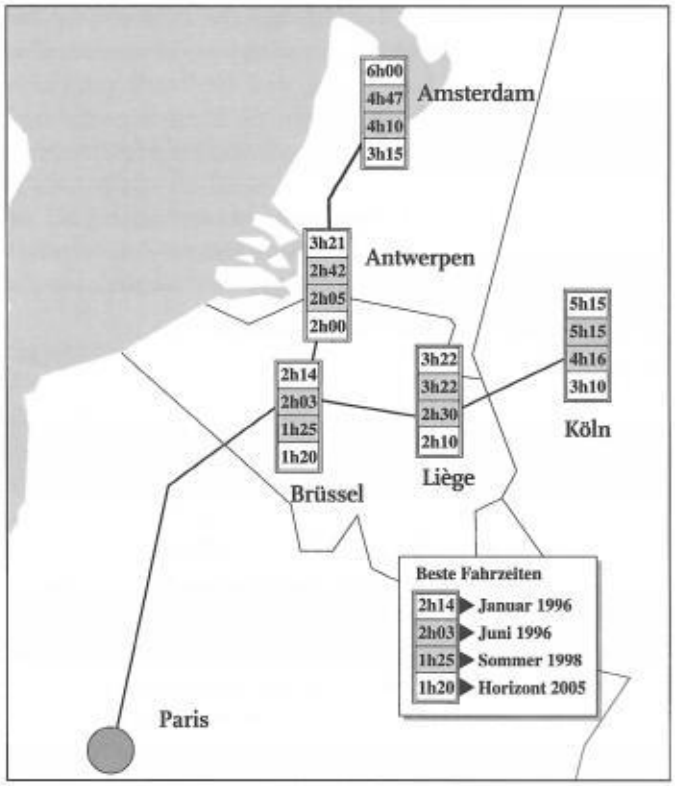
Thalys-Züge am 14.12.97 nach Köln

Thalys ist ein Kunstwort, das sich in vier Sprachen einwandfrei aussprechen läßt. Thalys dient vor allem der Vermarktung der neuen Zuggattung. 1993 haben die nationalen Bahngesellschaften von Frankreich, Belgien, der Niederlande und Deutschland beschlossen, für die Strecken Paris – Brüssel – Antwerpen – Amsterdam und Paris – Brüssel – Liege – Köln 27 (später nur 17) neuartige Thalys-Züge mit folgenden Eigenschaften zu beschaffen:

- Höchstgeschwindigkeit 300 km/h
- Stromsysteme
  - 1,5 kV Gleichstrom (Niederlande und Frankreich)
  - 3 kV Gleichstrom (Belgien)
  - 25 kV, 50 Hz (Frankreich)
  - 15 kV, 16 2/3 Hz (Deutschland)
- Zugsicherung
  - TVM 430 und KBV (Frankreich)
  - TBL (Belgien)
  - ATB (Niederlande)
  - LZB und Indusi (Deutschland)

Thalys-Zug *Foto: SNCF*

Die Entwicklung der Fahrzeiten der Thalys-Verbindungen



- Zuglänge 200,19 m
- Maximale Breite der Fahrzeugkästen 2,904 m
- Gewicht unter normaler Last 415 t
- Maximale Radlast 17 t.

Die Lösung der Ausbildung der Stromabnehmer war angesichts der verschiedenen Stromsysteme eine besonders schwierige Aufgabe. Die Sicherungssysteme, die sich nicht zu einem Produkt vereinigen ließen, werden nebeneinander verwendet. Der Führerstand ist mittig angeordnet; die Züge sind für Links- und für Rechtsfahrt ausgerüstet. Die Triebzüge mit acht Mittelwagen bieten 120 Sitzplätze in der 1. und 257 Plätze in der 2. Klasse; dazu kommt ein Barwagen mit 16 Plätzen. Die Züge von und nach Deutschland haben Triebköpfe, die im Design dem TGV Duplex (Doppelstock TGV) entsprechen. Die Züge sind klimatisiert, haben einen Extraraum für Behinderte, Zellularnetz-Telefon und innen und außen Fahrzielanzeiger.

Die Züge verteilen sich wie folgt:
7 Züge (Belgien), 6 Züge (Frankreich), 2 Züge (Niederlande) und 2 Züge (Deutschland). Zusätzlich wurden 10 Züge mit nur drei Stromsystemen für die Strecke Paris – Brüssel – Amsterdam bestellt. Auf der Preisbasis von 1996 kostet ein Zug 125 Mio FF.
Bis zum Jahre 2005, wenn die Infrastruktur vervollständigt ist, werden die Fahrzeiten deutlich verkürzt (siehe Bild). Die beteiligten Bahnen erhoffen sich mit diesen Zügen im Laufe der Zeit eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen von und nach Paris.

Schienenprojekte Deutsche Einheit (VDE), Stand Juni 1997

Nie zuvor seit der Gründung der Eisenbahnen wurde in den Bahnbau so viel investiert wie bei den VDE. Es sind 16,4 Mrd DM, die in die neun Bahnstrecken mit 1960 km bis Ende 1997 geflossen sein werden, davon 2,7 Mrd DM in 1997. Sehr hilfreich war dabei das 1991 verabschiedete Gesetz der Bundesregierung zur Beschleunigung der Verkehrsplanung. Hinzugekommen sind für die eingesetzte Planungsgesellschaft (PB DE) neue Projekte außerhalb des Projekts Deutsche Einheit: Die Neubau-/Ausbaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München und die Sachsenmagistrale sowie die S-Bahnstrecke Schönholz – Tegel – Hennigsdorf.

Die DB AG schloß den Ausbau der Strecke zwischen Berlin und Hamburg mit der Eröffnungsfahrt des ICE „Fliegender Hamburger" am 29.5.97 nach 6-jähriger Bauzeit ab. Der Investitionsaufwand für die 290 km lange, zweigleisige elektrifizierte Strecke betrug 3,5 Mrd DM; sie ist mit moderner computergesteuerter Leittechnik für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgerüstet. Die Fahrzeit beträgt 2 h und 15 min (nicht viel weniger als in früheren Zeiten).

Die GRV ist darüber enttäuscht, daß die Strecke nicht für eine höhere Geschwindigkeit ausgebaut wurde. Das ist mit Sicherheit nur aus Rücksicht auf den Transrapid geschehen, damit dieser nicht von der Eisenbahn konkurrenziert wird.

Dr. Johannes Ludewig vor der Parlamentarischen Gruppe Bahn am 8.10.97 in Bonn

Nach der Begrüßung durch den Vorsitzenden der Parlamentarische Gruppe Bahn, MdB Dionys Jobst, der die beachtlichen Erfolge der Bahnreform vor Augen führte und vor allem die Wichtigkeit der Verkehrsinvestitionen im Fünfjahresplan (1998 - 2002) in einer Größenordnung von 42,2 Mrd DM (Bahnanteil 6,4 Mrd DM) unterstrich, ergriff Herr Ludewig, der bereits am Vormittag den Parlamentariern Rede und Antwort stand, das Wort:

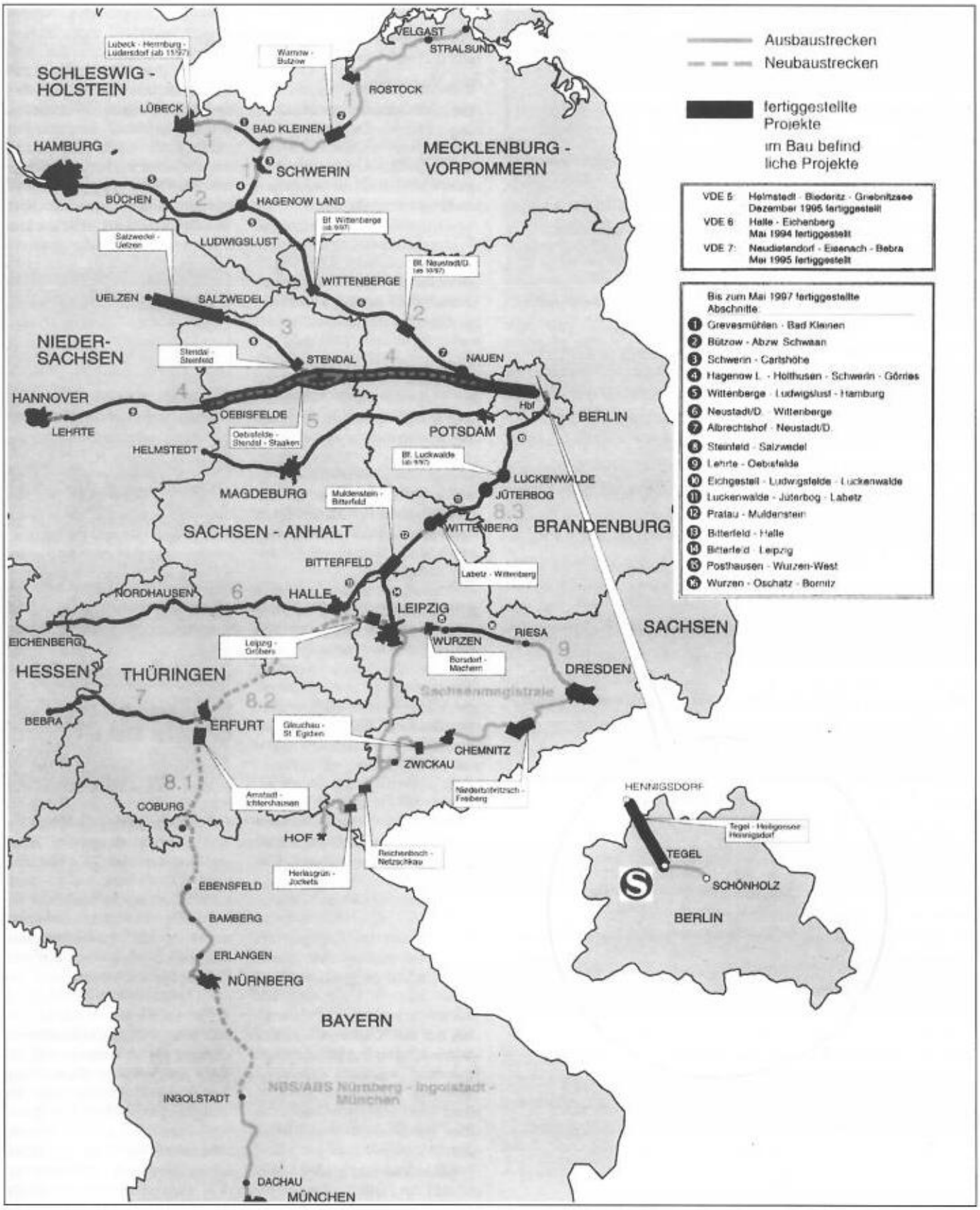
Die Bahnreform sei in keinem europäischen Land so konsequent durchgeführt worden, wie in der Bundesrepublik Deutschland. Vor allem die völlige Abnahme der Schulden der Bahn sei in keinem anderen Land festzustellen.

Wo werde die Bahn hingehen? Er wolle seine strategischen Leitlinien oder besser gesagt die unternehmerischen Leitlinien vortragen.

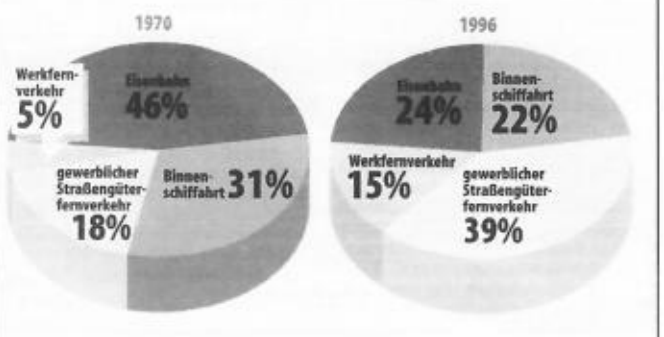
Wo stehen wir? Nach den Umsatzzahlen des August können wir von einer 2%-igen Umsatzsteigerung ausgehen. Bei DB Cargo beträgt das Umsatzplus 2,9 %; trotzdem verliert der Güterverkehr immer noch Marktanteile. Wir wachsen bei weitem nicht so wie der Verkehrsmarkt wächst. Dieser steigt

Stand der Baudurchführung der Schienenverkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE)

Stand Juni 1997



Marktanteile der Güterverkehrszweige in Deutschland*



*) Fernverkehrsleistungen ohne Seeschiffahrt und Rohrfernleitungen

Quelle: Statistisches Bundesamt und Institut für Wirtschaftsforschung

um 7 bis 8 % im Jahr. Die Zahl der Beschäftigten ist von 289 000 Ende letzten Jahres auf 272 000 gesunken. Bei den Ausbildungsplätzen hält die Bahn eine Quote von 7 %.

Die DB AG wandelt sich von einem technischen Unternehmen zu einem Dienstleistungsunternehmen. Der Abbau des Personals ist ein besonders schmerzlicher Prozeß. Bei technischer Rationalisierung müssen wir jedoch die möglichen Personaleinsparungen voll realisieren. Eine gegenläufige Entwicklung ergibt sich daraus, daß die Bahn in den Bahnhöfen, vor allem für Serviceleistungen, mehr Personal benötigt. Wenn wir mehr Verkehr auf die Schiene bringen wollen, gibt es keine Alternative zu diesen Einsparungen.

Die Bahn als Massentransportmittel ist stark bei Gütern, die sich nicht mehr so entwickeln wie früher: Kohle, Stahl, Erze, Baustoffe u. ä.. Bei den Kaufmannsgütern hat die Konkurrenz die Nase vorn. Wir haben hier also ein strukturelles Problem, das wir überwinden müssen.

Beim Kombinierten Verkehr, dem Wachstumsträger der Bahn, machen wir immer noch Verluste. Wir haben hier noch nicht den richtigen Weg gefunden.

Folgende Themen stehen im Vordergrund:

1. Weiterführung der Bahnreform

Bis zum November 1999 müssen bekanntlich die vier Aktiengesellschaften gegründet sein: DB Cargo AG, DB Fernverkehrs AG, DB Nahverkehrs AG, DB Netz AG unter einer Holdinggesellschaft.
Schon jetzt ist zu betonen, daß die Holding keinesfalls nur eine finanzielle Holding sein darf. Wir müssen die Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Aktiengesellschaften berücksichtigen. Daneben gibt es auch personelle Verknüpfungen. Deshalb muß Wert auf die richtige Ausgestaltung der Schnittstellen gelegt werden. Wir möchten auch den zentralen Einkauf der Konzernmutter zuordnen.

2. Mobilität, Verkehr und Dienstleistungen

Was die Pünktlichkeit anbelangt, müssen wir erheblich besser werden. Die Pünktlichkeit ist das Markenzeichen der Bahn. Dazu gibt es verschiedene Probleme: Die Baustellen und Langsamfahrstellen sowie die Störungen an technischen Einrichtungen. Wir müssen die Abläufe verbessern. Wir nehmen die Aufgabe der Verbesserung der Pünktlichkeit sehr ernst.
Wir wollen bis zum nächsten Jahr die Verspätungen halbieren. Deshalb wollen wir die Abschlußvergütung an die zuständigen Mitarbeiter bis hinein in die Vorstandsebene nicht bezahlen, solange wir die gesteckten Ziele nicht erreichen.

Beim Mobilitätsmanagement muß der Haus-Haus-Verkehr verbessert werden, ein Bereich, in dem uns das Auto überlegen ist. Wir müssen zu Fahrkarten für die Fahrt von Haus zu Haus einschließlich dem Gepäckservice kommen. Das Wort Service für das Publikum steht ganz oben. Wir werden uns künftig dazu auch der Onelinedienste bedienen.

Bei der Telematik darf nicht vergessen werden, daß sie nicht nur ein Instrument des Straßenverkehrs sein darf. Sie muß verkehrsträgerübergreifend eingesetzt und optimiert werden. Hiermit kann die DB erhebliche neue Kapazitäten ohne Streckenausbauten gewinnen.

Zu bedauern ist, daß der Staat bei der Bahn nur den Fahrweg bezuschußt, nicht aber auch die Fahrzeugbeschaffung.

Generell muß die Informationstechnik vorankommen; sie spielt vor allem beim Güterverkehr eine große Rolle. Schrittweise wollen wir über Online gute Informationen über das ganze Bundesgebiet ausdehnen.

Insgesamt haben wir noch nicht die Angebote, die der Kunde verlangt. Dies gilt vor allem für den internationalen Verkehr.

