Folge 36 Dezember 1998

GRV Nachrichten

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

Verkehrspolitik

Wende in der Verkehrspolitik? Forderungen der GRV an die neue Bundesregierung

Dr.-Ing. Alfons Thoma

SPD und Grüne haben vor der Bundestagswahl zu einigen wichtigen Punkten in der Verkehrspolitik grundlegende Aussagen gemacht, die wir zunächst noch einmal ins Gedächtnis rufen wollen:

Aussagen der neuen Regierungsparteien SPD und Bündnis 90/Die Grünen vor der Wahl:

1. Zu einer Erhöhung des Benzinpreises

SPD: Wir wollen mit einer ökologischen Steuerreform den Produktionsfaktor Arbeit entlasten und im Gegenzug den umweltschädlichen Energieverbrauch massvoll, sozial verträglich und berechenbar belasten. Die Finanzmittel daraus werden ausschliesslich zur Entlastung der Arbeit verwendet. Dafür sehen wir ausreichende Anpassungszeiträume für die Wirtschaft und für die Bürgerinnen und Bürger vor. Überzogene Belastungen wird es mit der SPD nicht geben.

Bündnis 90/Die Grünen: Wer will, dass verbrauchsärmere Fahrzeuge beschleunigt auf den Markt kommen und dass das 3-Literauto nicht nur ein Nischenprodukt wird, kommt um eine spürbare und schrittweise Erhöhung der Mineralölsteuer nicht herum. Diese Steuermehreinnahmen müssen über eine kontinuierliche Senkung der erdrückenden Sozialabgaben auf den Lohnabrechnungen an Beschäftigte und Unternehmen zurückfliessen. Die Kfz-Steuer sollte abgeschafft werden.

2. Zur Planung von Autobahngebühren (für Pkw)

SPD: Wir wollen so schnell wie möglich die gescheiterte Eurovignette für Lkw durch eine leistungsbezogene, elektronisch erhobene Lkw-Gebühr ersetzen. Wer Autobahnen und Bundesfernstrassen häufig benutzt, soll entsprechend

Inhalt (u.a.)

Verkehrspolitik

Wende in der Verkehrspolitik	1
Neue Verkehrspolitik	3
Neues Weissbuch	4
Trägt die Strasse ihre Kosten?	7
Von externen Kosten, Infrastrukturkosten ...	8
SPNV mit neuen Betreibern	11

Bahnen

Eisenbahnhochgeschwindigkeitsverkehr	17
Schnellstrecke zwischen Hannover und Berlin	19
Nach dem Unfall von Eschede	20
DIW zu den Trassenpreisen der Bahn	23
BTZ und DB AG	24
Pannen bei den Neigezügen	25

Andere Verkehrsträger

Fahrradunfälle nahmen zu	25
Netz 21 für die Strasse	27

Ausland

Die NEAT in der Schweiz	27
Bilanz der ÖBB	28
NS Cargo defizitär	29
Änderung der französischen Bahnreform	29
Schweiz stimmt für die Schwerverkehrsabgabe	30

Umwelt

Umweltbericht der DB AG	30
Hoffnung für die Alpen	32
Sommersmoggesetz	32

Kurzberichte 33

Personalia 35

Leserzuschrift 36

mehr bezahlen als derjenige, der das Strassennetz nur wenig belastet. Eine Autobahngebühr für Pkw wird es nicht geben. Sie ist weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll.

Bündnis 90/Die Grünen: Eine Autobahn-Vignette für Pkw wäre ungerecht, weil sie Wenigfahrer und Vielfahrer gleich belastet – anders als die Mineralölsteuer.

3. Zu mehr Geld für den Strassenbau?

SPD: Mit Ausnahme der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und weniger Lückenschlüsse ist der Ausbau des Autobahnnetzes im wesentlichen abgeschlossen. Die knappen Strassenbaumittel müssen auf die Unterhaltung des bestehenden Netzes, die Entschärfung von Unfallschwerpunkten, z.B. durch Ortsumgehungen, sowie auf dynamische Verkehrsmanagementsysteme zur Stauvermeidung konzentriert werden.

Bündnis 90/Die Grünen: Wir wollen das Strassennetz Deutschlands erhalten und, wo nötig, verbessern, vor allem in Ostdeutschland. Ortsumgehungen sind oft sinnvoll. Wir wollen aber auch das Schienennetz ausbauen als moderne, bürgernahe Flächenbahn. Dafür wollen wir Haushaltsmittel vom Strassenbau zum Schienenbau umschichten.

4. Zur Förderung der Sicherheit auf der Strasse

SPD: Wir wollen mit den einschlägigen Verbänden für eine Kultur der Rücksichtnahme im Strassenverkehr werben.

Bündnis 90/Die Grünen: Wir meinen wie der Deutsche Städtetag, dass Tempo 30 (nur auf Durchgangsstrassen Tempo 50) Leben vor allem von Kindern rettet. Wie in allen Nachbarländern brauchen wir auf Autobahnen und auf Bundesfernstrassen Tempolimits. Radfahrer brauchen ein sicheres Radnetz. Das alle kann defensive Fahrweise und Rücksicht nicht ersetzen. Deshalb müssen Verkehrserziehung und -training stark gefördert werden.

5. Zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene

SPD: Die bisherige Bundesregierung hat die Bahninvestitionen in den letzten Jahren mehr als halbiert. Nötig sind Investitionsschwerpunkte beim Ausbau getrennter Netze für Güter- und Personenfernverkehr und beim Ausbau der Schnittstellen zwischen Strasse, Schiene und Wasserstrasse. Der Strassengüterverkehr, in Wirklichkeit höher subventioniert als die Bahn, muss stärker zur Finanzierung der von ihm verursachten Staatsausgaben herangezogen werden.

Bündnis 90/Die Grünen: Die Güterbahn ist geschrumpft und veraltet: Bahnhöfe wurden stillgelegt, Anschlussgleise abgebaut, jetzt muss investiert werden: in schnelle Umschlagterminals Strasse/Schiene und Strasse/Schiff, in neue Fahrzeugtechnik und zeitgemässe Logistikkonzepte. Durch eine kilometerbezogene Schwerverkehrsabgabe müssen dem Lkw-Verkehr seine Infrastrukturkosten angelastet werden. Das bringt Lkw-Staus auf die Schiene.

(Die vorstehenden fünf Fragen stellte vor der Wahl der ADAC den Parteien.)

Was kam bei den Koalitionsverhandlungen heraus?

Zu 1. Die neuen Regierungsparteien sind zu einer Erhöhung der Mineralölsteuer um sechs Pfennig bereit.
Ob angesichts der viel höheren Treibstoffpreise in anderen Ländern der EU diese Minimalerhöhung der Einstieg in die auch von uns befürwortete ökologische Steuerreform ist, muss bezweifelt werden. Bei den Antworten zu verschiedenen anderen Fragen kann man nur hoffen, dass vor allem für die DB Verbesserungen erwartet werden dürfen. Wir sind also sehr gespannt, wie der neue Bundesverkehrsminister an die Lösung der Probleme herangehen wird.

Zu 2. Autobahngebühren für Pkw werden nicht geplant.

Zu 3. Die von den Grünen geforderte deutliche Kürzung der Strassenbaumittel zugunsten der Schiene fand nicht Eingang in die Koalitionsvereinbarungen. Dennoch wird ein Einstieg in die Umlenkung der Investitionsausgaben zugunsten der Bahn und der Binnenschifffahrt festgeschrieben. Dazu zählt auch die Förderung des Kombinierten Verkehrs. Ein umfassendes Verkehrskonzept soll die Voraussetzungen für die Verlagerung möglichst hoher Anteile des Strassen- und Luftverkehrs auf die Schiene schaffen.

Zu 4. Auf die Festlegung von Tempobegrenzungen auf Autobahnen oder innerorts wird verzichtet. Ein Tempolimit soll erst über eine EU-Regelung kommen. Einführung von Tempo 30 wird erleichtert. Wer mit 0,5 Promille Alkohol – bisher 0,8 – im Blut fährt, dem droht ein Fahrverbot.

Zu 5. Während der Legislaturperiode wird die Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw auf eine fahrleistungsabhängige und elektronisch erfasste Kilometerabgabe umgestellt.

Weiter ergaben die Koalitionsverhandlungen:

Die grosse Kostenerhöhung des Fahrwegs des **Transrapid** von 6,1 Mrd DM auf 8,1 Mrd DM wird schon wegen vermeintlicher oder echter Haushaltslöcher, auch wenn sich der Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen, Clement, für seine Realisierung einsetzt – in seinem Bereich liegt die Fa. Thyssen –, wohl zu seinem Aus für die Strecke Hamburg – Berlin führen. Schon vorher hatte der ehe-

malige Bundesverkehrsminister Wissmann erklärt die Strecke werde nicht um jeden Preis gebaut. Die Koalitionsverhandlungen haben ergeben, dass der Bund keine Mehrkosten für Bau und Betrieb der Magnetschwebebahn übernimmt, falls das Projekt teurer wird. Deshalb denkt man in SPD-Kreisen bereits daran, statt Berlin – Hamburg die Strecke Berlin – Flughafen Berlin-Schönefeld zu wählen.

Dagegen hätte auch die GRV, die sich immer gegen den Transrapid zwischen Berlin und Hamburg ausgesprochen hat, nichts einzuwenden.

Eine **Entfernungspauschale** soll die bisherige Kilometerpauschale ablösen. Das war schon immer eine der Forderungen der GRV. Damit wird auch eine Forderung des Deutschen Städtetages erfüllt, denn die Kilometerpauschale förderte die Zersiedlung der Landschaft. Mit der Neuregelung sollen für den Weg zu Arbeit nicht vor allem die Autofahrer steuerlich entschädigt werden sondern auch die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel.