Zum Netz 21: Wir brauchen bessere Fahrmöglichkeiten, deshalb müssen wir den Verkehr, wo nur immer möglich, entmischen, d.h. wir müssen eigene Strecken für den schnellen Personenverkehr und eigene Strecken für den Güterverkehr einrichten. Damit könnten die Güterzüge schneller vorankommen. Wir brauchen also ein optimiertes Netz.

3. Internationalisierung

Obwohl der gemeinsame Markt in Europa immer größer wird, haben die Bahnen keine europaweiten Angebote.
Im Reiseverkehr ist erfreulich, daß ab Mitte Dezember 1997 der Thalys von Paris nach Köln durchgehend verkehren wird. Wir werden den ICE 3 mit Mehrstromausstattung einsetzen und z. B. mehr Ziele in der Schweiz anfahren. Trotzdem stehen wir hier immer noch am Anfang.

a) Der Netzzugang

Wir stehen hier noch immer fast allein in Europa. Wir brauchen diesen Wettbewerb mit anderen Unternehmen auch deshalb, damit wir selbst besser werden. Es darf aber nicht sein, daß im ÖPNV europaweit ausgeschrieben wird und ausländische Unternehmen den Zuschlag erhalten. Genauso müßte das Ausland Deutschland die Chance einräumen, sich an Nahverkehren zu beteiligen. Aber selbst in unserem Nachbarland Frankreich funktioniert das nicht.

b) Trassenpreise

Es geht nicht an, daß die Trassenpreise bei den europäischen Bahnen sehr unterschiedlich gehandhabt werden. Während die DB AG von der Vollkostendeckung ausgeht, werden in Schweden keine Preise für die Benutzung des schwedischen Netzes verlangt und in den Niederlanden ist der Trassenpreis für zwei Jahre ebenfalls auf null gestellt. Wir verlangen gerechte Anlastung der Kosten bei der Schiene wie bei der Straße. Im übrigen müßte die EU die Trassenpreise einheitlich regeln.

c) Internationale Konkurrenz

Im europäischen Verkehrsgeschehen auf der Schiene wird nicht beachtet, daß die Bundesrepublik Deutschland nur im Ost-West-Verkehr kaum umfahren werden kann, aber im Nord-Süd-Verkehr gibt es im Westen und Osten Deutschlands Konkurrenten, die versuchen, solche Verkehre durch billigere Angebote an sich zu ziehen. (Vergl. auch Beitrag: „An Deutschland vorbei".)

4. Die Investitionen im Bahnbau dauern zu lange

Zum Beispiel soll der Durchgangsbahnhof in Stuttgart im Jahre 2008 in Betrieb genommen werden. Von der Machbarkeitstudie ab gerechnet vergehen damit 18 Jahre.

Die Netzoptimierung ist für Ludewig wichtiger als die Realisierung von Großvorhaben. Aber alles müßte schneller gehen. Daher richte er hier an die Politiker die dringende Bitte, die Plangenehmigungsverfahren, bei denen viele Instanzen zu berücksichtigen sind, bei vollem Respekt vor Bürgerbeteiligung und Umwelt, weiter zu beschleunigen.

5. Fazit

Die DB AG befindet sich in einer nicht sehr einfachen Übergangszeit der Umwandlung von einem technischen in ein Dienstleistungsunternehmen, noch dazu in einem Feld, in dem sich die Märkte laufend verändern.

Bei der Diskussion wurde Ludewig unter anderem gefragt, wie sich die DB AG im Nahverkehr in Fällen verhalte, bei denen auf Nebenstrecken vielfach leere Züge gefahren werden. Darauf Ludewig: Der Nahverkehr ist unser größtes Umsatzfeld. Er liegt aber in den Händen der Länder. Die Mittel, die die Länder für den SPNV anläßlich der Bahnreform vom Bund bekommen hätten (MdB Jobst: Die Länder haben seinerzeit den Bund über den Tisch gezogen.), waren sehr groß. Angesichts der leeren Kassen wird wohl bei der Revision der Zahlungen dies nicht so bleiben können. So wird man sich langfristig wohl fragen müssen, ob wir uns das alles leisten können, was im ÖPNV derzeit angeboten wird.
Die Auslastung im Nahverkehr betrage etwa 20 bis 25 %. Im Fernverkehr betrage diese immerhin 35 %.

Herr Ludewig stellte sich bei der Diskussion allen Fragen und gab aus seiner Sicht plausible Antworten – auch im Zusammenhang mit dem insgesamt für die Bahn defizitären Containerverkehr, wobei es dabei sicher auch eine Reihe kostendeckender Relationen gibt.

Der Vortrag und die Diskussion zeigte, daß Ludewig sich in sehr kurzer Zeit in die schwierige Bahnmaterie eingearbeitet hat und nicht ein vom neuen Aufsichtsratsvorsitzenden abhängiger Vorstandsvorsitzender sein wird. Er hat seine eigenen Gedanken zur Bahn. Das war die Auffassung aller Teilnehmer an dieser Veranstaltung.

Bahnchef Dr. Ludewig hat es schwerer als sein Vorgänger Heinz Dürr

Auf Dr. Ludewig kommt ein schwer kalkulierbares Risiko zu, weil die DB AG in den nächsten fünf Jahren etwa neun Mrd DM privates Fremdkapital für die umfangreichen Investitionen in Fahrweg und Fahrzeuge benötigt.

Im Rahmen der geplanten Investitionen in Höhe von 81 Mrd DM bis 2001 muß die DB AG 34 Mrd DM aus eigenen Mitteln aufbringen. 1998 wird nur knapp die Hälfte von 7,9 Mrd DM aus dem Cashflow finanziert werden können. Eine vollständige Innenfinanzierung wird erst ab 2001 möglich sein. Bis dahin ist ein Fremdfinanzierungsbedarf von 8,9 Mrd DM erforderlich. Das bedeutet, daß 1998 und 1999 die Akquirierung von von Fremdmitteln in Höhe von drei und fünf Mrd DM erforderlich wird.

Ludewig muß also anderes als sein Vorgänger Dürr, der 1994 mit einer vollständig entschuldeten Bahn AG startete, das Geld für die steigenden Abschreibungen und Zinsbelastungen auch verdienen. Dem Vernehmen nach schlägt Ludewig jetzt einen strengeren Sparkurs ein und will noch in diesem Jahr 1,5 Mrd DM weniger ausgeben.

DB soll nicht nur Carrier sein?

Im Gegensatz zu ihren Konkurrenten, den Spediteuren und Straßenverkehrsunternehmern, schlug der Leiter der Verkehrsabteilung im Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) auf einer Tagung im Oktober vor, die europä-

ischen Bahnen sollten ihr Dienstleistungsangebot über die reine Beförderungsleistung hinaus ausdehnen. Die Industrie verlange strikte Kundenorientierung, das heißt die Bahn müsse in Problemlösungen für ihre Kunden und nicht in eigenen Produktionskategorien denken. Das führe automatisch hinweg vom reinen Carrier zum Logistikdienstleister. Ein solcher solle sein Angebot nicht nur auf den Transport konzentrieren, sondern es um andere Leistungen erweitern und komplettieren, also komplette speditionelle Dienste einschließlich der Lagerung. Zwingend sei eine „neue Zusammenarbeit der einzelnen europäischen Bahnen", die ihre Leistungen grenzüberschreitend gemeinsam und aus einer Hand vermarkten müßten.

Auf einer Güterverkehrsfachtagung von Bündnis 90/Die Grünen sagte Heinz Sandhäger, Leiter der verkehrspolitischen Grundsatzabteilung im Bundesverkehrsministerium, das Gegenteil: Die Bahn solle nicht universeller Logistiker sein, sondern ihre Carrierfunktion ausbauen. Da die Spedition 80% des Frachtgeschäftes disponiere, liege es nahe, daß Bahn und Spedition kooperieren, statt sich gegenseitig Konkurrenz zu machen. Das war auch eine Empfehlung der früheren Regierungskommission. Auf dieser Veranstaltung wies Ralf Jahnke von der Unternehmensberatung Trans Care darauf hin, daß in den zurückliegenden sechs Jahren der Straßengüterverkehr Preise und Kosten um bis zu 40% gesenkt, während die Bahn die Beförderungspreise um 10% erhöht habe. Die Verkehrspolitiker von Bündnis 90/Die Grünen setzten sich für eine behutsame Anhebung der Steuern und Abgaben für Lkw-Transporte ein. Die Wirtschaft dürfe nicht überfordert werden.

Drahtloser Datentransfer ersetzt Signale (Telematik)

Die DB AG wird in Abstimmung mit ihren europäischen Nachbarn die ortsfesten Signale, die bisher mit ihren Abhängigkeiten in den Stellwerken für einen sicheren Fahrweg sorgten, durch ein neues Kommunikationssystem ablösen. Der dabei eingesetzte Mobilfunk kann bei weitem mehr als die alte Technik. Das System nennt sich GSM-Rail = Global System for mobile Kommunikation auf der Schiene.

Mit diesem System lassen sich in Zukunft abdecken:

- Zugsteuerung und Zugsicherung (Funkzugbeeinflussung),
- Zugfunk (Übermittlung von Sprache, Daten,Notrufen),
- Kommunikation zum Kunden.

Dieses System wird neben Personaleinsparungen auch jährlich sonstige Einsparungen in dreistelliger Millionenhöhe bringen. Die neue Schnellbahntrasse Köln-Frankfurt wird mit der neuen Funktechnologie ausgestattet.

Mit dem Projekt CIR-Elke (Computer Integrated Railroading), das Aufwendungen in Höhe von 4,2 Mrd DM verlangt, soll die Leistungsfähigkeit im Kernnetz der DB erhöht werden.

Es handelt sich dabei um eine europäische vom Bundesverkehrsministergeförderte Telematikanwendung, das European Traffic Controll System (ETCS). Dahinter verbirgt sich ein technologischer Standard, der auch ein Manko des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Europa aufhebt: Entsprechend ausgestattete Züge können mit ETCS grenzüberschreitend auch die Signalsysteme im Ausland „verstehen" und beachten, weil die Telematik ihnen die Daten in ihre „Sprache" übersetzt. Die Telematik wird über betriebliche Anwendungen hinaus auch ein Baustein bei der Vernetzung der Verkehrsträger sein.

Auf weniger genutzten Nebenbahnen lassen sich Rationalisierungspotentiale ausschöpfen; statt vieler Fahrdienstleiter in alten mechanischen Stellwerken, kann die DB komplette Streckennetze in den Regionen per Funk sicher und zuverlässig über Betriebssteuerzentralen zentral betreiben. Neben den Personaleinsparungen werden bis zu 50% Wartungskosten eingespart. Das gibt vielen Nebenbahnen eine neue Chance, weil sich auf ihnen der Betrieb deutlich billiger abwickeln läßt. Über den Fahrbetrieb per Funk haben wir bereits in den GRV-Nachr. Nr. 31 S.9 berichtet.

Hierher gehört auch die elektronische Verkehrsauskunft EVA (Elektronische Fahrplan und Verkehrsauskunft). EVA ist über T-Online erreichbar und wird das dickleibige Kursbuch mehr und mehr ablösen. Hierüber können künftig auch Fahrkarten und Platzreservierungen gebucht werden.

Die Telematik wird also mehr und mehr im Laufe der Zeit Einzug bei der Bahn halten und über das Geschilderte hinaus viele Möglichkeiten auch zur Kundeninformation im Reise- und Güterverkehr beitragen.

Allgemein verspricht die Verkehrstelematik europaweite Umsätze in dreistelliger Millionenhöhe. Die Firmen, die sich damit befassen, halten die Telematik für einen Wachstumsmarkt der Zukunft. Nun hat sich auch die deutsche Telecom damit befaßt und ein eigenes Tochterunternehmen „T-Traffik" gegründet, das sich vor allem mit Informationen zur Verkehrslage auf den Strassen, dynamischer Zielführung, System für ein effizientes Flottenmanagement, Pannen- und Notrufdienst, Fahrzeugdiebstahlschutz usw. befaßt. T-Traffik will bundesweit Verkehrsdaten erheben und diese dem Autofahrer individuell, aktuell und streckenbezogen in die Routenplanung des Navigationssystems überspielen, sodaß der Autofahrer rechtzeitig auf Staus reagieren kann. Alle Staus über drei km Länge sollen in weniger als 10 Minuten erfaßt und weitergemeldet werden können.

Das Deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV-Netz)

Zum Hochgeschwindigkeitsnetz nach den Leitlinien des Europäischen Rates und des Europäischen Parlaments, die 1996 festgelegt worden und anzuwenden sind, gehören die Hochgeschwindigkeitsstrecken, die für Geschwindigkeiten gleich oder höher als 250 km/h gebaut worden sind oder gebaut werden (In Deutschland bisher Schnellfahrstrecken genannt) und Ausbaustrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, die für gleich oder höher als 200 km /h ausgelegt sein müssen. Ebenfalls sollen zum HGV-Netz Strecken gehören, bei denen zumindest abschnittsweise bei Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen eine Geschwindigkeit von 300 km/h erreicht werden kann. Doch liegen hier noch keine Erfahrungen vor.

Hiernach können in der BRD Strecken mit einer Gesamtlänge von 1551 km dem HGV-Netz zugerechnet werden.

Grundlage für den Ausbau des HGV sind die Bundesverkehrswegepläne (BVWP 92) 1992 bis 1997 und der Fünfjahresplan Schiene 1998 bis 2002. Im BVWP wird nach Projekten des vordringlichen Bedarfs und nach solchen des weiteren Bedarfs unterschieden. Der BVWP 92 sieht für die Schiene eine Gesamtinvestitionssumme von 214 Mrd DM vor, davon werden für Neu-und Ausbau 118 Mrd DM und davon für das HGV-Netz 58 Mrd vorgesehen. Der Fünfjahresplan Schiene sieht Gesamtinvestitionen für den genannten Zeitraum in Höhe von 42,4 Mrd DM vor, davon entfallen auf die HGV-Strecken einschließlich NeiTech-Fernverkehr 13,6 Mrd. Dazu kommen noch 3,7 Mrd DM für die ABS/NBS Nürnberg – Ingolstadt – München, die privat vorfinanziert wird. Die Rückzahlung ist ab 2003 vorgesehen.

Bis zum Jahr 2002 kommen die Strecken ABS/NBS Hannover – Berlin, die NBS Köln – Rhein/Main, die ABS/NBS Nürnberg – Ingolstadt – München, die ABS Berlin – Halle/Leipzig und die ABS Leipzig – Dresden hinzu. Nur teilweise werden fertig: Karlsruhe – Offenburg und Köln – Aachen, sowie die ABS Saarbrücken – Ludwigshafen.
Folgende Fahrzeitgewinne werden die Strecken gegenüber heute bringen:
Hannover – Berlin 55 Min., Köln – Rhein/Main 74 Min., Nürnberg – Ingolstadt – München 36 Min.

1993 fand die Maßnahmenliste des BVWP 92 nach Abstimmung mit den Bundesländern Eingang in einen Bedarfsplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz - BSchwAG). Damit besteht eine Parallele zum Fernstraßenausbaugesetz, mit dem Vorteil, daß für diese Strecken nicht mehr vor Gericht ihre Notwendigkeit angezweifelt werden kann. In § 4a Abs 1 des BSchwAG ist festgelegt, daß spätestens in 1998 der Bedarfsplan entsprechend anzupassen ist.

Bis zum Jahre 2012 sollen - Kontinuität vorausgesetzt - folgende Strecken des vordringlichen Bedarfs hinzukommen: ABS/NBS Nürnberg – Erfurt, womit eine durchgehende HGV-Strecke München – Berlin zur Verfügung stehen wird, ABS Hamburg/Bremen – Hannover, ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg, ABS Offenburg – Basel.

Im Bedarfsplan des BSchwAG sind im europäischen Konsens länderübergreifende Strecken vorgesehen: Paris - Ostfrankreich – Südwestdeutschland (diese Strecken werden über Saarbrücken - Ludwigshafen (POS Nord) und über Kehl – Appenweiher (POS Süd) in das deutsche Netz eingebunden. Paris – Brüssel – Köln/Amsterdam mit dem deutschen Streckenabschnitt Köln – Aachen, Korridor Randstad – Rhein/Ruhr mit dem deutschen Abschnitt Emmerich – Oberhausen als Bestandteil der HGV-Verbindung Amsterdam – Köln; damit werden gleichzeitig Kapazitäten für den Auslauf der niederländischen Betuwelinie übernommen. Die ABS/NBS Karlsruhe - Basel als Zulaufstrecke zu den schweizerischen neuen Alpentransversalen übernimmt neben ihrer Funktion als HGV-Strecke auch den schweren Güterverkehr, wodurch im oberen Rheintal eine Trennung zwischen schnellem und langsamem Verkehr vorzunehmen sein wird. Die ABS-Strecke München – Mühldorf – Freilassing, zur Entlastung der Strecke München – Rosenheim vom schnellen Reiseverkehr nach Salzburg, HGV-Korridor Berlin – Dresden – Prag – Wien, bei dem Berlin – Dresden bereits im vordringlichen Bedarf enthalten ist. Wenn Berlin – Frankfurt/Oder ausgebaut ist, würde der gesamte deutsche Teil Paris/London – Brüssel –Köln – Berlin – Warschau - (Moskau) zur Verfügung stehen.
Optionen gibt es für eine HGV-Verbindung Hamburg – Kopenhagen mit der landfesten Querung des Großen Belts, für Berlin – Rostock – (Skandinavien), Berlin – Stralsund – Rügen – (Skandinavien), Nürnberg – Passau – (Linz), München – Kiefersfelden – (Innsbruck).