Franz Müntefering ist neuer Bundesverkehrsminister. Das Ministerium heisst nunmehr Ministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen. Müntefering wird unterstützt von Frau Elke Ferner (beamtete Staatssekretärin) und von den Parl. Staatssekretären Lothar Ibrügger und Siegfied Scheffel.

Die Forderungen der GRV und ihre verkehrspolitschen Standpunkte haben wir mehrfach bekanntgegeben. Wir wollen jedoch einige Probleme herausstellen, die für einen Wechsel in der Verkehrspolitik, was die Schiene anbelangt, u. E. von unverzichtbarer Bedeutung sind:

1. **Für den Ausbau des Fahrwegs Schiene und seine Finanzierung ist ausschliesslich der Bund zuständig.** Er muss der DB dafür Baukostenzuschüsse und darf keine Darlehen mit Rückzahlung geben. Die Bahn selbst soll keine Mittel für den Neubau und Ausbau von Strecken ausgeben. Sie braucht die Gelder dringend für die Modernisierung des Fahrzeugparks und andere Aufgaben. Wenn die Bahn, sprich Bereich Netz, den Fahrweg nicht selbst erwirtschaften muss, löst sich das Problem der Trassenpreise von selbst. Schliesslich bezahlt der Strassengüterfernverkehr auch nicht seine Wegekosten.

2. **Die GRV mahnt die Harmonisierung des Trassenzugangs und der Trassenpreise in der EU an.** Sie ist die Voraussetzung für eine vernünftige Zusammenarbeit der Eisenbahnen in Europa. Auch muss sichergestellt werden, dass z.B. die DB AG auch im Ausland Nahverkehr betreiben darf, nicht nur umgekehrt. *(Vergleiche auch denBeitrag: „Die DB AG und der Nahverkehr".)*

3. **Die GRV verlangt die Anlastung der externen Kosten im Strassenverkehr.** Nur wenn diese angelastet werden, werden sich die Strassentransporte so verteuern, dass sich die Deutsche Bahn im Wettbewerb behaupten kann. Auch der kombinierte Verkehr würde sich für die Bahn dann rechnen.

4. Den vielen Worten von der Aufgabe der Steuerbefreiung für Kerosin der Luftfahrt sollten nunmehr Taten folgen. In der Übergangszeit sollte **die DB von der Mineralölsteuer befreit werden.**

5. Die Bahn sollte im grenzüberschreitenden Verkehr wie die Luftfahrt von der **Umsatzsteuer befreit werden.**

6. Beim Lkw-Verkehr ist auf die Einhaltung des Tempolimits zu achten; Wochenendfahrverbote, sowie die Einhaltung der Sozial- und Sicherheitsvorschriften sind verstärkt zu kontrollieren.

7. **Der Transrapid wischen Hamburg und Berlin darf nicht gebaut werden.**

Die Neue Verkehrspolitik von SPD und Bündnis 90/Die Grünen

Koalitionsvereinbarung im Wortlaut

Wir wollen ein Verkehrssystem, das die Mobilität aller Menschen flächendeckend und umweltverträglich gewährleistet. Verkehrsinvestitionen sind für nachhaltiges Wachstum unverzichtbar. Die Arbeitsplatzchancen der Mobilitätswirtschaft werden genutzt.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands von zentraler Bedeutung. Die Investitionen in Verkehrswege und Umschlagplätze sind deshalb zur Umsetzung der ökonomischen und ökologischen Ziele in ein umfassendes Verkehrskonzept zu integrieren, das die Voraussetzungen für die Verlagerung möglichst hoher Anteile des Strassen- und Luftverkehrs auf Schiene und Wasserstrassen schafft.

Der Bundesverkehrswegeplan ist in diesem Sinne zügig zu überarbeiten. Dies gilt für die zu aktualisierenden Verkehrsprognosen,, die Bewertungsmassstäbe, die verkehrsübergreifenden Integrationseffekte und die Sicherstellung der Finanzierbarkeit einschliesslich der Folgekosten.

Bis zum Abschluss der Überprüfung des Bundesverkehrswegeplanes wird es bei den im Bau befindlichen Massnahmen keine Bauunterbrechung geben. Bereits vergebene Aufträge werden ausgeführt. An der Priorität für den Ausbau Ost wird festgehalten. Das schliesst die Prüfung von Alternativen zu bisherigen Vorhabenplanungen wie die **„Mitte-Deutschlandbahn"** (Kassel-Erfurt-Chemitz-

Dresden-Görlitz) und die **„Sachsenmagistrale"** (Chemnitz-Plauen-Nürnberg) ausdrücklich ein. Die besonderen Anforderungen an die Mobilität gerade im ländlichen Raum werden berücksichtigt.

Die Bahnreform muss zum Erfolg geführt werden. Dafür sind faire und vergleichbare Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger herzustellen und vorhandene Benachteiligungen der Bahn inbesondere bei den Wegekosten zu beseitigen. Wir werden die europa- und wettbewerbsrechtlich zulässigen und finanzierbaren Möglichkeiten zur Senkung der Trassenpreise nutzen. Ein fairer und diskrimierungsfreier Wettbewerb auf der Schiene wird durch geeignete Massnahmen gewährleistet. Um die Modernisierung des Schienennetzes voranzutreiben, streben wir an, die Investitionsmittel für Schiene und Strasse schrittweise anzugleichen. Wir werden dafür sorgen, dass die gesetzlich festgelegten Mittelanteile für Schienennahverkehrsprojekte bestimmungsgemäss eingesetzt werden.

Die öffentlichen Verkehrssysteme müssen zuverlässiger, schneller, behindertengerechter und attraktiver werden; den besonderen Belangen von Frauen ist Rechnung zu tragen. Eine Qualitätsoffensive für den ÖPNV setzt den Erhalt der Regionalisierungsmittel sowie eine dauerhaft gesicherte Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgestz (GVFG) voraus.

Die Magnetschwebebahn Transrapid ist eine hochentwickelte Technologie. Grundlage für die Realisierung des Projekts sind die Vereinbarungen im Eckpunktepapier zwischen Bund, der DB AG und der Industrie vom April 1997. Darüber hinausgehende Kosten hinsichtlich Bau und Betrieb wird der Bund nicht übernehmen. *(Beim Transrapid geht die neuere Rechnung von deutlich höheren Kosten aus. Allein beim Fahrweg werden die ursprünglich veranschlagten Kosten von 6,1 Mrd DM um 900 Mio überschritten. Auch die mit 3,7 Mrd DM veranschlagten Kosten für das Betriebssystem sind nicht mehr zu halten. Die Red.)* Unabhängig von der Strecke Hamburg-Berlin soll die Perspektive hinsichtlich der Weiterentwicklung und Anwendung der Magnetschwebetechnik in Deutschland – gegebenenfalls über eine andere Referenzstrecke – offengehalten werden.

Es ist ein Gesamtkonzept für einen modernen, umweltverträglichen Individualverkehr zu erarbeiten. Dazu gehören folgende Elemente: Verbesserung der Kraftstoffqualität, Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO_2-Emissionen, strenge Abgaswerte, inbesondere für Lkw, und Einführung des 3-Liter-Autos.

Der Schutz vor Verkehrslärm, besonders während der Nachtruhe, wird auf eine verbesserte gesetzliche Grundlage gestellt. Im Vorgriff auf eine gesetzliche Regelung ist aus dem Schienenbautitel ein Sonderprogramm für Härtefälle an bestehenden Schienenstrecken aufzulegen.

Wir wollen die Verkehrssicherheit verbessern. Dazu werden wir den Städten und Gemeinden durch eine Novellierung der STVO grössere Spielräume zum besseren Schutz von Fussgängern und Radfahrern sowie zur Reduzierung der Geschwindigkeiten in geschlossenen Ortschaften eröffnen und uns dazu an den verkehrspolitischen Forderungen des Deutschen Städtetages orientieren.

Zur Bekämpfung des Alkohols am Steuer als einer der Hauptunfallsursachen im Strassenverkehr werden die Rechtsfolgen der jetzigen 0,8 Promillegrenze ab 0,5 Promille angewandt.

Zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger auf den europäischen Transportmärkten wollen wir die Harmonisierungsdefizite der Steuer- sowie der technischen und Sozialvorschriften beseitigen. Dadurch wird die internationale Marktposition der deutschen Verkehrsunternehmen im Strassen- und Schienengüterverkehr sowie der Binnenschifffahrt gestärkt. Vollzugs- und Kontrolldefizite bezüglich bestehender Rechtsvorschriften werden insbesondere hinsichtlich Gefahrguttransporten verbessert.

Wir werden an einer umfassenden und umweltgerechten Lösung des Transitproblems im Alpenraum aktiv mitwirken.

Der Einsatz der Verkehrstelematik in Deutschland und in der EU wird vorangetrieben mit dem Ziel des schrittweisen Aufbaus eines kompatiblen Telematiksystems mit vielfältigen Einsatzmöglichkeiten, zum Beispiel für City- und Fernverkehrslogistik, für integrierte Transportketten, telematische Zugleitsysteme, verbesserte Fahrgastinformation sowie Stauvermeidung.

Zur gerechten Anlastung der Wegekosten wird die zeitabhängige Lkw-Vignette möglichst frühzeitig durch eine fahrleistungsabhängige elektronische Gebührenerhebung ersetzt. Dies trägt auch zur Verlagerung von Güterverkehrsanteilen von der Strasse auf Schiene und Schiff bei. Die Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr werden verbessert. Der Luftverkehr ist zur Sicherung der Mobilität notwendig. Deutschland wird an der Entwicklung des Weltluftverkehrs weiterhin beteiligt bleiben. Gleichzeitig gilt es, die ökologischen Belastungen zu vermindern. Kurzstreckenverkehr gehört auf die Schiene, nicht in die Luft. Die Verknüpfung der Verkehrsträger muss deshalb weiter verbessert werden.Die bestehenden Flughafenplanungen müssen im Zusammenwirken von Ländern und Bund aufeinander abgestimmt werden, um eine bessere Kooperation zu erreichen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen.

Wir werden uns auf EU-Ebene nachdrücklich für eine Kerosin-Besteuerung im innereuropäischen Verkehr und für die Aufhebung der Umsatzsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Luftverkehr einsetzen.

Neues Weissbuch von Neil Kinnock

EU-Kommissar Neil Kinnock legte am 22.7.98 ein neues Weissbuch zur fairen Kostenanlastung im Verkehr vor. Der genaue Titel heisst: „Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung – ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrsinfrastrukturgebühren in der EU". Er packt damit ein heisses Eisen an, nämlich die Einbeziehung der externen Kosten.

Dem Weissbuch, das als Grundlage für künftige Richtlinien der EU dienen soll, liegen eine Menge wichtiger

Aussagen zugrunde. So gibt es für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch Dritte neun verschiedene Entgeltsysteme, deren Kostendeckungsgrad zwischen null und 100 % liegt. Auch im Strassenverkehr sind die Gebühren höchst unterschiedlich: Die jährlichen Kfz-Steuern für Lkw weichen in den Mitgliedstaaten um bis zu 6000.- DM voneinander ab. Ausserdem gibt es in fünf EU-Ländern spezielle Autobahngebühren.Es gibt also in der EU neben dem Verkehrschaos auch ein Gebührenchaos. Ein Lkw, der rund 120 000 km im Jahr fährt, bringt z.B. dem deutschen Fiskus 34 421.- DM ein; bei einem der wichtigsten Wettbewerber, den Niederlanden sind es nur 29 811.- DM, die in die Staatskasse fliessen.

Es kann deshalb keinen Zweifel geben, daß es in Europa zu einem einheitlicheren Gebührensystem kommen muss.

Die verkehrspolitischen Forderungen des Weissbuches sind folgende:

1. Harmonisierung des Abgabewesens in der EU.
2. Das Verursacherprinzip soll vorherrschen („the user pays").
3. Externe Kosten (Umwelt, Staus, Unfälle) sind anzulasten.
4. Intermodalität (Verlagerung des Strassengüterfernverkehrs auf Bahn und Fluss-/Seeschiff) zu fördern.
5. Reduzierung des Verkehrsaufkommens.

Zu 1. In Phase I (1998 - 2000) soll ein beratender Ausschuss aus Sachverständigen der Regierungen mit Beteiligung der Wirtschaft eine über die Methodik zur Ermittlung der Grenzkosten (einschliesslich der externen Kosten) erzielen.
In Phase II (2001 - 2004) sollen die Entgelte dann für alle Bereiche des wirtschaftlichen Verkehrs entsprechend „sozialer Grenzkosten" (Infrastrukturkosten plus externe Kosten) fixiert werden. Danach beginnt die Phase III, die Einführung.

„Grenzkosten" werden wie folgt definiert: „Als Grenzkosten werden die variablen Kosten bezeichnet, die ein zusätzliches Fahrzeug oder eine Beförderungseinheit durch Nutzung der Infrastruktur verursacht....."

Zu 2. Es wird vorgeschlagen, die Gebührensysteme auf das Verursacherprinzip zu stützen. Dabei wird davon ausgegangen, dass im Strassenverkehr eine 90 %ige, im Schienenverkehr eine 70 %ige Kostenunterdeckung vorhanden sei. (Die Gegner sind der Auffassung, dass im Strassenverkehr die Einnahmen aus Mineralölsteuer und Kfz-Steuer berücksichtigt werden müssen.)
Zu 3. Das Weissbuch verlangt eine Verlagerung auf Verkehrsträger mit geringen externen Auswirkungen.

Bekannt ist, dass die Schiene nicht unerheblichen Lärm erzeugt. Dieser soll künftig mit Gebühren belegt werden. Beim Luftverkehr gibt es volle Kostendeckung. Über eine Flugbenzinsteuer müsse international verhandelt werden. Durch den Seeverkehr werden relativ geringe externe Kosten ausgelöst. Bei der Binnenschiffahrt sind die Grenzkosten vernachlässigbar.

Zu 4. Ausdrückliches Ziel ist es, das modale Gleichgewicht in beschränktem, jedoch wünschenswertem Masse zu verändern.

Zu 5. Durch Internalisierung der externen Kosten soll aus gesellschaftlicher Sicht nicht die Anzahl der Verkehrsbewegungen, sondern der allgemeine Wohlstand zunehmen. Braucht die Gesellschaft wirklich so viel Güterverkehr?

Aber vor allem geht es um die Abgeltung der externen Kosten des Verkehrs. Diese werden bei den Verkehrsträgern völlig unzureichend berücksichtigt. Deshalb werden die Straßen zu stark und die Eisenbahn zu wenig genutzt. Insgesamt schätzt man in Brüssel die jährlichen externen Kosten auf 500 Mrd DM, von denen 90 % auf den Strassenverkehr entfallen. Deshalb zieht das Weissbuch von Neil Kinnock den Schluss, dass es zu einer gerechteren Belastung von Lkw-, Schienen- und Luftverkehr kommen muss. Die EU-Kommission verspricht sich eine effizientere Nutzung der Verkehrsmittel, was auch sogar zu volkswirtschaftlichen Einsparungen von 60 bis 160 Mrd DM/Jahr führen würde.

Bekanntlich weicht die Höhe der externen Kosten bei den Berechnungen von Experten weit von einander ab. In Deutschland liegen sie zwischen 45 und 220 Mrd DM.

Neil Kinnock meint, dass ein einheitliches Gebührensystem keine Mehrbelastung, sondern Kosteneinsparungen in Höhe von etwa 100 Mrd DM bringen wird, die allen Nutzern des Wirtschaftverkehrs zugute kämen.

Im Herbst werden der Ministerrat und das Europäische Parlament sich mit dem Weissbuch befassen.

Obwohl die externen Kosten von allen seriösen Instituten anerkannt werden, wehrt sich die Lkw-Lobby dagegen. Kaum lag das Weissbuch vor, blies der Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik (BSL) zum Gegenangriff. Ihr Sprecher warf der Kommission politische Einäugigkeit vor. Der Sprecher des BGL formulierte das so: „Wir befürchten, dass um den Bahnverkehr ein Schutzzaun errichtet wird, während dem Lastverkehr neue Kosten aufgebürdet werden". Auch sonst war der Aufschrei gegen das neue Weissbuch von Kinnock gross. Auch der EV-Europaabgeordnete Georg Jarzemborski (CDU) warnte vor einer Kostenerhöhung durch die Hintertür. Ein harmonisiertes System dürfe nicht einseitig zu Lasten eines Verkehrsträgers gehen *(auch, wenn auf diesen 90 % der externen Kosten entfallen. Die Redaktion.)*.

Weitere Kritik zu dem Weissbuch: Ergänzend zu den marginalen Infrastrukturkosten sollen die externen Kosten (als marginale Umwelt- und Unfallkosten) einbezogen werden. Diese betragen beim Strassengüterverkehr 0,02 bis 0,30 ECU je Fahrzeugkm, bei den marginalen Infrastrukturkosten zwischen 0,02 und 0,08 ECU. Dabei würden als externe Kosten nur die Stauungskosten heran-

gezogen und diese allein dem Lkw zugeordnet und nicht dem Pkw, der z.B. in Deutschland rd 85 % aller Fahrzeugkilometer ausmacht. Dies mutet mehr als irritierend an, weil die von den Stauungsabgaben Betroffenen bereits Zeitverluste zu tragen haben.

Die Verantwortlichkeit für infrastrukturelle Investitionsentscheidungen bei der Bahn wird damit wieder völlig auf den Steuerzahler verlagert. Weiter wird kritisiert, dass das Weissbuch zu wissenschaftlich aufgebaut sei, was beim Verständnis zu erheblichen Schwierigkeiten führe.

Aber auch die Eisenbahnen (GEB) sind mit diesem Weissbuch nicht zufrieden. Die Konfrontation des Strassenverkehrs mit seinen externen Kosten komme viel zu spät. Besonders besorgt ist man bahnseits, dass kompensatorische Massnahmen für die Strasse vorgeschaltet werden sollen, was die bestehende Wettbewerbsverzerrung verschlimmere. Man befürchtet, dass schlussendlich die Bahn mit externen Kosten belastet werde und nicht die Strasse, die immerhin für 95 % der Stau-, Unfall-, Umwelt- und Lärmkosten verantwortlich zeichne. Von den übrigen Zielsetzungen her loben die Bahnen das Weissbuch. Falsch sei jedoch der Zeitplan.

Stoiber will Autobahn-Vignette für Lkw und Pkw

Der Bayerische Ministerpräsident Stoiber plädiert für eine zweckgebundene Autobahngebühr für Lkw und Pkw, die immerhin mehr als drei Mrd DM einbringen soll, die ausschliesslich dem Bau von Bundesfernstrassen dienen sollen.