Hochgeschwindigkeitsstrecken in Europa

1981 wurde die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Paris und Lyon eröffnet. Der Erfolg war beeindruckend. 20 Mio Fahrgäste benutzen sie im Jahr. Binnen 15 Jahren wuchs das TGV-Netz in Frankreich um 4000 km. Dieser Erfolg war mit ein Grund, den Kanaltunnel zu bauen. Mit zeitlicher Verzögerung entstanden in den 90er Jahren die Hochgeschwindigkeitsstrecken als Neubau- bzw Ausbaustrecken in Deutschland, Italien, Spanien, Großbritannien, Schweden und auch in Belgien.
1993 beschlossen die EU-Staaten ein Leitschema für 9000 km Neubau-, 15.000 km Ausbau- und 1200 km Verbindungsstrecken. Damit wird ein transeuropäisches Netz (TEN) angestrebt mit universell einsetzbarem rollenden Material über die Landesgrenzen hinweg (Interoperabilität) mit freiem Zugang zum Netz.

Die praktische Leistungsfähigkeit je nach Betriebsprogramm liegt bei etwa 18 Zügen je Richtung und Stunde. Vorrangig sollen folgende Strecke realisiert werden:

Streckenübersicht

Bahnverwaltung	Neubaustrecken (km)	Ausbaustrecken (km)	Gesamtlänge (km)	Vmax (km/h)	Anzahl der Züge
SNCF (Frankreich)	1253	4268	5521	270/300	273
DB AG (Deutschland)	427	1755	2182	280	60
RENFE (Spanien)	471	0	471	300	16
FS (Italien)	262	1682	1944	250/300	17
SNCB (Belgien)	71*	17	88	300	
SJ (Schweden)	0	1089	1089	200	20
BR (Großbritannien)	0	777	777	225	31
Kanaltunnel	50	0	50	140/200	38

* 15 km in Betrieb

Lille – Brüssel – Amsterdam/Köln, Paris – Straßburg – Karlsruhe, Lyon – Turin – Mailand – Triest, München – Innsbruck – Verona, Madrid – Barcelona – Perpignan.

Leider ist jedoch noch kein Beschluß des EU-Ministerrats zur Bereitstellung entsprechender europäischer Investitionshilfen zustande gekommen. Damit hängt die Realisierung weiterhin ganz entscheidend von den Beschlüssen der einzelnen nationalen Regierungen ab.

Hochgeschwindigkeitsstrecken und -Züge in Europa: Siehe obige Streckenübersicht.

Der ICE 3

Der ICE 3 ist aus verschiedenen Gründen notwendig, u. a. weil die Breite der Fahrzeuge der ICE 1 Und ICE 2 nicht den internationale Regeln entspricht. Die ICE 1 und 2 haben eine Fahrzeugbreite von 3020 mm, die ICE 3 werden eine Fahrzeugbreite von 2950 mm haben, weiter beträgt der Achsdruck der ICE 1 und 2 19,5 t, während der ICE Nr 3 beim Einsystemzug 14 t und beim Mehrsystemzug rund 15 t erreichen wird. International sind nur 17 t zulässig. Die größeren Abmessungen und der größere Raddruck beim ICE 1 und 2 haben es bisher verhindert, daß mögliche Ziele in Österreich und in der Schweiz, obwohl dort das gleiche Stromsystem wie im Netz der DB vorhanden ist, angefahren werden können. (Warum seinerzeit die abweichenden Abmessungen überhaupt genehmigt wurden, ist der Redaktion nicht bekannt.)

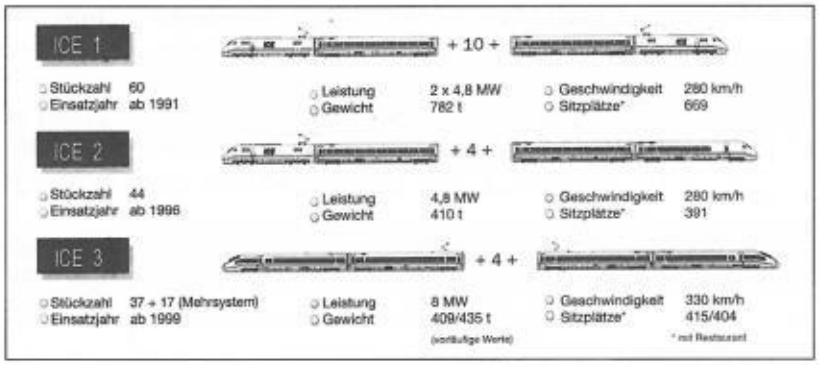
Der ICE3 erfüllt nun die Bedingungen für einen europaweiten Einsatz.

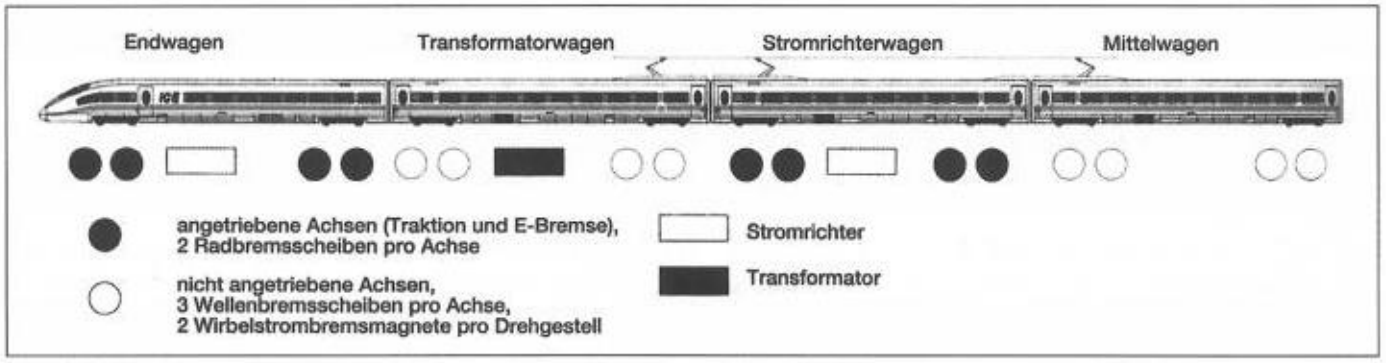
Aber es kommen noch neue Anforderungen hinzu: Die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main, die im Jahre 2000 fertiggestellt sein wird, ist ausgebaut für eine Neigung von 4% und für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h.

Diesen Verhältnissen muß der ICE 3 angepaßt werden. Da der ICE3 auch andere NBS, ABS und Altstrecken befahren wird und dort häufige Geschwindigkeitswechsel erforderlich sind, kann die Fahrzeit durch Beschleunigungsreserven verringert werden. Dazu erhält der ICE 3 eine spezifische Antriebsleistung von 20 kW/t statt der bisher beim ICE 1 vorhandenen 10 kW/t. Der ICE 3 muß auch in Steigungen von 4% anfahren können und zwar auch dann, wenn eine Traktionseinheit ausfällt. Ausgelegt wird der Zug für eine Höchstgeschwindigkeit von 330 km/h.

Um den neuen „Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität" Rechnung zu tragen, wurden folgende Parameter in den Anforderungskatalog für den ICE 3 übernommen:

- Triebzug oder vergleichbare Zugkonfiguration
- Maximale Zuglänge 400 m
- Europäisches Fahrzeugprofil nach den Regeln der UIC (einschl. Sondervereinbarungen DB/SNCF)
- Druckgeschützte Ausführung der Fahrgast- und Führerräume
- Maximale statische Achslast 17 t
- Eignung für Bahnsteighöhen von 76 und 55 cm
- Höchstgeschwindigkeit mindesten 300 km/h
- Möglichkeit des Einsatzes unter allen vier europäischen Stromsystemen (15 kV/16 2/3 Hz, 25 kV/50 Hz, 1,5 kV und 3 kV Gleichstrom)
- Ausrüstung mit den Zugsicherungs- und Kommunikationssystemen auf den Einsatzstrecken bzw. des künftigen europäischen Systems.





Der ICE 3

Unter Berücksichtigung der gesamten Lebensdauerkosten sollen die Kosten je Sitzplatz um etwa 25% gesenkt werden.

Wegen der heute weitgehend wartungsfreien elektronischen Leistungs- und Steuerelemente können diese unter dem Zug angeordnet werden. Dies trägt auch zur Verbesserung des Lärmschutzes bei (niedrig liegende Schallquelle beim ICE3 gegenüber der hochliegenden Schallquelle bei den bisherigen Triebköpfen). 50% der Radsätze werden angetrieben.

Es wird zwei Varianten des ICE 3 geben:

Einsystemzüge für den innerdeutschen Einsatz und für Verkehre nach Österreich und der Schweiz, Viersystemzüge für den Verkehr in die Niederlande, Belgien und Frankreich.

Die Endwagen sollen eine Lounge erhalten, die durch eine Glaswand vom Führerstand getrennt ist, sodaß die Fahrgäste auch nach vorne auf die Strecke sehen können.

Da bei den einzelnen Bahnen unterschiedliche Zugsicherungssysteme vorhanden sind, benötigen die Züge im grenzüberschreitenden Verkehr neben der deutschen Indusi und Linienzugbeeinflussung bei den NS: ATB und ATB NG, SNCB: Crocodile, TBL 1 und 2, SNCF: Crocodile, KVB und TMV und bei den SBB: Integra und ZUB 121. Weiter muß der ICE3 für den Empfang des neuen betriebsleittechnischen ETCS-Systems vorbereitet sein. Mit dieser Funkzugbeeinflussung kann der Zug, wie auf der NBS Köln – Rhein/Main ohne ortsfeste Signale verkehren.

Die DB AG hat 1994 bei der Arbeitsgemeinschaft Siemens-AEG 50 ICE 3 bestellt. 13 dieser Züge werden im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt. Im gleichen Jahr haben die NS vier ICE3 vor allem für die Strecke Amsterdam – Köln – Frankfurt bestellt.

Siemens und Adtranz präsentierten anfangs November den ICE-S. Das „S" steht für Schnellfahrten. Mit dieser neuen Technik will man sich auf die Zeit nach der Jahrtausendwende vorbereiten, für die eine Höchstgeschwindigkeit von 360 km/h geplant ist. Die Ergebnisse der Tests sollen in den ICE 3 einfließen.

Die Bedeutung der regionalen Eisenbahnen (NE) in Deutschland im Güterverkehr

167 NE (Nichtbundeseigene Eisenbahnen)-Unternehmen sind Mitglieder des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). 150 davon betreiben Güterverkehr auf 186 Eisenbahnen, wovon die Hälfte Bahnen des öffentlichen Verkehrs und die andere Hälfte Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs (Werk- und Hafeneisenbahnen) sind. Die Gesamtzahl der NE des öffentlichen Verkehrs dürfte sich auf 115 und die der nichtöffentlichen Bahnen auf rund 1700 belaufen.

Interessant ist die Feststellung, daß die NE an der Gesamtgleislänge aller Bahnen in Deutschland, die bei 102 820 km liegt, einen Anteil von 25% haben . Von den insgesamt in Deutschland vorhandenen 13.500 Gleisanschlüssen liegen 18,5% an Gleisen regionaler Eisenbahnen.

An der Verkehrstonnage der DB AG (1995 302 Mio t) haben immerhin 82% ihre Quelle und/oder ihr Ziel im Bereich von NE. Das ist u.a. auch auf die große Kundennähe der NE und die kurzen Entscheidungswege zurückzuführen. Das alles hat dazu geführt, daß die NE ein gutes Image bei der Wirtschaft haben.

Die NE-Bahnen haben sich nachdrücklich zu einer „strategischen Allianz" mit der DB AG bekannt, doch sollte die Federführung jeweils bei dem Partner liegen, der die Kunden hat. Während das Betätigungsfeld der NE im regionalen Bereich liegt, steht bei der DB AG vor allem der Fernverkehr im Vordergrund, wenngleich die DB AG auch regionale Verkehre in großem Umfang abwickelt. Dabei ist die Frage offen, ob auch die NE-Bahnen sich aufgrund der Möglichkeiten durch die Bahnreform über den regionalen Bereich ausdehnen werden.

Aufgrund des hohen Anteils der Wechselverkehre ist jedoch der Markterfolg der NE heute nach wie vor in hohem Maße von DB Cargo abhängig, weil die Kunden ihre Transportentscheidungen nach Preis und Qualität des Gesamtverkehrs treffen. Es gibt bereits Beispiele dafür, daß sich allmählich große Konzerne für die Eisenbahn als Transportunternehmen aussprechen, wobei der Weg über die NE führt.

Auch für die NE ist es wichtig, daß die Eisenbahn die in den vergangenen Jahrzehnten verlorenen Marktanteile zurückgewinnt. Dabei spielt der Kombinierte Verkehr eine bedeutende Rolle. Es sollte jedoch der bisherige Grundsatz verlassen werden, daß das Sammeln und Verteilen der Container vor und hinter den Terminals von der Straße durchzuführen ist.

Die Eisenbahnen müssen auch Güterverkehre über kurze Distanzen zum Ziel ihrer Akquisition machen, weil in Deutschland im Güterverkehr fast zwei Drittel der Gesamttonnage bis 50 km transportiert werden und der Straßenverkehr daran mit 90% beteiligt ist. Hier besteht ein weites Feld für NE und DB, mit angepaßten Betriebskonzepten ihre Aktivitäten noch auszuweiten.

Häufiges Rangieren ist zu vermeiden. Mit der Direktfahrt auch kurzer Züge (Regiosprinter) könnte den Anforderungen des Marktes besser entsprochen werden.
Ein besonderes Problem ist in diesem Zusammenhang das derzeitige Trassenpreissystem, welches als Bezugsgröße den Zugkm hat ohne Rücksicht auf die Länge des Zuges. Bei einem Trassenpreis von 8,50 DM/Zugkm ergibt sich bei einem Zug von 30 Wagen ein Fahrwegentgelt pro Wagen von 0,28 DM/km, bei einem Zug von nur drei Wagen jedoch 2,12 DM/km. Zu diesen Trassenpreisen kommen noch die Kosten für das rollende Material, Lokführer usw. hinzu. Dagegen liegt das Angebot im Straßengüterverkehr einschließlich Fahrzeug, Fahrer usw. bei etwa 1,50 DM. Dies ist für den Eisenbahnmarkt unerträglich.

Die Höhe der Fahrwegkosten (volle Kostendeckung) beeinträchtigt den Wettbewerb in erheblichem Maße. Bei hohem Verkehrsaufkommen müßten die Kosten sinken. Auch die Kosten für das rollende Material hält der VDV für zu hoch, wobei die NE weitgehend auf den Einsatz von DB-eigenen Wagen angewiesen ist. Durch logistische Maßnahmen sollte daneben für eine bessere Auslastung der Güterwagen gesorgt werden.

Der VDV ist der Meinung, daß es künftig sehr von DB Cargo abhängen wird, ob stärker Kooperation oder stärker Wettbewerb das Verhältnis bestimmen wird.

DB AG im ersten Halbjahr 1997 erfolgreich – Talsohle im Güterverkehr überwunden?

Im ersten Halbjahr konnte die DB AG ihren Konzernumsatz um 2,1% auf 14,9 Mrd DM und das Konzernergebnis um 1,6% auf 191 Mio DM gegenüber dem Vorjahreszeitraum steigern. Für 1997 wird ein Konzernumsatz von 30,8 Mrd DM (1996: 30,2) erwartet.

Im Personenfernverkehr stieg der Umsatz um 3,1% auf 2,5 Mrd DM. Im Gesamtjahr wird eine Steigerung um 3,2 auf 5,5 Mrd DM angestrebt.

Der Umsatz im Nahverkehr wuchs um 3,9%; im Gesamtjahr wird mit einer Zunahme von 3% auf 11,2 Mrd DM gerechnet.