Stoiber hatte sich dafür ausgesprochen, bereits ab 1999 für Lkw bis 7,5 t Autobahngebühren in Höhe von 450 DM, für Lkw bis 12 t in Höhe von 900 DM und für Pkw in Höhe von 100 DM einzuführen

Nach Auffassung der Strasse wären nach der Vorgabe des Bundesverkehrswegeplans jährlich 10,5 Mrd DM für den Bundesfernstrassenbau erforderlich gewesen. 1997 waren die Investitionen auf 8,1 Mrd DM begrenzt. So fehlten bisher etwa 3 Mrd DM. Ein vom Bundesminister für Verkehr in Auftrag gegebenes Gutachten empfiehlt, dass die Gebühr für Lkw bei 20 bis 25 Pfennig pro km liegen sollte. Diese Gebühr wird wegen der hohen Wegekosten der Lkw für hoch aber gerechtfertigt angesehen.

Stoiber ist der Ansicht, dass schon seit Jahren wegen der Ebbe in der Kasse nicht mehr das gebaut werden könne, was angesichts des starken Zuwachses im Strassenverkehr notwendig sei. Zusätzlich baut er darauf, dass es ein Ärgernis sei, dass deutsche Pkw und Lkw im Ausland durch Autobahnmaut kräftig zur Kasse gebeten werden, während in Deutschland die Ausländer verhältnismässig ungeschoren davon kommen. Diese zahlen nur Mineralölsteuer, für den Fall, dass sie an deutschen Tankstellen stoppen. Im Vergleich zu anderen Ländern zahlen schwere Lkw in Deutschland nur eine moderate Strassenbenutzungsgebühr.

Die vorgeschlagene leistungsabhängige Strassenbenutzungsgebühr, die noch dazu mit der EU abgestimmt werden müsse, greife viel zu spät. Letzten Endes soll auch eine solche Belastung des Strassengüterverkehrs und auch des - Personenverkehrs zu einer stärkeren Nutzung der Schiene beitragen.

Bundeskanzler Helmut Kohl trat auf den Wahlveranstaltungen im Streit um die Autobahngebühr für eine gesamteuropäische Lösung ein. Dem deutschen Autofahrer seien zusätzliche Belastungen nicht zuzumuten.

Gerhard Schröder, damals noch Kanzlerkandidat der SPD, lehnte es „kategorisch" ab, Autofahrer mit zusätzlichen Abgaben zu belasten. Der Strassenbau müsse wie bisher aus dem allgemeinen Steueraufkommen finanziert werden. Und die F.D.P. sah in der Einführung einer Autobahngebühr eine Steuererhöhung, die sie nicht mitmachen will.

SPD und GdED zur Bahn

Unter der Leitung von Elke Ferner(MdB) veranstalteten die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) und Teilnehmer aus der SPD-Bundestagsfraktion im Juni eine Diskussionsrunde unter dem Thema „wie muss Verkehr umgelenkt werden, damit der Bahn nicht eine Talfahrt droht"? Rudolf Scharping, damaliger Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion, nahm sowohl die Bundesregierung als auch die Bahnführung ins Visier. Statt den Nachholbedarf bei der Bahninfrastruktur durch einen deutlichen Investititionsschwerpunkt zu beseitigen, habe die Bundesregierung in den letzten drei Jahren die Investitionen in das Streckennetz mehr als halbiert. Darüber hinaus zwinge sie die Bahn zunehmend, Eigenmittel für den Schienenneubau einzusetzen, obwohl die Verantwortung dafür allein dem Bund obliegt. Auch versuche die Bundesregierung den Ländern 800 Mio DM für den SPNV vorzuenthalten.

Der Unternehmensberater Ralf Jahnke meint, dass die Güterbahn noch eine lange Strecke vor sich habe, damit sie mit dem Strassenverkehr konkurrieren könne. Die Bahn müsse ihre Preise halbieren. Ausserdem habe die Bahn noch ein hohes Rationalisierungspotential. Weiter plädierte Jahnke für mehr Wettbewerb auf der Schiene.

Rudi Schäfer und Norbert Hansen von der GdED vertraten die Auffassung, dass es zu kurz gegriffen sei, nur dem Unternehmen die Verantwortung für mehr Verkehr auf der Schiene zuzuschieben. Die Politik dürfe keinesfalls aus der Verantwortung entlassen werden. Insbesondere beim Güterverkehr müssten erst einmal faire Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden mit einer Gleichstellung der Verkehrsträger in Sachen Steuerbelastung, Fahrwegfinanzierung und Haftungsrisiken. Es sei ein unhaltbarer Zustand, dass Deutschland den Bahnfahrweg für jeden ausländischen Betreiber öffne, während einige unserer Nachbarn so tun, als sei ihr Eisenbahnnetz ein Nationalheiligtum, das mit allen Mitteln geschützt werden müsse. Das Konzept der europäischen Güter-Freeways könne nicht funktionieren, wenn jedes Land nach eigenem Gutdünken Trassenpreise festsetzt oder ganz auf diese verzichtet.

Weiter forderten die Vertreter der GdED, dass der Bund die volle Verantwortung für die Erhaltung und den Schienenausbau übernehmen muss. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung komme in einer Studie zu dem Ergebnis, dass z.B. der Güterverkehr nur 20 % der Trassenpreise erwirtschaften kann. Ausserdem mahnen sie die Harmonisierung der Mineralölsteuerbelastung an. Luftverkehr und Binnenschifffahrt seien von der Steuer befreit, während die Bahnen jährlich 600 Mio DM bezahlen müssten, was bedeutet, dass die Bahn im Vergleich zum Flugzeug und zur Binnenschiffahrt den vierfachen Preis für ihren Treibstoff bezahlen muss.

Waigel wollte Haushaltsloch mit Hilfe der Bahn stopfen

Der ehemalige Bundesfinanzminister Theo Waigel wollte dem Vernehmen nach mit folgenden Massnahmen die im vorgelegten Haushaltsentwurf für das Jahr 1999 ausgewiesene Deckungslücke von 20 Mrd DM stopfen: Die Bahn soll ihren Gewinn des Jahres 1997 von knapp 600 Mio DM an den Bund abführen. Damit stünde diese Summe im Gegensatz zu früheren Jahren nicht mehr für Investitionen zur Verfügung. Weiter sollte der Bund der Bahn gewährte zinslose Darlehen in Höhe von 13,8 Mrd DM, die in der Regel eine Laufzeit von 30 Jahren haben und die die Bahn abschreiben muss, an eine Geschäftsbank veräussern, um mit einem Erlös von 6 Mrd DM Deckungslücken im Gesamtetat des Bundes zu stopfen.

Die SPD warf deshalb der Bundesregierung vor, der Bundesfinanzminister benutze die Bahn als Sparkasse zur Deckung seiner Haushaltslöcher: So habe die Bahn seit 1996 rund 7 Mrd DM Eigenmittel für Zwecke des Schienenneu und -ausbaues eingesetzt, obwohl diese Aufgabe eindeutig und ausschliesslich dem Bund obliege. Der von der Bahn aufgewendete Betrag stehe somit für unternehmerische Aktivitäten nicht mehr zur Verfügung.

Trägt die Strasse ihre Kosten?

Dr.-Ing. Alfons Thoma

Die Strassenlobby behauptet immer wieder, dass die Kraftfahrer weit mehr bezahlen als das, was Strassenneubau und Strassenvorhaltung kosten. Wir wollen mit den Zahlen, die die Bundesvereinigung der Strassenbau- und Verkehrsingenieure e.V. in einer Broschüre „Chancen für die Strassen?" veröffentlicht hat, untersuchen, wie es tatsächlich um die Kostendeckung steht.

Einnahmen 1996

Bund:	
Mineralölsteuer	55,5 Mrd DM
Umsatzsteuer auf Mineralölsteuer	8,3 „ „
Länder:	
Kraftfahrzeugsteuer	13,7 „ „
Zusammen:	77,5 Mrd DM

Ausgaben 1996

Bund: 10,2 Mrd DM,
davon 8,1 Mrd DM Investitionen, davon 50 % für Erneuerung, Um- und Ausbau

Länder:
Inhalt der Strassenbauhaushalte 6,6 Mrd DM,
davon 3,7 Mrd DM (Bauausgaben und Zuschüsse) davon Unterhaltung 1,3 Mrd DM, davon Sonstiges (nicht bauwirksam) 1,6 Mrd DM

Gemeinden:

Ausgaben der Strassenbauhaushalte	17,1 Mrd DM,
davon bauwirksame Ausgaben	10,4 Mrd DM,
Verwaltungs- und sonstige Kosten	6,7 Mrd DM.

Die Zahlen enthalten Zuschüsse des Bundes für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (ab 1997 reduziert auf 3,28 Mrd DM) und 3,5 Mrd DM an Länderzuschüssen für denselben Zweck.

Zusammen	33,9 Mrd DM

Demnach könnte man meinen, der Strassenbau hätte Anspruch auf 77,5 - 33,9 = 43,6 Mrd DM.

Aber so geht die Rechnung nicht auf. Zunächst hat der Gesetzgeber bestimmt, dass die Mineralöl- und Kfz-Steuer allgemeine Steuern sind, die nicht zweckbezogen verwendet werden. Also ist die obige Rechnung von Haus aus unzulässig. *Aber die GRV meint, dass die obige Rechnung eine Reihe von Ausgaben, die direkt oder indirekt dem Strassenbau zuzuordnen sind, nicht enthält. Da wir nicht Kenner der Materie im einzelnen sind, kann die eine oder andere nachstehende Bemerkung fehlgehen:*

1. Von den Mitteln zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (In 1997 3.28 Mrd DM, davon werden 80 % den Ländern zugewiesen, 20 % werden für das Bundesprogramm – z.B S-Bahn-Ausbau – verwendet). Über die Verwendung ihres 80 %igen Anteils für den kommunalen Strassenbau und den ÖPNV entscheiden die Länder nach eigenem Ermessen (früher war der Schlüssel 50 : 50).

Es darf dabei aber nicht vergessen werden, dass so manche Massnahme des ÖPNV eigentlich der Verbesserung des Strassenverkehrs dient und eigentlich ihm anzulasten wäre. So machen U-Bahnen den Verkehrsraum von früher in den Strassen verlegten Strassenbahngleisen frei. Eine Bahnübergangsbeseitigung fördert vor allem bei stark befahrenen Strecken den

Verkehrsfluss, der der Strasse zu gute kommt.

2. Die Eisenbahnen zahlen auch Mineralölsteuer; sie dürfte nicht für den Strassenbau verwendet werden. Es handelt sich allein bei der DB um eine Grössenordnung von 500 bis 600 Mio DM.

3. Die Kosten für die Planfeststellungsverfahren und damit zusammenhängende Verwaltungskosten sind in den obigen Zahlen nicht voll enthalten, ebenso fehlen die Kosten für gerichtliche Auseinandersetzungen.

Jedenfalls kommen zu den oben angegebenen Kosten für den Strassenbau noch eine Reihe von uns nicht quantifizierbaren Ausgaben hinzu.

Das grosse Manko liegt jedoch bei den externen Kosten, die in obiger Rechnung überhaupt noch nicht berücksichtigt sind. Wäre theoretisch – wenn die Steuereinahmen voll auf den Strassenbauhaushalt anzurechnen wären – ein Überschuss aus den Steuereinnahmen tatsächlich vorhanden, so könnte dies auf die externen Kosten angerechnet werden. Da aber die externen Kosten eine andere Grössenordnung haben – man spricht mindestens von einer dreistelligen Milliardenzahl – geht die Rechnung nicht auf. Mit anderen Worten heisst das, dass alle von der Strassenlobby verbreiteten Angaben, die Strasse zahle zuviel, bei Anrechnung der externen Kosten, zu nichts führen: die Strasse deckt ihre Gesamtkosten bei weitem nicht.

Von externen Kosten, Infrastrukturkosten und einer Fata Morgana

Stephan Breuer und Dr. Markus Pennekamp

1. Worum es geht

In der verkehrspolitischen Diskussion kommt niemand an der Tatsache vorbei, daß der Verkehr durch Unfälle und Schadstoffemissionen hohe Schäden verursacht: So werden vor allem die menschliche Gesundheit und das Ökosystem geschädigt. Bewertet man diese Schäden in Geldeinheiten, ergibt sich ein DM-Betrag in Milliardenhöhe.Im wissenschaftlichen Sprachgebrauch gehören diese Schäden zu den **„EXTERNEN KOSTEN"**, und zwar deshalb, weil Dritte und nicht der Schadensverursacher für die negativen Folgen, die seine Handlung für andere Menschen hat, aufkommen. So spiegeln sich die Vor- oder Nachteile des gewählten Verkehrsträgers bei Umwelt und Sicherheit für die Reisenden beim Kauf von Bahn-, Schiff- oder Flugtickets nicht im Preis wider. Auch Autofahrer spüren die Umwelt- und Sicherheitsaspekte ihrer Fahrt nicht im Portemonnaie.

Zugegeben: Der Autofahrer wird häufig als „steuerliche Melkkuh der Nation" bezeichnet. Unbestritten ist er heute eine wichtige Einnahmequelle des Fiskus. Zwar bezahlt der einzelne Autofahrer viel, jedoch immer noch nichts für die Schäden, die er mit seinen Autoabgasen an Umwelt und menschlicher Gesundheit verursacht. Denn seine Mineralöl- und KfZ-Steuern dienen heute überwiegend der allgemeinen Einnahmeerzielung des Staates – und nicht der Steuerung des Umweltverhalten der Verkehrsteilnehmer. Aus dem Gesamtsteueraufkommen bekommt jedoch der Straßennutzer – im Personen- wie im Güterverkehr – die erforderliche Infrastruktur vom Staat zur Verfügung gestellt. Folglich braucht sich der einzelne Nutzer weder um Ausbau und Unterhaltung, noch um das Auslastungsrisiko der Verkehrswege zu kümmern.[1]

Die derzeitigen Verkehrsabgaben sind nicht dazu geeignet, „verantwortungsvolle Umweltengel" zu belohnen und „Umweltrowdies" zu bestrafen. Auch im gesellschaftlich besonders schmerzhaften Bereich der Unfallfolgekosten fehlen Anreize zur Vermeidung von externen Kosten. Externe Kosten fallen an, wenn die Unfallfolgen nicht vollständig von den Versicherungen getragen werden, sondern der Allgemeinheit zur Last fallen. Zu diesen Kosten gehören die Vorhaltung von Rettungsgerät, Behandlungseinrichtungen und die Kosten bei Polizeieinsätzen sowie die Verwaltungskosten bei den Gerichten. Vor allem aber – über Schmerz, menschliches Leid der Betroffenen hinaus – muß die Gesellschaft durch den Ausfall menschlicher Arbeitskraft bei Verletzung oder Tod erhebliche Produktions- und Konsumverluste verkraften.[2] Der Verkehrsteilnehmer muß die Allgemeinheit nicht für die negativen Folgen seiner Transportmittelwahl entschädigen. Abgesehen davon sind Umwelt- und Gesundheitsschäden nicht durch Geld wieder gut zu machen. Im Ergebnis bleiben Negativfolgen seiner Handlung für den Verursacher unsichtbar, sind also aus seiner Sicht „extern". Diese externen Kosten spielen daher bei Überlegung des Reisenden, welches Verkehrsmittel er wählt, keine Rolle. Sie entstehen aber bei jeder Reise. Deshalb müssen externe Kosten von der Gesellschaft getragen werden. Es fehlt ein wirksames Instrument zur verursachergerechten Anlastung externer Kosten im Verkehrsmarkt. Es gibt keine Anreize zu „richtigem" Verhalten. Für die in diesem Beitrag zu erörternden Zusammenhänge ist, neben den externen Kosten, eine zweite Kostenkategorie von Interesse: die Infrastrukturkosten des Verkehrs. Diese Kosten setzen sich aus allen beim Bau der Verkehrswege entstehenden Kosten und den Aufwendungen für Unterhaltung, Betrieb und Verwaltung der Infrastruktur zusammen.[3]

1) Der Staat entscheidet mit seinem Haushalt auch darüber, ob ihm die Förderung beispielsweise von sozialen Diensten, Sicherheit und Kultur oder Bau und Unterhaltung der Verkehrswege mehr oder weniger am Herzen liegt. Allerdings hat der einzelne kaum Einfluß darauf, welche Prioritäten der Staat (Bund, Länder und Kommunen) dabei setzt.

2) Des weiteren müssen Verwaltungskosten und die Ausgaben für medizinische Behandlung und Rehabilitation durch die Allgemeinheit getragen werden, soweit sie nicht durch Versicherungen gedeckt sind. Krankenhaus- und Behandlungskosten werden über die allgemeinen Kranken- und Unfallversicherungen, die Sozialversicherungsanstalten und andere Sozialeinrichtungen auf die Allgemeinheit abgewälzt.

3)Diese Infrastrukturkosten sind jedoch nur unvollständig aus dem Verkehrsetat abzulesen. Denn auch die Kosten für Parkplätze, zum Beispiel von Hochschulen, gehören eindeutig zu den Kosten der Verkehrsinfrastruktur, auch wenn sie in diesem Fall im Bildungsbudget ausgewiesen werden.

Der Begriff „ungedeckte Infrastrukturkosten" stellt darauf ab, daß die oben genannten Kosten der Verkehrsinfrastruktur nur zum Teil durch Zahlungen der Verkehrsteilnehmer gedeckt werden. Mittels sogenannter „Wegeeinnahmen" sorgen nämlich die Nutzer der jeweiligen Verkehrswege durch unterschiedliche Abgaben selbst für die Finanzierung ihrer Infrastruktur. Die Finanzierung der Infrastruktur kann direkt, z.B. als Maut, oder indirekt durch Steuern von den Nutzern erhoben werden. Zu den „ungedeckten" Infrastrukturkosten zählt somit nur der Kostenteil, der nicht durch Wegeeinnahmen abgegolten wird.

Die Finanzierungsverantwortung ist für die einzelnen Verkehrsträger allerdings unterschiedlich. Während der Schieneninfrastrukturbetreiber DB AG selbst erhebliche Mittel für Unterhaltung, Aus- und Neubau aufwenden und am Markt verdienen muß, werden die Verkehrsinfrastrukturen Straße und Wasserstraße vollständig vom Steuerzahler finanziert. Außerdem ist die DB AG der einzige Verkehrsdienstleister, der das Auslastungsrisiko für seine Infrastruktur selbst trägt.

Zwischen den externen Umwelt- und Unfallfolgekosten des Verkehrs und den „nicht gedeckten" Infrastrukturkosten wird in einigen wissenschaftlichen Untersuchungen eine Verbindung hergestellt. Dabei wird häufig davon gesprochen, daß Wegekosten nur zum Teil vom Verursacher – dem Wegenutzer – gedeckt werden und somit ein „ungedeckter" und damit „externer" Teil übrig bleibt. Verkehrsexperten der EU gehen sogar soweit, daß sie ungedeckte Infrastrukturkosten den „externen Kosten" zurechnen.