Im Güterverkehr lagen die Umsätze über dem Plan. Der klassische Wagenladungsverkehr legte um über 5% zu. Im Kombinierten Verkehr wurde die Verkehrsleistung um mehr als 10% gesteigert. Wenn diese Entwicklung auch im 2. Halbjahr anhält, könnten insgesamt 70 Mrd tkm erreicht werden (Vorjahr 67,4). Die Transportmenge dürfte fast 300 Mio t betragen. Daneben geht die Konzentration bei den Betriebsanlagen weiter; vier Rangierbahnhöfe sollen in Knotenpunkte umgewandelt werden, Güterbahnhöfe werden geschlossen, die Zahl der Knotenbahnhöfe soll von 113 auf 94 und in 1998 auf 88 reduziert werden.

Die Zahl der im Konzern Beschäftigten nahm gegenüber dem Jahresende von 1996 um 13 752 Mitarbeiter ab auf 275 016. Zum Jahresende soll ein Stand von etwa 265 000 erreicht werden.

Neu eingeführt wurde die Verknüpfung von Gehaltsteilen mit den Jahreszielen. Danach sind bis zu 40% der Vergütungen im Management an den Erfolg, etwa bei der Steigerung der Pünktlichkeit der Züge, gekoppelt.

EVA bei der DB AG

EVA heißt elektronische Fahrplan- und Verkehrsauskunft bei der DB AG. Die Idee entstand bereits 1987. 1989 wurde das System mit den Daten des deutschen Fernverkehrs in Betrieb genommen. Anschließend wurde es auch auf den Nahverkehr ausgedehnt und 1993 wurde im Rahmen des Projektes EURO-EVA auch eine große Zahl ausländischer Bahnen aufgenommen. EVA einschließlich des deutschen ÖPNV wird in seiner letzten Ausbaustufe 500 000 Haltestellen mit ca. 2 Millionen Fahrten umfassen. Derzeit werden 1,4 Mio Online-Auskünfte über den Internet-Server der DB AG (http://bahn.hafas.de) gegeben. Mit den Daten der EVA werden Disketten, CD-Rom-Versionen, Städteverbindungshefte, Zielortzettel, Scheckkartenfahrpläne und „Ihr Fahrplan" herausgegeben.

Die Bahn will künftig auch in der Lage sein, Auskünfte zu geben, die bereits an der Haustür des Kunden beginnen oder enden. Das Datenvolumen würde dabei nochmals um den Faktor 10 wachsen.

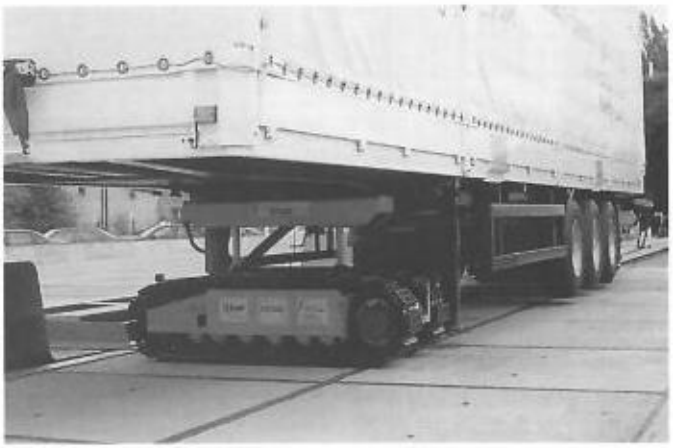
Derzeit erfolgt zu den von EVA ermittelten Verbindungen auch eine Preisauskunft, jedoch ohne Auslandsteile und auch nicht, wenn die Fahrt als Nahverkehr innerhalb eines Verbundes stattfindet. EVA kooperiert dabei mit verschiedenen Partnern. Für 1998 ist unter anderem geplant, zusätzlich auch bequeme (also nicht an der Reisezeit orientierte), d. h. umstiegsarme Alternativen anzubieten.

Die GRV hält gerade die letztere Planung für sehr wichtig, weil ältere oder gebrechliche Personen das Umsteigen scheuen und dafür eine längere Fahrzeit durchaus in Kauf nehmen.

Das „Automatik Loading System" (ALS)

Bekanntlich dauert die Kranverladung von Containern und Wechselbehältern in Umschlagbahnhöfen verhältnismäßig lange. Fast zwanzig Minuten vergehen beim kompletten Be- und Entladen eines Lastzuges mit zwei Behältern. Verladeterminals mit Großkränen sind kapitalintensiv. Schon eine heute übliche Krananlage schlägt mit rund fünf Mio DM zu Buche. Zudem ist der Einsatz von Diesellokomotiven erforderlich, da Fahrdraht und Kranverladung sich ausschließen. Am 30.7.97 haben die Firmen Kölker-Thiele, Stelcon AG und Adtranz (Deutschland) in Schwelm das ALS-System präsentiert. Durch hohes Umschlagtempo, schnelle Zugfolge und niedrige Transportkosten hoffen die Entwickler des Systems, den Kombinierten Verkehr auch für Transportweiten zwischen 100 und 400 km nutzbar und mehr attraktiv zu machen.

Es basiert auf dem Linienzug-Prinzip mit Knotenbahnhöfen zwischen den einzelnen Linien. Als Transporteinheit wurde der Sattelauflieger gewählt, weil der Sattelzug mit einem Marktanteil von 72% das am meisten eingesetzte Straßenfahrzeug ist. Für den Transport auf der Schiene wird ein Tragwagen in nur einer Ausführung benötigt. Es handelt sich dabei um von Adtrans in Siegen neuentwickelte Tiefbettwaggons, die zwei querverfahrbare „Umladeroboter" mit 22 t Hubkraft mit sich führen und ein vollautomatisches Be- und Entladen eines ganzen Zuges innerhalb von drei Minuten erlauben. Die Haltezeit des Zuges kann somit auf acht Minuten begrenzt werden. Auch ein Umsteigen zwischen zwei Zügen wird möglich gemacht bei entsprechender Ladestraße. Der ganze Beladevorgang wird vom Lokführer auf der Lok überwacht mit Hilfe elektronischer Datenübertragung. Die durch ALS gewonnenen Zeitvorteile ermöglichen nicht nur eine Angebotsverbesserung beim Bahnbetreiber (bessere Verladezeiten, mehr Haltepunkte), sondern auch Attraktivitätssteigerungen bei den Nutzern des Kombinierten Verkehrs (größere Umlaufgeschwindigkeit). Die Rentabiltätszahlen dürften bei ALS wesentlich günstiger liegen als bei den traditionellen Techniken.



Bilder entnommen aus Eisenbahn-Revue 9/1997

Die GRV meint dazu, daß es solche Verfahren auf dem Papier seit den 70-er Jahren gibt. Bisher sind sie daran gescheitert, daß so ausgerüstete Waggons sehr teuer sind, denn sie müssen die Roboter mit sich führen.

Schieneninfrastruktur GmbH?

In einem Eckpunktepapier für einen Fahrplan zur Zweiten Bahnreform von Albert Schmidt (MdB-Bündnis 90/Die Grünen) u. a. vom Nov. 1996, auf das wir aus Platzgründen nicht näher eingehen können, möchten wir nur die Ausführungen zur Netz AG der DB AG herausgreifen, weil ein solcher oder ein ähnlicher Ansatz nicht nur von Bündnis 90/Die Grünen vorgeschlagen wird:

„Die Schieneninfrastruktur ist die Hauptwettbewerbsdeterminante im Markt für Schienenverkehrsleistungen. Planungs- und Finanzverantwortung für den im öffentlichen Interesse gebotenen Aus- und Neubau sowie Erhalt der Schieneninfrastruktur sind daher analog zum Straßennetz vom Staat zu übernehmen. Statt der – zur Zeit vorgesehenen – Bildung einer eigenständigen Fahrweg AG unter dem Dach der DB Holding, die politischer Einflußmöglichkeit weitgehend entzogen wäre, soll das Eigentum an der Schieneninfrastruktur an eine Infrastruktur-GmbH übertragen werden, die je zur Hälfte aus Bund und Ländern besteht und eng mit den jeweiligen Aufgabenträgern zusammenarbeitet. Ungeachtet der staatlichen Verantwortung soll jedoch Wettbewerb bei der Bewirtschaftung der Infrastruktur stattfinden. Ziel ist es also, für mehr staatliche Verantwortung bei gleichzeitig mehr Wettbewerb im Infrastrukturbereich zu sorgen."

(„Die zweite Bahnreform" – Die Verkehrswirtschaft auf Schiene und Straße im Spannungsverhältnis von Gemeinwohlauftrag und Wettbewerb – von Jan Werner im Auftrag der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen wurde im Oktober 1996 herausgegeben.)

Nun hat sich auch der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesminister für Verkehr in **„Empfehlungen zur weiteren Entwicklung der Bahnstrukturreform in Deutschland"** in einem 25 Seiten umfassenden Gutachten u. a. auch zu diesem Thema geäußert mit seiner Forderung, den Konzernverbund zwischen Fahrweg AG und den Gesellschaften des Transportbetriebs aufzulösen. Die Begründung lautet: „Solange der Transportbereich der DB AG nach einer rechtlichen Verselbständigung mit der zu schaffenden Fahrweg AG über eine gemeinsame Holding verbunden ist, ist die Gefahr systemimmanent, daß die Fahrweg AG aufgrund ihres Infrastrukturmonopols dritte Transportunternehmen beim Zugang zum Netz mit preislichen oder außerpreislichen Mitteln diskriminiert." In einem Referat vor der Mitgliederversammlung des Bundesverbandes Spedition und Logistik (BSL) hat Bundesverkehrsminister Wissmann, ohne auf die Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats einzugehen, eingeräumt, daß sich die Aktiengesellschaften nach und nach mit wachsender Erfahrung am Markt von der Holding lösen könnten. (Das widerspricht jedoch diametral Äußerungen des Bahnchefs Ludewig, der die Holding u. a. deshalb für notwendig hält, um Synergieeffekte zwischen den Gesellschaften auszuschöpfen und den zentralen Einkauf der Holding zuzuordnen.)

Die GRV hat sich zur Frage, wo eigentlich die Infrastruktur der Bundeseisenbahnen hingehört, keine abschließende Meinung gebildet. Der Vorschlag von Bündnis 90/Die Grünen kann auch nicht befriedigen. Die Eisenbahninfrastruktur der DB AG gehört dem Bund. Bei Neu- und Ausbaustrecken gibt der Bund der Bahn die wesentlichen Mittel, die sie in der Regel nur längerfristig zu tilgen hat. Er kann also eigentlich nur über die Hergabe von Mitteln Einfluß auf die künftige Netz AG nehmen und er kann die Verwendung der Bundesmittel durch den Bundesrechnungshof überprüfen. Deshalb haben andere Länder (z.B. Schweden oder Dänemark) für den Fahrweg ein Bahnamt eingerichtet, das unmittelbar dem zuständigen Ministerium untersteht. Unbefriedigend ist auch, daß der Mitbewerber DB AG mit seiner Netz AG über die Höhe der Trassenpreise befindet, wenn er Fahrplantrassen an Dritte vergibt. Vorwürfe, daß die DB AG die Errechnung der Trassenpreise nicht offenlegt und welche Trassenpreise die DB AG für eigene Dienste berechnet, verstummen nicht. Ob die Länder an der von Bündnis 90/Die Grünen vorgeschlagenen Infrastruktur GmbH zur Hälfte beteiligt werden sollen, ist ebenfalls zu diskutieren. Der SPNV ist auf die Länder übergegangen, aber nicht die zugehörige Infrastruktur. Die Länder können auf den Ausbauzustand der Nahverkehrsstrecken nur geringen Einfluß nehmen, u.U., wenn bei den Ausschreibungen für das Betreiben von Nahverkehrsnetzen verhandelt wird oder wenn die Bahn mit Ländern und Gemeinden über Baukostenzuschüsse verhandelt. Dabei hängen Fahrplangestaltung, Betrieb und Infrastruktur doch weitgehend zusammen. Jedenfalls scheint die Netz AG der DB noch nicht die optimale Lösung zu sein.

Bahn soll für 1995 964 Mio DM an den Bund zurückzahlen

Die DB AG muß wegen sehr lückenhafter Verwendungsnachweise Zuschüsse des Bundes für den Neu- und Ausbau von Schienenstrecken obigen Betrag zurückzahlen. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) erließ Ende September einen entsprechenden Bescheid. Der Betrag ist doppelt so hoch wie der des Jahres 1994, der inzwischen beglichen ist. Die DB AG wies diese Vorwürfe zurück: Wir haben nicht falsch gewirtschaftet, sondern es gebe unterschiedliche Auffassungen darüber, was der Bund bezuschußt und was wir aus eigenen Mitteln finanzieren müssen. Die DB AG verhandle deshalb mit dem Verkehrsministerium und dem EBA. Der Bundesrechnungshof und das EBA gehen davon aus, daß 1995 längst nicht alle Problemfälle erfaßt sind, denn das EBA mache nur Stichproben. Weiter bemängelt der Bundesrechnungshof in seinem Bericht auch, daß bei Förderanträgen der DB für neue Strecken Nachweise über die Auswahl der vorteilhaftesten Lösung und entsprechende Wirtschaftlichkeitsrechnungen fehlen. Nach Angaben des EBA ist die Forderung „noch nicht verloren." Auch müsse nicht auf einen Schlag zurückgezahlt werden; das Geld werde bei den nächsten Zuschußzahlungen nach und nach abgezogen. Nach Angaben der DB sind dadurch keine Projekte gefährdet.

Andere Verkehrsträger

Road Pricing

Bundesverkehrsminister Wissmann will den Gütertransport auf der Straße verteuern, und zwar will er bis zum Jahre 2005 eine Verdoppelung der Einnahmen aus dem Lkw-Verkehr erreichen nach dem Prinzip, wer mehr fährt, soll auch mehr bezahlen. Zugleich soll damit „überflüssiger" Verkehr eingedämmt werden. Zur Zeit seien rund ein Drittel der Lkw ohne Ladung unterwegs. Nach Einführung der elektronischen Maut erhofft sich der Minister einen Rückgang der Leerfahrten auf unter 10%.

Dabei ist auch an unterschiedliche Preise gedacht. Für die großen Transitstrecken sollen andere Gebühren gelten. Auf stark belasteten Fernstrecken könne die Maut je gefahrenen Kilometer um das Drei- bis Vierfache über dem Kilometerpreis im Nahverkehr liegen. Drei der bisher erprobten automatischen Erfassungssysteme hätten ihre Praxistauglichkeit bewiesen. Vom Jahre 2000 ab könne die flächendeckende kilometergenaue Abrechnung möglich sein.

Die seit 1995 eingeführte Vignette für die Lkw brachte dem Bund im vergangenen Jahr rund 734 Mio in die Kassen.

Der Kanal ist noch lange nicht voll

Gemeint ist der Main-Donau-Kanal. Am 25.9.92 ging mit der Eröffnung des Kanals der „Europäische Traum" endgültig in Erfüllung. Doch der Streit der Gelehrten über den Nutzen des Bauwerks hält bis heute an. Die GRV hat sich seit ihrer Gründung mit der Problematik des Kanals befaßt. Seit 1. 1. 93 können Schiffe aus allen EU-Staaten den Kanal benutzen. Mit seinen Massengutransporten ist der Kanal in erster Linie eine Konkurrenz nicht zur Straße, sondern zur Bahn, die mit Dumpingsondertarifen für kanalparallele Strecken reagierte. 1993 waren es 2,4, 1994 3,3, 1995 4,1 Mio t. 1996 sank der Güterverkehr um 6,9 % auf 3,8 Mio t. Die Prognosen lauteten nach dem Ende des Krieges in Jugoslawien jedoch 8 Mio t. Doch genau das Gegenteil trat ein. Nachdem der Weg zu den Schwarzmeerhäfen wieder offen war, benutzten weniger Schiffe den Kanal und der Güterverkehr auf dem deutschen Donauabschnitt ging um 10 % zurück.

Doch das Bundesverkehrsministerium hält an seiner Prognose fest, daß nach einer längeren Anlaufphase im neuen Jahrtausend mit 8,5 Mio t auf der Strecke Bamberg – Nürnberg und mit 5,7 Mio t zwischen Nürnberg und Kehlheim zu rechnen sei. Die Kosten für Betrieb und Unterhalt zwischen Mainmündung und der Donau bei Passau bezifferte die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd für das Jahr 1996 auf 247,8 Mio DM.

Von den 4,7 Mrd DM Gesamtbaukosten haben der Bund und der Freistaat Bayern 3,1 Mrd DM als zinsloses Darlehen zur Verfügung gestellt.

Wenn im deutschen Abschnitt der Donau zwischen Vilshofen und Straubing die Tauchtiefe von 2,5 m eines Tages realisiert sein sollte, so reicht das für den durchgehenden Schiffsverkehr nicht aus. Auch in Ungarn ist eine Tauchtiefe von 2,5 m nur zu bestimmten Zeiten gewährleistet. Um dies zu gewährleisten, sind in Ungarn Investitionen von etwa 500 Mio DM für einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren erforderlich.

Abbau der Harmonisierungsdefizite im Straßenverkehr

Die Wettbewerbsbedingungen, unter denen die Lkw-Unternehmen in Europa arbeiten, sind noch zu unterschiedlich. Dies bereite der Branche wachsende Sorge, betonte Hermann Grewer, Präsident des Bundesverbandes Güterkraftverkehr und Logistik (BGL) auf einer Fachtagung der SPD-Bundestagsfraktion im Oktober. Er forderte einen Abbau der Hormonisierungsdefizite.

Das deutsche Transportgewerbe fühlt sich nicht nur fiskalisch benachteiligt. Bei der Überwachung der Sozialvorschriften würden deutsche Unternehmer im Vergleich zur europäischen Konkurrenz zu intensiv kontrolliert. Während im niederländischen Transportgewerbe lediglich 100 Betriebskontrollen im Jahr stattfänden, seien es in Deutschland 20 000.

Die Einführung des elektronischen Fahrtenschreibers (Black Box) verschärfe weiter die Überwachung. Auch anderen Verkehrsträgern gegenüber fühle sich das Lkw-Gewerbe benachteiligt. Nach neuesten Berechnungen trügen inländische Lkw die von ihnen verursachten Wegeausgaben zu 135%. Dagegen liege der Wegekostendeckungsgrad bei der der DB AG für den Fahrweg bei der Fracht lediglich bei 20 %.

Die GRV meint, daß bei der Bahn die einzuhaltenden Sozialvorschriften in den Dienstplänen der Lokführer geregelt seien. In dem Zusammenhang, daß bei der Straße als Ausgleich viel öfter kontrolliert werden muß, steht eine Nachricht im „General-Anzeiger" vom 13.10.97: „Fast jeder dritte deutsche Lkw ist bei einer großangelegten Kontrolle in Bayern beanstandet worden. Den Negativrekord erzielte ein deutscher Lkw-Fahrer, der 35 Stunden am Steuer saß. Insgesamt hatte die Polizei Ende September 11 387 Lkw überprüft." Bei den Wegekosten weist die GRV immer wieder daraufhin, daß die Straße die weit höheren externen Kosten unter den Tisch fallen läßt.

Reform des Güterkraftverkehrsgesetzes

Das Kabinett hat anfangs August 1997 den von Bundesverkehrsminister Wissmann vorgelegten Entwurf des Güterkraftverkehrsgesetzes gebilligt. Wesentliches Ziel der Novelle ist, den deutschen Transportunternehmern gleiche Wettbewerbschancen innerhalb der EU zu eröffnen. Bereits seit 1994 sind im Europäischen Strassengüterverkehr die Tarife aufgehoben worden. Zum 1.7.1998 entfällt auch die mengenmäßige Beschränkung der Kabotage-Genehmigungen. Von diesem Zeitpunkt an kann jeder Transportunternehmer, der über eine sogenannte Gemeinschafts-Lizenz verfügt, in allen EU-Mitgliedsländern auch innerstaatlichen Güterverkehr betreiben. Entsprechend muß das deutsche Güterkraftverkehrsrecht geändert werden, das bisher noch von einer unterschiedlichen Regelung des Nah- und Fernverkehrs geprägt ist. Insbesondere soll die Kontingentierung im Güterfernverkehr und die Nahzonen von 75 km im Rahmen des Nahverkehrs aufgehoben werden.

Die GRV ist der Auffassung, daß damit der Wettbewerb zwischen Schiene und Straße noch schärfer werden wird.

Transrapid

Die Bundesregierung hat am 4.7.97 den Entwurf einer Magnetschwebebahnverordnung beschlossen. Diese stellt nach Wissmann den Abschluß der gesetzgeberischen Aktivitäten zur Realisierung des Transrapidprojektes dar. Zusammen mit dem bereits bestehenden Magnetschwebe-

bahnplanungsgesetz, dem Magnetschwebebahnbedarfsgesetz und dem Allgemeinen Magnetschwebebahngesetz hat die Bundesregierung jetzt den gesamten rechtlichen Rahmen für den Bau der Strecke zwischen Berlin und Hamburg geschaffen.

Zu der Problematik des Transrapid hat die GRV eine Zuschrift (Der Verfasser ist der Redaktion bekannt) erhalten, die wir dem Leser mit einigen eigenen kleineren Ergänzungen etwas verkürzt vorstellen wollen:

Niedrigerer Energieverbrauch des Transrapid?

Der Transrapid ist auf die Fahrzeuglänge bezogen gleichschwer wie der ICE und sogar deutlich schwerer als ausländische Hochgeschwindigkeitszüge. Selbst beim Gewicht je Sitzplatz haben moderne Eisenbahnzüge die Nase vorn. So kommt der Shinkansenzug 300 auf 537 kg/ Sitzplatz, die neueren Shinkansen-Baureihen würden bei gleicher Bestuhlungsdichte sogar auf 420 kg/Sitzplatz kommen. Für den Transrapid rechnet Thyssen-Transrapid mit 90 Sitzplätzen/Segment. Das Segment wiegt etwa 50 t, woraus sich 555 kg/Sitzplatz ergeben. Dem Hinweis, daß mit engerer Bestuhlung das Gewicht noch gedrückt werden könne, sei entgegenzuhalten, daß dies letztlich auch beim ICE geschehen könnte. Ob dies aber dem Komfort dienen würde, muß bezweifelt werden.

Der Transrapid soll mit 400 km/h fahren, was den Luftwiderstand etwa verdoppelt und den Energieverbrauch ebenfalls. Der Wegfall des Rollwiderstandes wiegt weniger als die Tatsache, daß der Transrapid auch im Stillstand für das Schweben Energie verbraucht, immerhin so viel Energie wie der ICE bei Tempo 120 km/h. Im übrigen ist die Magnetreibung zwischen den Führmagneten und dem Fahrweg infolge von Wirbelströmen ein gewisses Äquivalent zum Rollwiderstand der Züge und beträgt bis zu einem guten Sechstel der Gesamtfahrwiderstände.

Behauptungen, der Transrapid verbrauche weniger Energie als der ICE, beruhen auf offensichtlich unzulässigen Berechnungen, die von unterschiedlichen Sitzplatzdichten und Auslastungsgraden ausgehen.

Was ist von der höheren Geschwindigkeit des Transrapid zu erwarten?

Die Geschwindigkeitslücke zwischen Transrapid und den Hochleistungsschnellzügen gibt es praktisch nicht. Die Franzosen, die den Weltrekord auf der Schiene mit 515 km/h erreicht haben, fahren im Regelbetrieb bereits teilweise 330 km/h. Also sind 400 km/h des Transrapid nichts Außergewöhnliches. Dies gilt umso mehr, als Geschwindigkeitsvorsprünge im Bereich hoher Geschwindigkeiten aufgrund es abnehmenden Grenznutzens der Geschwindigkeit nicht zu entscheidenden Verbesserungen der Reisezeit führen.

Auf 100 km langer Strecke bringt eine Erhöhung

von 150 auf 200 km/h	10	min	Zeitgewinn
von 250 auf 300 „	4	„	„
von 350 auf 400 „	2	„	„

Die parallele Eisenbahnstrecke Hamburg – Berlin ist als Projekt Deutsche Einheit Nr. 2 für eine Höchstgeschwindigkeit von nur 160 km/h (wegen der Konkurrenz zum Transrapid) ausgebaut worden. Ein Ausbau auf 200 km/h hätte auf 100 km einen Reisezeitgewinn von 8 min, ein Sprung vom ICE-Tempo 300 km/h auf 400 km/h des Transrapid würde nur einen Zeitgewinn von 5 min bringen.

Die Magnetbahn braucht 60 min von Hamburg nach Berlin, ein Ausbau der Eisenbahn auf nur 200 km/h und der Einsatz des Neigezuges ICT würden eine Fahrzeit von 90 min ergeben. Man muß dabei aber berücksichtigen, daß dieser Zeitvorsprung bei allen Reisen, die über Hamburg bzw. über Berlin hinausführen, fast vollständig durch die Umsteigezeit verloren geht.

Beim Vorstoß in hohe Geschwindigkeitsbereiche haben beide Verkehrsmittel das Problem, daß nicht nur der Nutzenzuwachs bei steigender Geschwindigkeit abnimmt, sondern gleichzeitig Luftwiderstand, Energieverbrauch und Kosten überproportional zunehmen. Die Luftdichte ist am Boden fünfmal höher als die Reiseflughöhen des Luftverkehrs. Der Luftwiderstand nimmt mit dem Quadrat der Geschwindigkeit zu. Damit sind Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h für Landverkehrsmittel aus ökonomischen und ökologischen Gründen nicht erstrebenswert.

Verbraucht der Transrapid weniger Fläche?

Bei aufgeständerter Fahrbahn sind die Flächen darunter in der Praxis kaum nutzbar. Bei einem konventionellen Unterbau (Dämme, Brücken oder auch ebenerdig) ist die Transrapidtrasse aufgrund breiterer Fahrzeuge und höherer Begegnungsgeschwindigkeiten eher breiter als bei der Eisenbahn. Da die Trasse zu 55% ebenerdig verlaufen soll, kämen die Vorzüge der Aufständerung nur auf dem kürzeren Teil zum Tragen. Im übrigen könnte man auch die Eisenbahn aufständern.

Bringt der Transrapid weniger Lärm?

Zwar fallen beim Transrapid die Geräusche der Räder weg, aber die höhere Geschwindigkeit führt zu mehr Lärm. Der aerodynamische Lärm ist beim angestrebten Tempo entscheidend.
Es ist die Frage, ob alle Lärmschutzeinrichtungen bei aufgeständerter Fahrbahn in den Baukosten erfaßt sind.

Bringt der Transrapid bessere Exportchancen?

Die Argumente, die den Bau der Transrapidstrecke be-

gründen, sind Exportfähigkeit und Förderung des Vorsprungs der deutschen Industrie im Ausland. Aber man muß sich überlegen, was exportiert werden kann. Das ist nur ein kleiner Bruchteil der Investitionen. Nach wie vor geht es ausländischen Investoren in der Regel darum, einen wirtschaftlichen Schnellverkehr auszubauen und ihn in das vorhandene Netz zu integrieren. Das ist mit einer Transrapid-Insellösung nur selten möglich. Von deutschen Firmen schlüsselfertig gelieferte Hochtechnologie, die einen „Local Content" nicht ermöglicht, dürfte kaum Chancen haben.

Der Transrapid hat keine Netzbildungsfähigkeit

Aus folgenden Gründen fehlt dem Transrapid die Fähigkeit, Netze zu bilden:

- Weichen und Kreuzungen sind sehr aufwendig und damit wirtschaftlich nicht darstellbar,
- eine Mitbenutzung des vorhandenen Schienennetzes ist nicht möglich,
- Alpen- und Kanaltunnel sowie die Querung des Großen Belt können nicht benutzt werden; eine europäische Dimension für den Transrapid gibt es nicht.

Der Fahrweg des Transrapid ist sehr teuer

Die Verlagerung der vergleichsweise teuren Komponente Antrieb in die Fahrbahn macht diesen kapitalintensiv und verlagert so die Gewinnschwelle weit nach oben. D.h., daß ein sehr hohes Verkehrsaufkommen erforderlich ist, um den Fixkostenblock Fahrweg zu decken. Je länger die Strecke ist, desto bedeutsamer wird dieser Kostenblock. Andererseits werden nur auf langen Strecken die Reisezeitvorteile spürbar. Das Verkehrsaufkommen zwischen zwei Orten sinkt mit dem Quadrat der Entfernung, sodaß auf großen Distanzen die erforderliche Fahrgastzahl zur Deckung der hohen Streckenkosten nicht zustande kommt. Verkehrsplaner sollten deshalb immer bestrebt sein, die Fixkosten des Fahrweges, die unabhängig vom Verkehrsaufkommen anfallen, zu minimieren, um das Auslastungsrisiko im Griff zu behalten. Da erscheint es wenig vernünftig, die teure Komponente Antrieb in den Fahrweg zu verlegen und eine Bahn mit einem mehrere hundert Kilometer langen Motor zu bauen.

Man kann aus den Baukosten der französischen Schnellstrecken durchschnittliche Baukosten von 10 Mio DM/km rechnen. Im dichtbesiedelten Deutschland muß man wegen der vielen kreuzenden Verkehrswege durchschnittlich mit 15 Mio/km rechnen (Ein Vergleich mit den bisherigen DB-Neubaustrecken – ca 38 Mio DM/km ist unzulässig, weil diese fast vollständig im Tunnel oder Einschnitt, auf Brücken oder Dämmen verlaufen und schätzungsweise dreimal so teuer wie Flachlandstrecken sind.).

Sicher kann die Magnetbahn höhere Steigungen überwinden. Aber der Achterbahneffekt darf dabei nicht aus dem Auge verloren werden. Bei schnellem Fahren sind sogar die Durchbiegungen der Balken zu spüren.

Der Ausbau der Eisenbahnstrecke Hamburg – Berlin hat 3,5 Mrd DM gekostet, 290 km wurden dabei ausgebaut und mit modernem Betriebsleitsystem ausgestattet, somit treffen auf den km 12 Mio/km. Mit 31 Mio DM je Kilometer ist die Magnetbahn sehr teuer.

Die Magnetschwebebahn ist für Güterverkehr nicht geeignet

Die Fa. Thyssen hat sich in einer kürzlichen Erklärung stark gemacht, sie könne den Schienengüterverkehr über den Brenner ohne einen Basistunnel dank der großen Steigungsfähigkeiten des Systems übernehmen.

Die Magnetschwebetechnik ist jedoch für den Gütertransport aus Gründen der bescheidenen Zuladung und des verheerend schlechten Verhältnisses von Nutzlast zu Totlast ungeeignet.

Ein 25-m-langer Transrapid-„Güterwagen" für Container kann nach Angaben von Thyssen gerade einmal 18 t tragen, bringt jedoch leer bereits 46 t auf die Waage (9). Zum Vergleich: Ein klassischer 4-achsiger 60' - Containertragwagen, der 70 t Nutzlast befördern kann, wiegt lediglich 20 t. Wegen des hohen Energieverbrauches wäre eine Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf den Transrapid ökologisch nicht wünschenswert.

Der Transrapid läßt nur geringe Unterhaltungskosten erwarten.

Auch dies wird sich als eine Fiktion herausstellen, zum einen mußten in Lathen gelockerte Bolzen bereist ausgewechselt werden, zum anderen wird das millimetergenaue Konstanthalten des Luftspaltes zwischen Fahrzeug und Fahrweg sicher laufende Unterhaltung verlangen.

. – .

Bahnvorstand Ludewig verspricht sich viel vom Transrapid. Bundesverkehrsminister Wissmann erklärte kürzlich, daß die Raumordnungsverfahren abgeschlossen seien und nunmehr die Planfeststellungsverfahren anlaufen würden und vsl. 1998 bereits mit dem Bau begonnen werden könne (unabhängig davon, daß sich im Bundeshaushalt immer wieder neue Milliardenlöcher einstellen.)

Der Fahrgastverband PRO BAHN lehnt eine Beteiligung der DB AG am finanziellen Risiko des Transrapid strikt ab, auch, wenn Herr Ludewig Anfang September in Berlin erklärte, daß der Transrapid gut in die Systematik der Bahn passe und die Risiken gut verteilt seien. PRO BAHN protestiert dagegen, daß der Bahn sachfremde Leistungen aufgebürdet werden. Wenn der Transrapid politisch gewollt ist, muß auch das Risiko vollständig von der öffentlichen Hand und von der Industrie getragen werden.

Ende Oktober 1997 stellten Bundespräsident Roman Herzog und Bundesverkehrsminister Wissmann die Transrapid-Versuchsanlage im Emsland 200 Diplomaten vor. Für den Vertreter des Heiligen Stuhls, Giovanni Lajolo, ist der Transrapid die Technik der Zukunft.