Im folgenden wird nun geklärt, ob ungedeckte Infrastrukturkosten mit dem Konzept der externen Kosten vereinbar sind. Es wird die Frage beantwortet, ob es zulässig ist, ungedeckte Infrastrukturkosten als externe Kosten zu bezeichnen. Es wird mit anderen Worten geprüft, ob die Belastung der Gesellschaft durch negative Umweltfolgen und nicht durch Versicherungen abgedeckte Unfallschäden eines Verkehrsträgers in einem Atemzug mit den lediglich finanziellen Belastungen, die durch zu geringe Wegeeinnahmen dieses Verkehrsträgers entstehen, genannt werden kann.

2. Worum es nicht geht

Im Zusammenhang mit externen Kosten wird in der öffentlichen Diskussion verschiedentlich der Eindruck erweckt, relativ hohe Mineralöl- und Kfz-Steuern sowie andere Abgaben eines Verkehrsträgers könnten als Ausgleich für vergleichsweise hohe externe Umwelt- und Unfallfolgekosten dieses Verkehrsträgers herangezogen werden. Denn: Der nach Abzug der Wegekosten verbleibende Teil der Steuereinnahmen des Straßenverkehrs könnte, so die Argumentation, zur Entschädigung der Allgemeinheit für die vergleichsweise hohen Umwelt- und Unfallschäden des Straßenverkehrs verwendet werden. Eine solche Verrechnung sei erlaubt, weil schließlich sowohl Wegekosten als auch Umwelt- und Unfallkosten gleichermaßen externe Kosten darstellten.

Die Zulässigkeit einer solchen „Verrechnung" ist grundsätzlich in Frage zu stellen. Deshalb wird hier geprüft, ob überhaupt die notwendigen Voraussetzungen für eine solche Verrechnung gegeben sind. Denn nur wenn ungedeckte Infrastrukturkosten den externen Kosten zugerechnet werden könnten, hat es überhaupt Sinn, über das Verrechenbarkeitsproblem weiter nachzudenken.

3. Was ist das „Externe" an externen Kosten?

Externe Kosten können nur dann auftreten, wenn es an geeigneten Marktbeziehungen zwischen Verursacher und Opfer fehlt. „Geeignet" ist eine Marktbeziehung dann, wenn das Opfer für seine Nachteile vollständig durch den Verursacher entschädigt wird.

Das Phänomen der externen Kosten spielt im Verkehrssektor eine große Rolle. Denn jeder Verkehr verursacht Umweltschäden, vor allem durch die entstehenden Abgase. So schädigt beispielsweise ein Lkw mit jedem Kilometer seiner Fahrt den Wald. Daß diese Umweltverschmutzung Kosten verursacht, ist den meisten Käufern der transportierten Güter nicht bewußt. Grund dafür ist unser Preissystem: In unserer Gesellschaft werden die Umweltschäden des Verkehrs allenfalls bedauernd zur Kenntnis genommen, nicht aber in die Preise am Verkehrsmarkt einbezogen und sind damit auch nicht im Endpreis des transportierten Produktes enthalten. Der Verursacher wird daher nicht mit den „wahren" Kosten seines Handelns konfrontiert. Die von ihm verursachten Schäden verändern seine Kostensituation nicht. Folglich bleiben diese Kosten für ihren Verursacher unsichtbar. Sie sind extern.

Gleiches gilt für den Teil der bei Verkehrsunfällen entstehenden Kosten, der von der Pflichtversicherung nicht gedeckt und daher auf die Solidargemeinschaft abgewälzt wird. Auch hier fehlen Marktbeziehungen zwischen dem Verursacher und den Geschädigten. Die Unfallkosten werden in den Preisen für Verkehrsleistungen kaum berücksichtigt. Sie bleiben größtenteils extern.

4. Der Fata Morgana keine Chance: Infrastrukturkosten sind keine externen Kosten!

Auch wenn in der öffentlichen Diskussion immer wieder versucht wird, den Eindruck zu erwecken, auch ungedeckte Infrastrukturkosten seien externe Kosten, ist das falsch. Infrastrukturkosten sind nämlich – im Gegensatz zu externen Kosten – über Marktbeziehungen für jeden Einzelnen direkt (z.B. durch Autobahnvignetten) oder indirekt (durch die steuerlichen Abzüge auf der Lohnabrechnung) spürbar. Allgemein gilt für den Verkehrssektor: Die von der Gesellschaft durch ihre Rechtsordnung beauftragten Gremien entscheiden über das Budget für Aufbau, Standards und Erhaltung der Infrastruktur. Damit bestimmt die Gesellschaft letztlich die Höhe der Infrastrukturkosten selbst – wie in den Bereichen öffentliche Sicher-

heit, Bildung, Verwaltung, Kultur, etc. Im Falle einer staatlichen Finanzierung der Infrastrukturvorhaben, d.h. deren Bau, Betrieb und Unterhaltung, belastet daher der nicht durch direkte Wegeeinnahmen gedeckte Anteil das Staatsbudget.[4]

Der Staat wiederum erhebt Steuern und Abgaben, um diese Kosten zu decken, belastet also die Steuerzahler. Auch hier stellt der Verkehrssektor keine Ausnahme dar: Wie bei den anderen öffentlichen Angeboten werden deren Kosten auf alle Mitglieder der Gesellschaft verteilt – unabhängig von der Nutzung der Verkehrswege. Letztlich gibt es keine „ungedeckten" Wegekosten, weil in letzter Instanz der Finanzminister dafür aufkommt. Es gibt niemanden, der von der Steuer(kosten)belastung keinen Nutzen hat.[5] Oder anders formuliert: Einen Trittbrettfahrer, der seinen Privatnutzen auf dem Rücken anderer austrägt, kann es nicht geben.

Es ist wichtig zu verstehen, daß es aus volkswirtschaftlicher Perspektive keinen Unterschied zwischen gedeckten und ungedeckten Infrastrukturkosten gibt.Das folgt aus dem Zusammenspiel zwischen Staat und den Marktteilnehmern in der Gesellschaft: Der Staat ist eine Art Sammelstelle für alle Infrastrukturkosten. Im Gegenzug überwälzt er die Kosten über ein Einnahmesytem (also typischerweise mittels Steuern) auf die Gesellschaftsmitglieder. Um die Frage „Sind Infrastrukturkosten externe Kosten?" zu beantworten, ist somit letztlich zu klären, ob und in welcher Höhe Steuern und Abgaben alle Teilnehmer des Verkehrsmarktes belasten – und damit Eingang in die Marktpreise am Verkehrsmarkt finden. Anders formuliert fragt sich: „Ist die Gegenfinanzierung des Staates in den Angebotspreisen am Markt enthalten und damit integraler Bestandteil des Preissystems?" Gibt es also eine Marktbeziehungen zwischen Lkw-Unternehmer und dem Kunden des Supermarktes?

Für die Kosten des Transportbereichs ist davon auszugehen, daß sich die Steuern und Abgaben, die auch zur Finanzierung der Infrastruktur erhoben werden, in höhere Angebotspreise für alle Güter – von Aal bis Zucker – übersetzen. Auch ein Fuhrunternehmer muß bei der Kalkulation seines Angebotes nicht nur die Personal- und Betriebskosten, sondern auch die anteiligen Kfz-, Gewerbekapital- und Gewinnsteuer seines Unternehmens für jede Tour berücksichtigen. So wird – anders als bei externen Kosten – durch „ungedeckte" Wegekosten kein Dritter belastet, ohne daß er dafür eine Gegenleistung erhielte. Ob diese Gegenleistung im Verhältnis zur Höhe seiner Abgabenlast als fair zu bezeichnen ist, steht auf einem anderen – verteilungstheoretischen – Blatt. Obwohl Ungerechtigkeiten bestehen, gibt es eines nicht: Externe Kosten. Denn durch den Staat als „Transformator" der „ungedeckten" Kosten für Infrastruktur, Bildung, Verteidigung, Verwaltung ... sind alle diese Kosten in das Preissystem unserer Gesellschaft integriert.

Um es noch einmal zu betonen: Der „ungedeckte", also nicht vom unmittelbaren Nutzer getragene, Wegekostenanteil wird von der Allgemeinheit über den Staatshaushalt getragen - allerdings nicht ohne dafür eine Gegenleistung zu erhalten. Diese Gegenleistungen haben zumeist zwei Ausprägungen: Zum einen bietet sich die Möglichkeit, die Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene, Flughäfen, Wasserstraßen) selbst zu nutzen. Andererseits folgt aus der besseren Erreichbarkeit auf der Infrastruktur ein verbessertes und größeres Warenangebot zum – wenngleich oftmals ungleich verteilten – Nutzen aller.

Im Ergebnis haben Infrastrukturkosten Auswirkungen auf die Preise. Sie überwälzen sich z.B. in Angebotspreise oder Gewinnmargen der Unternehmen. Dadurch werden sie von Einzelpersonen, Unternehmen und anderen Organisationen in deren Entscheidungsfindung berücksichtigt. So sind Infrastrukturkosten in voller Höhe im marktwirtschaftlichen Preissystem enthalten. Entsprechend sind sie keine externen Kosten.