Mit einem Volksbegehren in Potsdam hat sich eine Front gegen den Transrapid aufgerichtet mit einem „Nein zum Transrapid". 24 500 Brandenburger Bürger haben sich dafür ausgesprochen, die Landesregierung per Plebiszit zu einer Bundesratsinitiative gegen den Transrapid zu bewegen. Die vom PDS-Vorstand sowie Bündnis 90/Die Grünen unterstützte Kampagne zielt auch auf die brandenburgische SPD, den einzigen Landesverband der fünf tangierten Bundesländer, der sich noch nicht gegen den Transrapid ausgesprochen hat. Wenn 80 000 Unterschriften beigebracht sind, müßte das Land Brandenburg im Bundesrat eine Gesetzesvorlage gegen den Bau des Transrapid einbringen.
Rainer Hopf vom DIW prophezeiht dem Prestigeprojekt ein finanzielles Desaster.

Die GRV identifiziert sich weitgehend mit den Darstellungen aus dem Leserbrief und lehnt den Transrapid aus den geschilderten Gründen zwischen Hamburg und Berlin ab. Trotz der Reklame, die für den Zug gemacht wird, findet sich mit sehr großer Wahrscheinlichkeit kein Käufer im Ausland. Wenn sich doch jemand findet, werde nur wenig deutsches Know how honoriert werden. Die Rechnung bezahlt letzten Endes wieder einmal der Steuerzahler.

Erfreuliche Entwicklung bei der Lufthansa

Ein wesentlich besseres Ergebnis hat die Deutsche Lufthansa AG (DLH) im ersten Halbjahr 1997 im Vergleich zum Vorjahr erzielt. Um 9,1% stieg der Umsatz auf 10,7 Mrd DM. Der Gewinn vor Steuern beträgt 397 Mio DM (Vorjahr 119 Mio DM). Am Jahresende wird ein Gewinn von fast einer Milliarde DM erwartet.

Ursachen für diese Entwicklung sind: Strikte Kostenkontrolle, strategische Allianzen und der hohe Dollarkurs, bei dem die gestiegenen Einkaufspreise berücksichtigt sind.

Auch Lufthansa Cargo AG hat Gewinn in Höhe von 33 Mio DM (im Vorjahr - 44 Mio DM) gemacht. Auch hier hat der hohe Dollarkurs entsprechend nachgeholfen.

Die betrieblichen Aufwendungen stiegen um 8%, die Treibstoffkosten erhöhten sich um 23,3% und die Personalkosten erhöhten sich nur um 0,8%. (Unter den Personaleinsparungen hat jedoch der Service der Lufthansa empfindlich gelitten.) Auch die Flugsicherungsgebühren konnten reduziert werden.

Dies bildete eine gute Ausgangslage für den Gang der DLH an den Aktienmarkt. Dabei wurde das beim Bund liegende Aktienkapital von 37% einbezogen. Inzwischen ist die Lufthansa vollständig in Privatbesitz, alle 143 Mio Aktien der Restprivatisierung sind verkauft.

Neue Promille-Regelung gefährlich

Der „Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr" hat das geplante Bußgeld für Autofahrer mit mehr als 0,5 Promille Blutalkohol als „ganz faulen Kompromiß" abgelehnt Es sei absolut unbefriedigend, wenn ein mit 0,5 Promille ertappter Autofahrer sich auch künftig vor den Augen der Polizei ans Steuer setzen und weiterfahren dürfe. Weil der Atem-Alkoholtest vor Gericht umstritten sei, könnten sich Autofahrer zudem leicht dem Bußgeld entziehen. Es wurde bei der Jahresversammlung des Bundes der Verdacht geäußert, Bonn wolle mit der Gesetzesänderung nur Sanktionen der EU oder einem Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof zuvorkommen.

Vignette auch für Pkw?

Dionys Jobst, MdB, meint, daß Kfz-Steuer und Mineralölsteuer hoch genug seien, wobei er die Umstellung auf eine emissionsbezogene Bemessung im Interesse der Umwelt ausdrücklich begrüßt. Er schlägt deshalb vor, durch eine Vignettengebühr auch für Pkw zusätzlichen Straßenbau zu finanzieren. Der Pkw-Fahrer müsse ebenso zur Kasse gebeten werden wie der Lkw-Fahrer. Bei einer Jahresgebühr von 100 DM würden etwa 3 Mrd DM hereinkommen, die jedoch ausschließlich für den Straßenbau zu verwenden seien.

Das road pricing wird nach seiner Meinung auch aus technischen Gründen nicht so schnell kommen.

Seiner Ansicht nach muß das Autofahren auch in Zukunft erschwinglich bleiben. Der so oft gescholtene Straßenverkehr stelle auch morgen eine wichtige Stütze der wirtschaftlichen Entwicklung dar.

44-T-Lkw im KLV zugelassen

Auf Grund der 53. Ausnahmeverordnung zur Straßenverkehrszulassungsverordnung, die am 10.7.97 in Kraft getreten ist, darf das zulässige Fahrzeuggewicht bundesweit 44 t betragen. Die neue Regel gilt für Fahrten im Kombinierten Verkehr von der Be- oder Entladestelle und einem nächstgelegenen geeigneten Bahnhof. Ähnliches gilt für den Umschlag auf das Binnen- oder Seeschiff. Die Entfernung darf 150 km nicht überschreiten.

Die teuren Toten

Unter dieser Überschrift wird in Heft 4/97 fairkehr (des VCD) mitgeteilt, daß die häufigste Unfallursache schnelles Fahren ist. Die Verursacher bewegen sich dabei jedoch in den meisten Fällen im gesetzlichen Rahmen. „Nicht angepaßte Geschwindigkeit" bedeute nur in 10% aller Fälle, daß die zulässige Geschwindigkeit überschritten wird. Fast 90% der Unfälle geschehen ohne Überschreitung des jeweils geltenden Tempolimits. Die Schlußfolgerung liegt auf der Hand: Die Tempobegrenzungen sind häufig zu hoch festgesetzt.

Ergebnisse des Statistischen Bundesamtes zur Verletzungsschwere belegen den Zusammenhang. Innerorts verunglücken jährlich zehnmal so viele Menschen auf Straßen mit einem Tempolimit von 50 km/h oder mehr als auf Straßen mit einer geringeren Geschwindigkeitsbegrenzung. Das hauptsächliche Unfallpotential liegt aber auf den Hauptverkehrsstraßen. Die Forscher des Umwelt- und Prognose-Instituts Heidelberg e.V. (UPI) fordern deshalb innerorts eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, wovon nur wenige Straßen auszunehmen sind. Damit könnten in den Orten 86 000 Verunglückte vermieden werden. Wäre weiterhin die Geschwindigkeit außerorts auf Tempo 80 und Tempo 100 auf Autobahnen beschränkt, errechnet das UPI deutlich über 100.000 Verunglückte weniger, davon 2000 Getötete, 28 000 Schwer- und 77 000 Leichtverletzte.

Durch Tempobegrenzungen auf 100/80/30 könnten nach Angaben des UPI volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von jährlich 5,7 Mrd eingespart werden.

Ausland

DSB wichtiges Bindeglied zwischen Europa und Skandinavien

Die Dänischen Staatsbahnen (DSB), die in diesem Jahr ihr 150-jähriges Jubiläum feiern, wollen ihren Güterverkehr (DSB Gods) bis zum Jahr 2001 in eine Aktiengesellschaft umwandeln. Die beiden großen Investitionen, die Große-Belt-Querung und die künftige Öresund-Querung, beschleunigen den Wandlungsprozeß von einer nationalen Eisenbahn in ein kommerzielles Transportunternehmen mit starken internationalen Relationen. Seit März wurde die Beförderung von Eisenbahntransporten auf der Fährverbindung zwischen Rödby und Puttgarden eingestellt. Neben dem Wegfall von Rangierarbeiten im Zusammenhang mit dem Fährdienst werden im innerdänischen Verkehr zwei und im Transit sogar drei Stunden eingespart.

Die Kunden sind von den Vorteilen des ungebrochenen Verkehrs überzeugt. Die Post hat ihre Beförderung auf die Schiene umgestellt (in Deutschland leider umgekehrt). Mit der Öresundquerung, die im Jahre 2000 fertiggestellt sein wird, wird es durchgehende Bahntransporte von Skandinavien nach Zentraleuropa ohne Fährüberfahrten geben. Dazu werden die DSB 13 Zweistromlokomotiven (Vmax = 140 km/h) beschaffen, damit das Umspannen an den Grenzen entfällt. Für weitere sieben besteht ein Vorvertrag. Die Infrastruktur auf der Relation ist weitgehend angepaßt worden. Engpässe wird es auf deutscher Seite geben : Die Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal und der Streckenabschnitt Elmshorn - Pinneberg. Dänemark will auch den Vor- und Nachlauf zu den Knoten verbessern, wobei an den Endpunkten der Lkw nur die Kunden bedienen soll, die keinen Gleisanschluß haben oder nur kleine Mengen versenden oder empfangen.

Insgesamt wird bei DSB Gods sowohl der Produktionsapparat als auch die Organisation und der Verkaufsdienst rationalisiert. Eine vernünftige Politik soll bei den Trassenpreisen gefunden werden, damit die DSB im Wettbewerb der europäischen Eisenbahnen bestehen können.

Rückgang der Fahrtenzahlen in der Schweiz 1995

In den GRV-Nachrichten Nr. 31 hatten wir berichtet, daß die Schweiz mit 38,5 Fahrten je Einwohner und Jahr an der Spitze aller Länder in Europa liegt. Weltweit gesehen liegt nur Japan mit 71 Fahrten vor der Schweiz. Gegenüber 1994 ist die Zahl der Fahrten jedoch von 41 Fahrten auf 38,5 Fahrten(-4,9%) gesunken. Auch die durchschnittliche Reichweite der Fahrten hat von 1798 auf 1717 (-4,5%) abgenommen. Dieser Einbruch kann jedoch nicht mit der Rezession, sondern mit der erstmaligen Erhebung der Mehrwertsteuer auf die Fahrkarten seit dem 1.1.1995 erklärt werden. Die dadurch bedingten Tariferhöhungen verschlechtern die Wettbewerbssituation gegenüber dem Individualverkehr in einer Zeit der wirtschaftlichen Stagnation massiv. Mit zwei Ausnahmen haben alle übrigen europäischen Länder den Mehrwertsteuersatz auf den Tarifen entweder halbiert, oder sie befreiten die zu fördernden öffentlichen Transportunternehmen völlig von dieser Steuer. Infolge der Mehrwertsteuerbelastung sind die Fahrpreise des öffentlichen Verkehrs um 10,9 Punkte gestiegen, währenddem die Benzinpreise um 2,7 Punkte gesunken sind. Entgegen allen Beteuerungen, den öffentlichen Verkehr als servic public zu fördern, geschieht somit genau das Gegenteil. Die Benutzung des öffentlichen Verkehrs wird teurer und jene des Individualverkehrs wird billiger.

Ergebnis der SBB in 1996

Die Unternehmenserfolgrechnung der SBB für 1996 schließt mit einem Fehlbetrag von 293 Mio Sfr bei einem

Ertrag von 6,77 Mrd Sfr und einem Aufwand von 7,06 Mrd Sfr. Der Gesamtertrag stieg gegenüber dem Vorjahr durch die Aktivierung von stillen Reserven um 8,4%. Der Personalbestand verringerte sich um 2,8% auf 32 581 Mitarbeiter. Der Personalaufwand betrug mit 3,259 Mrd Sfr 6,4% weniger als im Vorjahr. Der Sachaufwand verringerte sich um 3,5% auf 1,233 Mrd Sfr. Im Personenverkehr gingen die Erträge um 0,2% auf 1,575 Mrd Sfr zurück. Die Pkm reduzierten sich um 0,8% auf 11,6 Mrd Pkm. Im Güterverkehr sank der Betrag um 9,7%. Um 7% verringerte sich die transportierte Tonnage (44,1 Mio t), davon ging der Kombinierte Verkehr nur um 1% zurück. Die größten Einbrüche ergeben sich beim Transitverkehr (- 17,9%)

Gutes Ergebnis der ÖBB in 1996

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der ÖBB stieg von 30,4 Mio DM im Jahr 1995 auf 128 Mio DM im Jahr 1996 an, was nicht unwesentlich auf den Sparkurs beim Personal zurückzuführen ist (Einsparung: 60104 Mitarbeiter in 1995 auf 57 180 in 1996).

Im Güterverkehr wurden gegenüber 69,9 Mio t in 1995 in 1996 71,2 Mio t Fracht befördert. Doch steigerte sich der Frachterlös von 1,78 Mrd DM nur unwesentlich.

Im Reiseverkehr ist sogar eine Abnahme von 194,03 auf 193,43 Mio in 1996 zu verzeichnen. Die Einnahmen blieben mit 1,7 Mrd DM praktisch gleich.

Das einmalige gute Ergebnis ist vor allem auf ein gutes Finanzmangement und auf verschiedene glückliche Zufälle zurückzuführen.

NS Cargo für Liberalisierung

Die einzige Möglichkeit, den Anteil der Eisenbahnen am europäischen Transportmarkt deutlich zu erhöhen, ist eine Liberalisierung des Eisenbahnnetzes. Die Bahn habe in den vergangenen Jahren deshalb Anteile am Güterverkehrsmarkt verloren, weil die nationalen Bahnen auf Protektionismus gesetzt hätten. Um diese Hürden abzubauen, bedarf es nicht nur der Politik, sondern auch einer strategischen Kooperation zwischen Transporteuren. Deshalb will NS Cargo Allianzen mit neuen Partnern schließen auf der Basis gegenseitiger Kapitalverflechtung. Eine Absage erteilt NS Cargo Angeboten, die niederländische Güterbahn vollständig zu übernehmen.

NS Cargo hat bei solchen Kooperationsverhandlungen eine starke Position, denn durch weitreichende Reorganisation sei ihr eine Erhöhung des Transportvolumens seit 1993 um 25% gelungen und dies mit 70% der Waggons, mit 60% der Lokomotiven und 55% des Personals.

Der Bentheimer Eisenbahn wurde vom niederländischen Verkehrsministerium der Zugang zum Netz der Niederländischen Bahnen (NS) eingeräumt. Noch zwei weitere Unternehmen stehen damit im Wettbewerb mit NS-Cargo: Das Unternehmen Short Lines aus Rotterdam. Es will Containerzüge zwischen Rotterdam, Venlo, Leeuwarden und Veendam betreiben. Das dritte Unternehmen ist die Firma ACTS, die sich auf Abfalltransporte spezialisiert hat.

Bahnlinie „Eiserner Rhein" soll wieder aufleben

Der „Eiserne Rhein" ist eine nach dem ersten Weltkrieg angelegte und seit vielen Jahren vergessene Trasse. Die Strecke führt von Antwerpen über Herentals, Mol, Harmond, Roermond und Mönchengladbach ins Ruhrgebiet. Sie wurde größtenteils für den deutschen Stahlexport genutzt. Die Antwerpener Hafenwirtschaft hat an einer Wiederbelebung dieser Strecke großes Interesse. Heute kommen die Güterzüge über Montzen – Aachen ins Ruhrgebiet. Um die Strecke zu reaktivieren, ist jedoch die Einbindung der Niederländischen Eisenbahn (NS), über deren Netz ein kleines Stück der Strecke verläuft, notwendig. Die Strecke würde auch den Niederländern Nutzen bringen. Dazu haben Belgien und die Niederlande folgendes festgelegt: Die Belgier unterstützen die Niederlande bei der Verwirklichung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Brüssel – Amsterdam; umgekehrt verpflichten sich die Holländer, den Schienenverkehr in nördlicher und östlicher Richtung anzubinden. Mit östlicher Richtung sei der Zugang zum Hafen und zum „Eisernen Rhein" gemeint. Da das Projekt, von Rotterdam aus die Betuwelinie mit einem größeren Neubauteil zu bauen, verhältnismäßig teuer ist, ist diese Alternative zur Betuwelinie ins Gespräch gekommen.
Auch die DB AG habe die Bedeutung dieser Verbindung erkannt und will mit der Belgischen Bahn (SNCB) zusammenarbeiten.
Am Modal Split des Hinterlandverkehrs zwischen Zeebrügge, Gent und Antwerpen und dem Ruhrgebiet hält der Lkw den größten Anteil; der Anteil der Bahn ist verhältnismäßig bescheiden. Dazu appellierte Etienne Schouppe, Vorstandsvorsitzender der SNCB, an die Eisenbahnkollegen der Nachbarländer: „Wenn die Schiene der verladenden Wirtschaft kein leistungsstarkes Angebot unterbreiten könne, dürfe die Bahn nicht überrascht sein, wenn der Straßengüterverkehr den Löwenanteil des Güteraufkommens transportiert."

Umwelt

Neue Kfz-Steuer entlastet Umwelt nur wenig

Zu dieser Auffassung kommt das Deutsche Institut für Wirtschaft (DIW) zur Neuregelung der Kfz-Steuer vom 1.7.97: Zwar böten die neuen Steuersätze einen Anreiz, ältere Autos mit Katalysatortechnik nachzurüsten. Die Reform sei aber nicht stark genug auf das Kraftstoffsparen ausgerichtet und erscheine umweltpolitisch wegen einer Bevorteilung von Diesel-Autos bedenklich. Außerdem nehme der Verkehr insgesamt zu. Die neue Kraftfahrzeugsteuer richte sich verstärkt nach dem Schadstoffausstoß.

Mitte diese Jahres waren 41,4 Mio Personenwagen zugelassen. Mehr als 10 Mio Altfahrzeuge kämen für eine Nachrüstung mit einem Katalysator in Betracht. Die Umrüstungskosten belaufen sich auf 1500 bis 2000 DM pro Fahrzeug und würden sich durch eine Steuerersparnis von 400 bis 500 DM/Jahr nach drei bis fünf Jahren amortisieren. Allerdings befänden sich Altfahrzeuge in der Hand von Haltern, die größere Ausgaben scheuten oder nicht aufbringen könnten. Eine staatliche Verschrottungsprämie könnte einen Anreiz zu einem Umstieg auf moderne Fahrzeuge geben.

Einem geringeren Schadstoffausstoß der neueren Autos steht jedoch eine Zunahme der Fahrleistung gegenüber. So seien Emissionen von Rußpartikeln der Diesel-Pkw gestiegen, auch Kohlendoxidemissionen des Pkw-Verkehrs hätten zugenommen. Ursache sei neben einem wachsenden Pkw-Bestand und zunehmender Gesamtfahrleistung eine ungenügende Verbrauchsabnahme. Es bestehe eine Tendenz zu schwereren Fahrzeugen mit stärkeren Motoren. Deshalb habe der Durchschnittsverbrauch von neuen Pkw mit Ottomotoren nur um knapp 10 % niedriger gelegen als 1984. Bei Dieselfahrzeugen seien es nur 4 % gewesen.

Die GRV ist der Auffassung, daß nur mit einer Anhebung der Mineralölsteuer unter Wegfall der Kfz-Steuer längerfristig gesehen die Autofahrer zum Treibstoffsparen veranlaßt werden. Die Mehrfahrer würden damit auch stärker betroffen. Die ökologische Steuerreform würde die Verhältnisse auch im Verkehr verbessern.

Autohersteller sind in der Pflicht

Die umweltpolitische Sprecherin der F.D.P.-Bundestagsfraktion erklärte zum Jahresbericht 1996 des Umweltbundesamtes: Der Jahresbericht des Umweltbundesamtes bestätigt großen Handlungsbedarf zur Verringerung des CO_2-Ausstoßes im Sektor Straßenverkehr. Die prognostizierte Zunahme des direkt vom Kraftstoffverbrauch abhängigen Ausstoßes des Klimagases von 1996 bis 2010 um 10% ist nicht hinnehmbar.

Die Autohersteller sind in der Pflicht: Bisher haben sie die unzweifelhafte Effizienzsteigerung in der Motortechnik für eine höhere Leistungsausbeute genutzt. Das ist die falsche Richtung. Bessere Motoreffizienz muß zu niedrigeren Verbräuchen führen.

Vor diesem Hintergrund rächt sich, daß die Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer am Widerstand der Länder im Bundesrat gescheitert ist. Damit hätten wir Anreize setzen können, das Auto weniger zu benutzen und verbrauchsärmer zu fahren. Auch für Autohersteller hätte dadurch ein geringer Spritverbrauch als Verkaufsargument an Gewicht gewonnen. Anstatt dessen haben die Länder bei der Kraftfahrzeugsteuer eine massive Steuererhöhung durchgedrückt, um ihre Einnahmen zu verbessern.

Die F.D.P. hat im Rahmen der Steuerreform auch die Umwandlung der Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale vorgeschlagen. Auch dies ist ein wichtiges Instrument gegen die Verkehrsflut. SPD und Grüne haben mit ihrer Blokadepolitik auch dies verhindert. Jetzt weinen die Verhinderer Krokodilstränen.

Unabhängig von den politischen Verantwortlichkeiten liegt aber der Klimaschutz in der Hand jedes einzelnen. Wir alle können und müssen unser Mobilitätsverhalten ändern: Weniger Auto fahren auf Kurzstrecken, ÖPNV-Angebote nutzen, Fahrrad oder Füße benutzen, Fahrgemeinschaften bilden. Eigentlich ist es ganz leicht, unser Klima zu schützen.

Die Frau Abgeordnete liegt voll auf der Linie der GRV.

Konzept für Luftverkehr und Umwelt

Das Bundeskabinett hat dieses von Bundesumweltministerin Merkel und Bundesverkehrsminister Wissmann vorgelegte Konzept angenommen. Der Luftverkehr ist von 1985 bis 1993 um fast 90% gestiegen. 1993 habe es mehr als 1,5 Mio An- und Abflüge auf deutschen Flughäfen gegeben. Das Passagieraufkommen lag 1993 bei 94,7 Mio Fluggästen. In den nächsten Jahren wird mit einem Zuwachs von 4 bis 6% sowohl im Personen- wie im Frachtverkehr gerechnet. Für die deutschen Flughäfen bedeutet das eine Verdoppelung der heutigen Passagierzahlen auf etwa 200 Mio Fluggäste und 4 Mio t Fracht im Jahre 2010. Weltweit wird bis zum Jahr 2016 sogar eine Verdreifachung des Passagierverkehrs und eine Vervierfachung des Frachtverkehrs erwartet. Frau Merkel und Herr Wissmann sagten, daß die Umweltbelastung durch den Flugverkehr an den Gesamtverkehrsemissionen nur etwa 1 bis 3% je Schadstoff ausmache. Die Schadstoffausstöße dürften jedoch nicht bagatellisiert werden.

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Schadstoffemissionen und den Lärm von Flugzeugen weiter zu vermin-

dern. Kurzfristig sollen die Grenzwerte für die Stickoxide weiter verschärft werden. Die Bundesregierung will sich bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (Icao) und bei der EU dafür einsetzen, die geltenden Grenzwerte für Triebwerke entsprechend dem Stand der Technik zu verschärfen. Außerdem setzen die Minister auf schadstoffbezogene Landegebühren. Auch die Qualität des Kraftstoffes kann verbessert werden. Auch beim Lärm dringt die Bundesregierung darauf, den heutigen Stand der Technik und künftige Möglichkeiten zur Lärmminderung möglichst bald in verbindliche Anforderungen an neue Flugzeuge umzusetzen. Außerdem setzt sich die Bundesregierung für die Erhebung von Mineralsteuer auf Flugbenzin ein. Derzeit ist die Steuerbefreiung international vorgeschrieben. In einem besonderen Programm hat die Bundesregierung bereits 1994 vorgesehen, den Treibstoffverbrauch bis zum Jahre 2010 gegenüber 1994 um 10 bis 25% und die Schadstoffe in gleicher Höhe zu senken. Die Lärmemissionen sollten um 12 Dezibel gesenkt werden.

Herr Wissmann ergänzte, man müsse dafür sorgen, daß laute Brummer, die nachts ganze Regionen weckten, aus dem Verkehr gezogen werden. Der Regionalluftverkehr müsse auf längere Sicht durch die Hochgeschwindigkeitszüge überflüssig gemacht werden.

Die GRV begrüßt dieses Papier der Bundesregierung, meint aber, daß generell die bis zum Jahr 2010 erwartete Verdoppelung des Fluggast- und Frachtaufkommens auf deutschem Himmel bekämpft werden müsse. Auch die Folgen der Verunreinigung der Luft in größeren Höhen auf das Klima sind noch nicht erforscht, deshalb muß noch mehr in dieser Hinsicht getan werden. Es gibt bereits heute einige Relationen, auf denen der Luftverkehr eingestellt werden könnte, da Schnellverbindungen der Bahn vorhanden sind.

BUND für Nachtfahrverbot für Lkw

Der Bund für Umwelt und Naturschutz in Deutschland hat ein europaweites Lkw-Nachtfahrverbot zwischen 22 und 5 Uhr nach Schweizer Vorbild gefordert. Während Politiker immer wieder der Schiene das Wort reden, werde in der Tagespolitik weiterhin der „Umweltschädling Lkw" gefördert.

Kurzberichte

Eisenbahnen

Die Vorstellungen Frankreichs, Belgiens und Luxemburgs zur Errichtung von sogenannten **Freeways für den Güterverkehr** stoßen in Brüssel auf wenig Gegenliebe. Dagegen lobte der Vertreter für Koordinierung der Eisenbahnpolitik in der EU auf der Logistikmesse „Trans Euro Nord" im Oktober dagegen die Freewaypläne von Deutschland, Holland, Italien und der Schweiz, die im kommenden Jahr frei zugängliche Strecken zwischen Rotterdam und Verona sowie zwischen Hamburg/Bremen und Brindisi schaffen. Die Freeway-Preise dürften jedoch nicht über den Lkw-Tarifen liegen. Während ein Vertreter der Niederlande eine Lanze für einen vollständig liberalisierten Eisenbahnverkehr mit privaten oder privatisierten Anbietern brach, lehnte sein französischer Kollege eine überhastete Privatisierung ab. Der Eingriff der Politik sei nach wie vor wichtig. Die Eisenbahn dürfe nicht einfach den Marktkräften überlassen werden.

Vier Cargosprinter nahmen ab Oktober 1997 den planmäßigen Dienst zwischen Norddeutschland und **Cargo-City-Süd des Frankfurter Flughafens** auf. Täglich fährt von Hamburg und von Osnabrück eine Einheit nach Hannover, von wo aus sie im Zugverband weiterfahren. In Hamburg und Osnabrück fahren sie in bzw. aus vorhandenen Gleisanschlüssen. Der Umschlag der Behälter wird von Speditionsfirmen (Birkart und Hellmann) organisiert. Am Flughafen geht die Fracht zum Teil direkt (20%) zum Flugzeug, der Rest an Empfänger im Rhein/Main-Gebiet. Das Gros der Ladung besteht aus Paketen, die die beiden Spediteure als Gesellschafter des Deutschen Paketdienstes befördern. Der Frachtbahnhof, der rund 2 Mio DM gekostet hat, verfügt über Gleis- und Flächenkapazität zur Abfertigung von zwei Cargo-Sprintern mit mobilem Gerät. Angesichts täglicher Lkw-Staus ist dies ein Wettbewerbsfaktor für den Flughafen.

Am 1.10.97 fand die **Grundsteinlegung für den Fernbahnhof am Frankfurter Flughafen** statt. Der neue ICE-Bahnhof ermöglicht das direkte Umsteigen von der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main auf das Flugzeug. Nach Schätzungen von Experten werden hier durch Verlagerung des Kurzstreckenluftverkehrs auf die Schiene täglich bis zu 30 000 Passagiere umsteigen. Der Bau wird 410 Mio DM kosten. Die Summe wird von der DB AG mit 153 Mio, vom Flughafen Frankfurt mit 257 Mio und 97,5 Mio DM aus Bundesmitteln finanziert.

Nachdem bereits zum 1.1.97 die Lokomotiven und die Zuständigkeiten für deren Bereitstellung und Instandhaltung den Bereichen Fern-, Nahverkehr und DB Cargo zugeordnet wurden, soll zum Jahreswechsel auch das **Triebfahrzeugpersonal auf die einzelnen Bereiche aufgeteilt** werden. Damit ergibt sich folgende Aufteilung: Von 375 Einsatzstellen werden 290 ungeteilt, 66 zweigeteilt und 19 dreigeteilt den Geschäftsbereichen zugeordnet. 2850 Triebfahrzeugführer werden im Fernverkehr, 15 460 im Nahverkehr und 9820 bei DB Cargo tätig sein.

Mit 1600 Beschäftigten zählt die **Deutsche Eisenbahn-Consulting** zu den europaweit größten Anbietern von Ingenieurleistungen für den Bahnverkehr. Sie rechnet in den nächsten zwei Jahren mit Verlusten. 1966 hat das

Tochterunternehmen der DB AG noch bei einem Umsatz von 263 Mio DM ein Ergebnis vor Steuern von 11 Mio DM erwirtschaftet.

Dem Vernehmen nach will die DB AG ab Januar 1998 das **„Schönes Wochenende-Ticket"** nur noch an Familien verkaufen. Bisher galt das Ticket auch für Einzelreisende und beliebige Gruppen bis zu fünf Personen in allen DB-Nahverkehrszügen und überdies in Bussen und Bahnen fast aller Verbünde. Pro Wochenende wurden 100 - 120. 000 Tickets verkauft. Etwa ein Drittel der Käufer sind vom Auto auf die Bahn umgestiegen. Scharf protestiert der Bund für Umwelt und Naturschutz gegen diese Pläne.

Immer mehr Städte und Gemeinden entdecken die DB AG, wenn es um die **Entsorgung von Hausmüll über Industrieabfälle bis hin zum Bauschutt** geht. Damit werden die Straßen entlastet. 1996 wurden von DB Cargo mehr als 20 Mio t transportiert, das sind rund 7% der bundesdeutschen Gesamtmenge, darunter 1,5 Mio t Hausmüll, 540 000 t Altpapier und Altkleider, 5 Mio t Erdaushub. DB Cargo will diesen Verkehr weiter ausbauen und für den „Grünen Punkt" des dualen Systems Deutschland ein zuverlässiger Partner im Transportgeschäft werden.

Erstmals soll die Strecke von Berlin zur tschechischen Grenze von privaten Unternehmen gebaut und gegen eine Gebühr betrieben werden. Als Bauherrn und Finanziers treten auf: Adtrans, die RWE-Ingenieurgesellschaft Lahmeyer, die Baukonzerne Strabag und Leonhard Weiss sowie die Landesbank Berlin. Dieser Vorschlag werde der DB AG unterbreitet, da dem Bundesverkehrsminister für den 2 Mrd DM teuren Bau die Mittel fehlen. Die Strecke soll nur für Vmax= 160 km/h gebaut werden, während nach dem Staatsvertrag zwischen Deutschland, Österreich und Tschechien die Strecke nach den bisherigen Planungen für Vmax = 200 km/h ausgelegt werden soll.

Die Bahn AG will auf kleineren Bahnhöfen Geld verdienen. Sie richtet sogenannte **„DB Service Store"** ein. Da nicht jedermann weiß, was Store heißt, fügt Sie in „zug 10/97", wo sie über das neue Angebot berichtet, gleich die Übersetzung hinzu: store = englisch: Laden.
Das Pilotprojekt ist die S-Bahn-Station Galluswarte in Frankfurt. Es werden dort neben den Fahrkarten, Fahrplanauskünften auch Tiefkühlkost, Backwaren, Molkereiprodukte, Kaffee, Zeitungen usw. angeboten. Auf einer elektronischen LCD-Anzeige kann man auch ablesen, wie lange es dauert, bis der nächste Zug ankommt. DB-Service Stores sollen mittelfristig an kleineren Bahnhöfen und S-Bahnstationen im Bundesgebiet eingerichtet werden.

Die D-Züge Köln – Kopenhagen und München – Kopenhagen wurden durch zwei **neue Intercity-Night-Züge** ersetzt. Sie fahren seit 28.9.97 über die neue Beltverbindung.

Im Bahnbetriebswerk Wittenberge werden zur Zeit 102 **Doppelstockwagen**, die in DDR-Zeiten in Görlitz hergestellt wurden, modernisiert. Sie erhalten auch das neue WC-System.

Die DB AG hat den Zuschlag für die europaweite Ausschreibung von zwei **Regionalnetzen** im SPNV im Land Brandenburg erhalten. Der Verkehrsvertrag umfaßt eine Verkehrsleistung von rund 4 Mio Zugkilometern und hat eine Laufzeit von sechs Jahren. Das Abkommen bietet dem Land ein Höchstmaß an Flexibilität, da die Zugbestellungen sich auf den einzelnen Strecken nach der Kundennachfrage richten. Die DB AG wird für die beiden Netze moderne Dieseltriebwagen bei Adtrans in Henningsdorf bestellen.

Auf der 81 km langen Strecke **Eisfeld – Probstzella** ruht seit dem 22.1.197 aus „technischen Gründen" der Zugverkehr. Nach längeren Verhandlungen mit der thüringischen Landesregierung haben Dr. Ludewig und Daubertshäuser zugesagt, daß die Sanierungsarbeiten im Herbst beginnen und im Frühjahr abgeschlossen sein werden.