Auch aus einem anderen Grund sind externe Kosten nicht mit Infrastrukturkosten vergleichbar: Von diesen beiden Kostengrößen gehen völlig unterschiedliche, nicht miteinander vergleichbare Belastungen aus. Infrastrukturkosten als externe Kosten zu bezeichnen ist ähnlich abwegig, wie die Annahme, ein Haushaltsdefizit sei für Klimaveränderungen verantwortlich. Zugegeben: Ungedeckte Infrastrukturkosten – wie auch externe Kosten aus Umwelt- und Unfallschäden – müssen von der Allgemeinheit getragen werden. Aber: Selbst wenn die Verkehrsteilnehmer nicht für alle Kosten der von ihnen genutzten Infrastruktur aufkommen, gibt es „nur" ein Finanzierungsproblem für den Staat. Das entbindet den Staat aber nicht davon, – schon aus Gerechtigkeitserwägungen – mittelfristig eine verursachergerechte Anlastung der Infrastrukturkosten sicherzustellen. Im schlimmsten Fall entsteht ein Haushaltsdefizit. Dies aber ist eine rein finanzielle Belastung der Allgemeinheit. Diese Finanzlücke wiederum kann durch entsprechende finanzielle Korrekturen geschlossen werden. Dagegen summieren sich Umwelt- und Unfallschäden zu einem erheblichen Verlust an Lebensqualität. Diese sind auch mit beliebig hohem Geldeinsatz nicht wieder gut zu machen. Irreparabel geschädigt werden insbesondere künftige Generationen. So sind ungedeckte Infrastrukturkosten in ihrer Wirkung mit externen Kosten genauso wenig vergleichbar, wie Haushaltsdefizite mit umweltzerstörenden Emissionen. Klimaschädigend sind nun mal nur Abgase.

Fazit: Ungedeckte Infrastrukturkosten mögen zwar gelegentlich zu einem Haushaltsdefizit führen – dem Klima

4) Ergänzend hierzu ist darauf hinzuweisen, daß nur die Bahn als einziger Verkehrsträger einen Teil ihrer Infrastrukturvorhaben selbst finanziert – und nicht mit Hilfe des Steuerzahlers.

5) In einer Gesellschaft profitieren regelmäßig einige Individuen mehr von der Verkehrsinfrastruktur als andere. Auch wenn diese trotz des unterschiedlichen Nutzens steuerlich gleich belastet werden, werden ungedeckte Infrastrukturkosten durch diesen Tatbestand nicht zu externen Kosten. Sie werden lediglich unfair verteilt und stellen somit ein verteilungstheoretisches – kein allokationstheoretisches – Problem dar. So ist beispielsweise der Straßengüterverkehr weit davon entfernt, die von ihm verursachten Straßenkosten zu zahlen – er wird also von der Allgemeinheit subventioniert. Das ist unfair – externe Kosten treten bei den Infrastrukturkosten aber nicht auf.

schaden sie nicht! Sie fügen der Gesellschaft **insgesamt** auch sonst keinen Schaden zu. Denn Infrastrukturkosten sind durch Marktbeziehungen in den Preisen enthalten. Im Gegensatz zu externen Umwelt- und Unfallkosten werden gedeckte und ungedeckte Infrastrukturkosten schon bei der Entscheidungsfindung, z.B. beim Kauf transportierter Güter oder bei der Wahl des Transportmittels, berücksichtigt. Wäre das auch im Umweltbereich der Fall, würden Umweltverschmutzer mit den Kosten ihrer Umweltsünden belastet. Ob ihnen die Verschmutzung dann nicht zu teuer kommt, würden sie dann selbst entscheiden müssen.

5. Was bleibt zu tun?

Schon aus Fairnessüberlegungen ist eine verursachergerechte Anlastung von Infrastrukturkosten der indirekten Kostenumverteilung durch das Steuersystem vorzuziehen. Auch Verkehrsverlagerungen durch verzerrte Infrastrukturpreise würden durch eine verursachergerechte Zuscheidung der Wegekosten vermieden. Schließlich ließen sich durch eine Vereinheitlichung der Wegeabgabenbelastung ineffiziente und umweltschädigende Umwegverkehre verhindern. Hier ist die Politik aufgefordert, ein europaweit und verkehrsträgerübergreifendes „level-playing field" zu schaffen.

Der Staat muß seine knappen Hauhaltsmittel für die sinnvollsten Verkehrsinfrastrukturprojekte verwenden. Zwar mag auch die Fähigkeit eines Verkehrsträgers, die mit dem Ausbau seiner Infrastruktur verbundenen Kosten zu decken, Einfluß auf die Entscheidungsfindung haben. Wichtiger wäre es aber zu überlegen, wie durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur verhindert werden kann, daß mit der Zunahme der Verkehrsströme auch die Schadstoffemissionen des Verkehrs steigen. Denn insbesondere Klimaveränderungen werden bei unveränderten Verkehrsstrukturen zunehmende und irreparable Schäden an Umwelt und Gesundheit bewirken. Daher muß – neben den Verkehrsträgern selbst – auch die Verkehrsinfrastrukturpolitik die Voraussetzungen dafür schaffen, daß sich ein ökologischer, sicherer und damit zukunftsfähiger Mobilitätsmix am Markt etablieren kann.
Die GRV würde sich wünschen zu diesem Betrag Stellungnahmen zu erhalten.

Die DB AG und der Nahverkehr (SPNV)

Dr.-Ing. Alfons Thoma

Bekanntlich ist mit der ersten Stufe der Bahnreform am 1.1.94 mit dem Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes die Aufgabenverantwortung und die Ausgabenverantwortung des SPNV der Eisenbahnen des Bundes auf die Länder übergegangen. Der Bund stellt dazu den Ländern die Mittel zweckgebunden für diese Aufgabe zur Verfügung; ab 1997 ist dies ein Betrag von 12 Mrd DM. Mit diesem Geld können die Länder Eisenbahnverkehrsunternehmen beauftragen, Verkehrsleistungen zu erbringen und die nicht durch Einnahmen gedeckten Kosten decken.

Ein zweiter wichtiger Punkt der Bahnstrukturreform für den SPNV (aber auch für Güter- und Fernverkehr) ist der diskriminierungsfreie Zugang zum Schienennetz der DB AG. Das heisst, ein Bundesland kann jeden zugelassenen Eisenbahnunternehmer mit der Wahrnehmung der Verkehrsleistung beauftragen; die Nutzung der Schienenwege der DB AG wird ihm gegen die Bezahlung einer Trassenbenutzungsgebühr – diskriminierungsfrei – garantiert.

Ein dritter Punkt der Bahnstrukturreform ist das Ziel, Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, die Bereitschaft des Bundes, den Ausbau der Schieneninfrastruktur mit Bundeszuwendungen zu fördern, auch - neben dem bestehenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - soweit es es sich um Anlagen des SPNV handelt.

Nach § 8 Abs 2 des Bundesschienenausbaugesetzes sind 20% der Mittel, die nach diesem Gesetz bereitgestellt werden – 1997 waren dies rd 4,6 Mrd DM – für Investitionen, die dem SPNV dienen, zu verwenden. Bei den Mitteln, die der Bund darüber hinaus für den Abbau der sogenannten investiven Altlasten im Netz der ehemaligen DR bereitstellt, waren es sogar 30 %. Das ist sehr viel Geld, wie es scheint, und man meint, dass die Gelder, wo notwendig, auch fliessen können. Aber hier gibt es in der Praxis nicht zu unterschätzende Probleme.

Die DB AG ist einerseits die Eigentümerin des Netzes und andererseits zugleich der grösste Anbieter von Nahverkehrslesitungen. Sie erhält im Bereich des Nahverkehrs die grössten Einnahmen. Hier scheint ein Interessenkonflikt vorprogrammiert zu sein. Das wird auch nicht anders, wenn „Netz" und „Nahverkehr" ab 1999 selbständige AG in einer DB Holding sind.

Ausserdem hat die DB AG mit der Bahnstrukturreform den gesamten, wenn auch zum Teil veralteten Fahrzeugpark erhalten. Da tut sich ein Wettbewerber schon schwer, mitzuhalten. Dabei stellt sich die Frage, ob der Trassenpreis wirklich diskriminierungsfrei ist, Wird der Anbieter DB AG durch das bei den Trassenpreisen geltende Rabattsystem nicht bevorzugt?

Besondere Schwierigkeiten treten nicht auf, wenn der Betreiber zur Durchführung des von ihm konzipierten

DB Umweltbericht 1997

Betriebes keine infrastrukturellen Änderungen benötigt. Er hat lediglich der DB AG – Bereich Netz – die Trassenkosten zu zahlen. In den Trassenkosten sind alle anfallenden Kosten, also Stellwerkskosten, Erhaltungsmassnahmen am Gleis usw. enthalten.

Vor allem aber interessiert folgende Frage : Ein neuer Anbieter im SPNV braucht für die von ihm vorgeschlagenen Verbesserungen seines Fahrplans Änderungen der Infrastruktur, z.B. ein neues Kreuzungsgleis, einen neuen Haltepunkt, die technische Sicherung eines bisher technisch nicht gesicherten Bahnübergangs (weil er z.B. auf einer Nebehnbahn 80 km/h fahren will).
Können die Termine eingehalten werden? Diese sind für den neuen Betreiber u.U. von grosser Wichtigkeit.
Erhält der neue Betreiber seine Fahrzeuge rechtzeitig? Sind die neuen Fahrzeuge auch zugelassen? Muss die DB AG gegen Kostenerstattung Fahrzeuge ausleihen?
Wie sieht dabei die DB AG die Prioritäten? Stimmt sie die erforderlichen Maßnahmen, die ihr Wettbewerber braucht, mit dem Land ab und beantragt rechtzeitig beim Eisenbahnbundesamt (EBA) die Mittel oder zieht sie eigene Massnahmen vor?