Der vom Land Rheinland-Pfalz finanzierte **Doppelstockschienenbus** der Baureihe 670, zuletzt eingesetzt zwischen Traben-Trarbach und Bullay, und ein gleicher zwischen Trier und Perl, wurden wegen Störanfälligkeit aus dem Betrieb genommen und durch andere Fahrzeuge ersetzt. Das zweite Fahrzeug verkehrt nach gründlicher Überholung auf der Strecke Stendal – Tangermünde. Aber auch er wird im Herbst 1997 außer Betrieb genommen. Die Reisenden verlangen besseren Fahrkomfort (Drehgestelle, Klimaanlage und Toilette).

Der Bundesminister für Verkehr hat festgestellt, daß die **Vorhaltung der Infrastruktur für folgende Strecken nicht mehr erforderlich ist:**
Rastatt – Wintersdorf (Baden) Grenze,
Rhaden – Bassum,
Abzweigstelle Lohe – Sulingen,
Rheine – Quakenbrück,
Trier – Hermeskeil,
Hermeskeil – Simmern.

Insgesamt ist das Streckennetz der DB AG seit Mai 1996 um **540 km geschrumpft**. Darüber hinaus wurde vom Eisenbahnbundesamt (EBA) die Stillegung von weiteren 12 Strecken mit einer Länge von 106 km bereits genehmigt. Für weitere 24 Streckenabschnitte mit 333 km Länge liegen Anträge auf Stillegung beim EBA vor. Auf den meisten dieser Strecken wurde der Zugverkehr bereits eingestellt. 70 Streckenabschnitte bietet die DB AG derzeit zur Übernahme durch andere Betreiber an.

Die DB AG will **Polizisten in Uniform** in Nahverkehrszügen künftig Freifahrt gewähren; sie erwartet dafür, daß die Polizisten bei Konflikten in den Zügen dem Zugpersonal zu Hilfe kommen, um die Sicherheit in den Zügen zu erhöhen. Die Möglichkeit der unentgeltlichen Benutzung der Nahverkehrszüge durch Polizisten gibt es

bereits in Bayern, Thüringen, dem Saarland und im Rhein /Main-Verkehrsverbund. Mit den übrigen Bundesländern will die DB AG verhandeln. Einige Länder sehen steuerrechtliche Probleme, weil den Beamten ein geldwerter Vorteil entstehe, der versteuert werden müßte.

Die GRV unterstützt mit Nachdruck dieses Vorhaben, weil es der Erhöhung der Sicherheit dient, was die Abwanderung zum Auto vermeidet.

VDV-Präsident Dieter Ludwig und bdo-Präsident Norbert Rhode wollen, daß der **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Bundesverband Deutschen Omnibusunternehmen (bdo)** enger zusammenarbeiten. Sie stehen dabei Kooperationsmodellen von public private partnerschips bis hin zu gemeinsamen Gesellschaften aufgeschlossen gegenüber. Gleichzeitig fordern die Verbände die Bundesregierung auf, sich in Brüssel nachhaltig für die Erhaltung der in Deutschland geltenden gesetzlichen und finanziellen ÖPNV-Rahmenbedingungen einzusetzen.

Im Hunsrück ist die bundesweit erste, nach amerikanischem Vorbild betriebene **„Güterverkehrs-short-line"** eröffnet worden durch die Kooperation zwischen der Bahngesellschaft Waldhof AG (BWG) und DB Cargo. Mit der Übernahme der Güterverkehrsbedienung auf der Strecke von Langenlonsheim über Stromberg, Simmern bis nach Morbach (79 km) besteht gleichzeitig eine Option für die spätere Bedienung der Anschlußstrecken nach Hermeskeil, Türkismühle und nach Trier. Zur Zeit werden auf der Hunsrückstrecke 3 800 Wagenladungen/Jahr befördert. Schnittstelle zwischen BGW und DB ist der Bahnhof Bad Kreuznach. Die BGW darf künftig auch über die DB-Strecke von Bad Kreuznach nach Langenlonsheim Bahntransporte durchführen, weil die Bedienung der Strecke für DB Cargo nicht sinnvoll war. Im Rahmen einer Ausschreibung konnte die BGW dafür gewonnen werden. Die BGW , langjähriges Unternehmen einer Zellstoffabrik gehört nunmehr zum Befrachtungs- und Transport-Kontor GmbH, Raubling.

Bekanntlich hat auf den Strecken München – Holzkirchen – Bayrischzell/Tegernsee und Lenggries (Bayerische Oberlandbahn) die **Bietergemeinschaft Deutsche Eisenbahnges. und die Bayerische Zugspitzbahn** für den Nahverkehr den Zuschlag erhalten. Die neue Betreibergesellschaft will das Gliedertriebzugsystem „Integral" der Jenbacher Energiesysteme AG bestellen. Ein Prototyp wird zur Zeit auf Strecken der ÖBB getestet.

Die BASF läßt seit September erstmals eigene Züge auf den Gleisen der DB AG zum **Binnenschiffshafen Germersheim** fahren. Der Zug verläßt jeden Abend das Werk in Ludwigshafen mit Containern, die dann per Binnenschiff über Rotterdam und Antwerpen in die ganze Welt verschifft werden.

Ein **schweres Zugunglück** nahe dem hessischen Neustadt auf der Strecke Frankfurt/Main - Kassel forderte am 5.7.97 sechs Tote und 13 Schwerverletzte als sich bei einem Güterzug von Kornwestheim nach Seelze fünf schwere Rohre, die mit Spanngurten und Holzkeilen gesichert waren, lösten. Während vier Rohre die Böschung hinunterstürzten, schlitzte das fünfte Rohr das Untergeschoß eines Doppelstockwagens eines vorbeifahrenden Regionalexpreß auf. Die Marburger Staatsanwaltschaft ermittelt wegen fahrlässiger Tötung sowie Gefährdung des Eisenbahnbetriebes, wobei es im wesentlichen um die Frage geht, ob die Rohre vorschriftsmäßig verladen waren. Ein Abschlußbericht ist u.W. noch nicht veröffentlicht.
Der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages hat die Bundesregierung aufgefordert, auf die DB AG einzuwirken, stark unruhig laufende Eisenbahngüterwagen (RS 669) nicht mehr für Stahlrohrtransporte zuzulassen. Außerdem müßten die Beladevorschriften der Bahn genau befolgt werden, denn die Absender hätten bei der Beladung „geschlampt".

Auf **Kritik stößt der Fünfjahresplan Schiene 1998 – 2002 am Oberrhein.** Für den viergleisigen Ausbau der Strecke Karlsruhe – Basel stehen zunächst nur 383 Mio DM für das Projekt CIR Elke zur Verfügung. Die für den Abschnitt südlich von Offenburg erforderlichen Mittel sollen erst nach dem Jahr 2002 zur Verfügung gestellt werden. Damit ist auch die Breisgau-S-Bahn wegen fehlender Kapazitäten gefährdet. Auch wegen dem Zulauf zu den NEAT ist eine Verzögerung nicht erträglich. Im Verkehrsministerium in Stuttgart hofft man, daß im Osten eingeplante Mittel nicht abgerufen werden, sodaß sie in das planungsreife Projekt am Oberrhein fließen könnten. Die DB AG erklärte dazu, daß im Einklang mit der Interessenlage des Unternehmens der viergleisige Ausbau der 124 km langen Strecke im Jahre 2000 begonnen werde.

Für die **Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs** (Projekt Stuttgart 21) wurden nach europaweiter Ausschreibung 120 Entwürfe eingereicht. Vier deutsche Entwürfe erhielten einen ersten Preis, doch kein Entwurf befriedigte. Bis zum November 1997 sollten die Pläne überarbeitet werden, sodaß dann eine endgültige Entscheidung getroffen werden kann.

Die DB AG hat nach Sachsen-Anhalt und dem Regionalnetz Köln den **Zuschlag für den Nahverkehr** zweier Regionalnetze im Land Brandenburg nach einer europaweiten Ausschreibung erhalten. Der am 16.7.97 abgeschlossene Verkehrsvertrag umfaßt eine Verkehrsleistung von rund vier Mio Zugkm und hat eine Laufzeit von sechs Jahren.

Ebenfalls waren **die Strecken Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel, Köln – Euskirchen – Jünkerath und Köln – Gummersbach vom Zweckverband des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg im Juni 1996 europaweit ausgeschrieben worden.** Am 3.7.97 erhielt die DB AG für die genannten

Strecken den Zuschlag im Rahmen eines 15-Jahresvertrages. Die DB AG verpflichtet sich zu 3,45 Mio Zugkilometer ab 2002. Die Strecken Köln – Gummersbach und Köln – Euskirchen sollen mit einem Aufwand von 170 Mio DM ausgebaut und Fahrplanverbesserungen angeboten werden. U. a. wird zwischen Bonn und Euskirchen im 15- min-Takt bis Rheinbach und Köln – Münstereifel im Stundentakt gefahren werden. Hinzu kommen Ende 1997 Neigezüge der Baureihe 611 im 2-Stunden-Takt (Saarbrücken – Trier –Jünkerath – Köln), ohne daß diese Züge Bestandteil des Vertrages sind. Ab 2001 wird von Köln bis Overath (Strecke Köln – Gummersbach) im 20-Min.-Takt gefahren, wofür ein zweigleisiger Ausbau erforderlich ist.

Andere Verkehrsträger

Im Fachbereich **Binnenschiffahrt** will Bundesverkehrsminister Wissmann eine der beiden Unterabteilungen und 13 von 26 Schiffahrtsreferaten auflösen.
Bei den Wasser-und Schiffahrtsdirektionen soll die Anzahl der Dezernate halbiert werden. Die sechs Wasserstraßenmaschinenämter werden aufgelöst und ihre Aufgaben auf andere Behörden verlagert. Begleitet wird die Umorganisation von der Aufhebung eines Drittels der geltenden Verwaltungsvorschriften. Die neue Verwaltungsstruktur soll durch Optimierung von Arbeitsabläufen mittels Innovation und Dezentralisierung gekennzeichnet sein.
Auf den Prüfstand werden auch das Luftfahrtbundesamt, die Bundesanstalt für Straßenwesen und das Eisenbahnbundesamt kommen.

In Lübeck soll erstmals in der Bundesrepublik eine öffentliche Straße durch eine **Mautstraße** ersetzt werden. Durch einen Tunnel unter der Trave wird Lübeck von der Baulast einer Klappbrücke befreit, die bis zum Jahr 2006 durch einen Tunnel ersetzt werden soll. Der Tunnel kostet 250 bis 300 Mio DM. Das Bundesverkehrsministerium will einen Sockelbetrag von 175 Mio als Anschubfinanzierung zur Verfügung stellen, den Rest müssen private Investoren vorfinanzieren. Diesen bezahlen dann die Nutzer über eine Maut.

Mit einer halben Milliarde DM soll in den nächsten Jahren die **Elbe für die Binnenschiffahrt ausgebaut werden** (Wir berichteten hierüber in GRV Nachr. Nr. 30 S.15). Dabei sollen eine Tauchtiefe von 1,6 m und eine Fahrrinnenbreite von 50 m erreicht werden.

Bei 700 Cheks ausländischer Charterflugzeuge seit Mitte 1996 stellte die neue Sicherheitsgruppe **(Task Force)** beim Luftfahrt Bundesamt in 59 Fällen gravierende Defizite und in 238 Fällen Sicherheitsdefizite fest. In fünf Fällen wurde sogar ein Startverbot ausgesprochen, in einem Fall die Fluggenehmigung entzogen. In Ordnung waren 66 Maschinen, in 347 Fällen wurden leichte Sicherheitsbeanstandungen vermerkt. Die Task Force war nach dem Birgenairabsturz vor der Dominikanischen Republik im Februar 1996 von Bundesverkehrsminister Wissmann initiiert worden.

Ausland

Drei Monate nach der Wiederaufnahme der Lkw-Beförderung durch den **Kanaltunnel** liegen die Transportzahlen bei 75% des Niveaus vor Jahresfrist. Im September wurden 39 889 Lkw (Vorjahr: 53 513) durch den Tunnel geschleust. Im Eisenbahngüterverkehr passierte im September mit 253 947 t insgesamt 43% mehr Verkehr als im August.

Die **Dänischen Staatsbahnen** sind seit 1.1.97 in einen operativen Teil für Güter- und Personenverkehr und einen Infrastrukturteil für Unterhalt, Betrieb und Planung des Schienennetzes aufgeteilt. Das für Infrastruktur zuständige Eisenbahnamt (Banestyrelsen), mit Sitz in Kopenhagen, ist dem Verkehrsministerium unterstellt. Neben der Aufgabe, das Schiennetz zu unterhalten, regelt das Amt auch die Vergabe von Trassen an andere Eisenbahnunternehmen; somit ist auch in Dänemark der Wettbewerb im Eisenbahngüterverkehr eröffnet. Doch lassen Aktivitäten auf diesem Gebiet noch auf sich warten. Der Personen- und internationale Verkehr sollen erst in den nächsten drei Jahren liberalisiert werden.

Die **Schweizerischen Bundesbahnen** arbeiten z. Zt. an einem unkomplizierten Zugang zur Bahn mit Hilfe einer Smart-Card, die jedem Kunden sein individuelles Tarifsystem ermöglichen wird.

Das Schweizer Bundesgericht hat entschieden, daß auf der Linie Zürich – München **kein schienenparalleler gewerblicher Busdienst** eingerichtet wird. Umstritten ist auch die Buslinie zwischen Zürich und Berlin. Mit Hinweis auf die neu eingeführte, direkte SBB-Verbindung verweigerte das Bundesamt für Verkehr auch dieser Buslinie die früher erteilte Konzession. Gegen diese Entscheidung ist eine Beschwerde anhängig.

Die Spanischen Staatsbahnen (RENFE) haben unter der Bezeichnung **„Euromed"** den Schnellverkehr mit Vmax = 220 km/h auf der Strecke zwischen Barcelona und Alicante eröffnet. Die Strecke hat spanische Breitspur, die Schwellen sind aber für einen Umbau auf Normalspur vorbereitet. Zunächst verkehren zwischen Barcelona und Valencia täglich fünf Zugpaare und zwischen Valencia und Alicante zwei Zugpaare.

Intercontainer-Interfrigo (ICF) wird den zweimal wöchentlich verkehrenden Zug zwischen London und Sopron (Ungarn) zum 28.1.1998 einstellen. ICF wird sein bisher einzige Kanaltunnelprodukt aufgeben, denn die Bilanz der ersten zwölf Monate hat gezeigt, daß es in dieser Relation nicht möglich ist, Traktionsleistungen zu marktkonformen Preisen einzukaufen. Die Geschäftsleitung bedauert es, daß die bei diesem Produkt beteiligten Eisenbahnen nicht in der Lage sind, das Angebot gemeinsam so zu gestalten, daß wir daraus ein wettbewerbsfähiges Produkt machen konnten.

Personalia

Horst Gibtner, letzter Verkehrsminister der DDR, wurde ab 1.11.97 Beauftragter der Konzernleitung der DB AG für Mecklenburg-Vorpommern. Unabhängig davon hat er weiter Führungsaufgaben bei der Planungsgesellschaft Deutsche Einheit GmbH.

Adam Wieladek, Präsident der polnischen Bahnen, tritt 1998 die Nachfolge von Stig Larsson (SJ), dessen Amtszeit 1997 abläuft, an. Bei den SJ tritt am 1.2.98 Daniel Johannesson die Nachfolge von Stig Larsson an.

Gerhard Schweinsberger, Beauftragter der Konzernleitung der DB AG für die Länder Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein, trat zum 31.10.97 in den Ruhestand.

Roland Heinisch ist in den Aufsichtsrat der Magnetschwebebahn-Planungsgesellschaft eingetreten. Er löste Prof. Dipl.-Ing. Theo Rahn ab.

Dr.-Ing. e.h. Heinz Delvendahl, Min.Dir. a.D. ist am 21. 10. verstorben. In seine aktive Dienstzeit fiel u. a. der Beginn der Neubaustrecken der Deutschen Bundesbahn. Sein Verdienst war es, mit dem ihm eigenen Elan den Bau vorangetrieben zu haben.

Ernst Kraft, früherer Präsident der Bundesbahndirektion Essen, ist am 21. 10. verstorben.

Dr. Dionys Jobst vollendete am 5.9.97 sein siebzigstes Lebensjahr. Der engagierte Verkehrspolitiker ist Vorsitzer des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages seit 1988.

Dr.e.h. Günther Saßmannshausen wurde von Verkehrsminister Wissmann zum Ehrenvorsitzenden des Aufsichtsrates der DB AG ernannt.

In eigener Sache

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

Die Redaktion der GRV-Nachrichten wünscht allen Lesern ein fröhliches Weihnachtsfest und ein Gutes Neues Jahr 1998!

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