Dazu wird einerseits immer ausgesagt, dass es bereits Ausschreibungen gegeben hat, bei denen ein anderer Anbieter als die DB AG zum Zuge gekommen ist (Vogtlandstrecken, Oberlandbahn) und weiter dass kein Verfahren wegen Nichtbeachtung des diskriminerungsfreien Netzzugangs beim EBA anhängig ist. Andererseits ist zu bedenken, dass die Länder bisher weit weniger als 10% der Nahverkehrsleistungen ausgeschrieben haben.
Dabei ist natürlich auch die grundsätzliche Frage ungeklärt: Will man eigentlich, dass sich eines Tages eine Vielzahl von Unternehmungen im Nahverkehr auf den Gleisen der DB AG tummelt und das Prinzip der Einheitlichkeit mit schwerwiegenden Konsequenzen völlig verloren geht? Dazu gibt es auf dem Markt doch nur wenige Wettbewerber, die ziemlich bald an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit stoßen. Es gibt zwar kein Verfahren beim EBA, aber man hört von zum Teil massiven Erpressungen seitens der DB AG. So soll sie mit dem Verzicht auf einen Streckenausbau gedroht haben, wenn die Nahverkehrsleistungen ausgeschrieben werden. Man soll sich geeinigt haben: Die Strecke wird ausgebaut, dafür wird nicht ausgeschrieben.

Wenn man den Wettbewerb will, dann muss man aber konsequenterweise zur Vermeidung von Interessenkonflikten den Bereich Netz aus der Holding ausgliedern und als Bundesbehörde führen: Die Bereich Fahrweg der Bahnen zum grössten Teil in einer Behörde angesiedelt, z.B. Schweiz, Österreich, Dänemark, Finnland, Schweden, Spanien. In England hat man so schlechte Erfahrungen mit der Privatisierung gemacht, dass man überlegt, wenigstens teilweise wieder die Verstaatlichung einzuführen.

Zusätzlich ist die Frage zu stellen, ob der Bereich Netz aus wirtschaftlicher Sicht lebensfähig sein wird. Jedenfalls leicht wird es die künftige Netz AG nicht haben: Sind die Trassenkosten hoch, so findet sich kein Bewerber, der sie bezahlt, sind sie niedrig, sind aber auch die Einnahmen niedrig.

Aber das sind Fragen, die die neuen Verkehrspolitiker auch sicher anders sehen als ihre Vorgänger. Warten wir ab.

Forderungen des Städte- und Gemeindebundes zum Güterverkehr in der Fläche

Die EU und der Bund stehen in der Pflicht, vergleichbare Wettbewerbsvoraussetzungen herbeizuführen, indem sie

- die Schiene von nicht gedeckten Fahrwegkosten entlasten, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gerade auch in der Fläche steigern zu können,
- dem Strassenverkehr vermehrt die durch ihn entstehenden Umwelt- und Sozialkosten nach dem Verursacherprinzip anzulasten und weitergehende rechtliche Grundlagen für verkehrspolitisch notwendige Verkehrsbeschränkungen insbesondere des Schwerlastverkehrs zu schaffen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass von den rund 130 000 km Eisenbahngleisen etwa ein Drittel zum Sammeln und Verteilen in den Städten und Gemeinden dient. Daraus wird deutlich, dass das Eisenbahnnetz im Güterverkehr nicht auf die grossen Achsen beschränkt ist, sondern ein feinverästeltes Netz darstellt, das tief in die einzelnen Standorte geht und sich von diesen nährt.

Städte und Gemeinden müssen sich wieder dafür einsetzen , dass alle bedeutsamen Industrie- und Gewerbegebiete mit der Schiene angebunden werden. Vielfach stillgelegte Gleisanschlüsse sollen reaktiviert werden. Die Schiene muss wieder in die kommunale Verkehrspolitik einbezogen werden. Nach Schätzungen des Verbandes Deutscher Eisenbahnen (VDV) verfügt die DB noch über 9000 Gleisanschlüsse und die nichtbundeseigenen Eisenbahnen über 3000. 25 % dieser Gleisanschlüsse werden derzeit nicht genutzt.

Die DB AG ist gefordert, ein marktfähiges und auch im Vergleich zur Strasse wettbewerbsfähiges Produkt „Schienengüterverkehr" zu erstellen, indem sie

- die Konzentration auf eine ausgedünnte Restgrösse von Knotenpunkten und Schnittstellen aufgibt,
- eigene, bereits aufgegebene oder zur Stillegung vorgeschlagene Nebenstrecken wiederbelebt,
- verstärkt mit den nichtbundeseigenen Eisenbahnen und kommunalen Entscheidern kooperiert und dadurch Synergieeffekte für die gesamte Region ermöglicht.

Auch für die DB muss es von Interesse sein, dem Kunden ein Komplettangebot durchgehender Transportketten zu machen.

Die Wirtschaft selbst steht in der Verantwortung, durch Unterstützung eines ausreichenden Schienennetzes mit dafür zu sorgen, dass der Wirtschaftsstandort Deutschland eine moderne Industriegesellschaft bleibt, die sich nicht auf eine Abwicklung des Schienengütertransports auf Minimalniveau beschränken will.
Die GRV meint, dass der Vorstandsvorsitzende der DB AG,

Dr. Ludewig, beim Reiseverkehr dem Kunden quasi Haus-Haus-Verkehr anbieten will, im Güterverkehr die DB jedoch auf ein immer kleineres Netz konzentrieren und die Bedienung des Kunden von Haus zu Haus dem Lkw überlassen will.

Bahnreform in Europa

Eine keineswegs positive Bilanz zieht die EU-Kommission zum Stand der Bahnreform in Europa. In einer Mitteilung der Kommission an Rat und Parlament wird dargestellt, wie es um die Umsetzung der altbekannten Richtlinie 91/440 steht. Deren Kernforderung ist die Trennung von Fahrweg und Betrieb.

Es bestünden noch grosse Unterschiede unter den Mitgliedstaaten, teilweise schränkten die Behörden die Unabhängigkeit der Bahnen auch weiterhin in ungerechtfertigter Weise ein. Vielfach wird die Trennung nur in der Gewinn- und Verlustrechnung, nicht aber in der Bilanz vollzogen.

Heftige Kritik gibt es auch, was den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur anbelangt. Nur wenige Eisenbahnunternehmen hätten die Rechte genutzt. Hier muss sich Brüssel selbst den Vorwurf machen, nicht ausreichend vorgesorgt zu hahen. Deshalb beabsichtigt die Kommission, sobald wie möglich,**Leitlinien für die Berechnung von Wegeentgelten und die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten** auszuarbeiten.

Zum wiederholten Mal wird der Vorschlag gemacht, dass die Bahnen in einem ersten Schritt 5 % ihres Verkehrsmarkts an Dritte abgeben sollen. Binnen 10 Jahren sollen es 25 % sein. Nur so könne der Niedergang des Güterverkehrs auf der Schiene aufgehalten werden. Jedoch haben Frankreich, Luxemburg und Belgien immer noch grosse Vorbehalte, mehr Wettbewerb auf der Schiene zuzulassen. Diesen Ländern passt der Wettbewerb auf der Schiene überhaupt nicht. Über den Freightwayvorschlag machte sich ein französischer Abgeordneter anlässlich des Vortrags von EU-Verkehrskommissar Neil Kinnock vor dem Europäischen Parlament eher lustig. Es sei besser, wenn die EU den Freightways zwischen Frankreich, Belgien und Luxembeurg (Wettbewerber haben hier keinen Zutritt) folge. Das Modell in Deutschland funktioniere ja auch nicht. Deshalb will die Kommission in den kommenden Monaten Vorschläge zur Öffnung der Infrastruktur, zu den Finanzbeziehungen zwischen Bahn und Staat sowie zur technischen Harmonisierung der Infrastrukturen vorlegen.

Die EU-Kommission setzt nunmehr erneut den Hebel an, um die De-facto-Monopole im europäischen Eisenbahnverkehr zu knacken. Hierzu liegen seit 20.7.98 zwei neue Richtlinienvorschläge vor:
Der eine soll die bekannte EU-Richtlinie 91/440 „zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft" aktualisieren, der andere die weniger bekannten Richtlinien 95/18 und 95/19 über „die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen" und „über Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten" ablösen.

Während die Richtlinie 91/41 noch vorsichtig formulierte, dass nur Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen und Unternehmen des grenzüberschreitenden Verkehrs Zugangs- und Transitrechte zu und auf anderen Eisenbahnnetzen erhalten durften, stellt jetzt die Neufassung klar, dass dieses Recht für alle Eisenbahnen gilt. Vorbedingung, um als „Eisenbahn" tätig zu sein, ist jedoch, dass sie auch die Traktion besorgen kann.

Die Richtlinie 95/18 soll nach den Vorstellungen der Kommission verlangen, dass **die Trassenvergabe nur von einer Stelle vorgenommen wird, die selbst keine Beförderungsleistung erbringt** (sonst bestünde die Gefahr der Diskriminierung).

Wegeentgelte sollen auf der Grundlage der Grenzkostenbelastung berechnet werden, also der Kosten (einschliesslich sogenannter gesamtwirtschaftlicher Kosten), **die eine zusätzliche Zugfahrt zusätzlich verursacht**.

Was die Richtlinie 91/440 angeht, verlangt die EU klarere Abgrenzung zwischen Fahrweg und Betrieb aber auch zwischen Personen- und Güterverkehr. Es müsse nicht nur getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen sondern auch getrennte Bilanzen geben. Der Personenverkehr diene oft der Daseinsvorsorge und werde entsprechend alimentiert, während der Güterverkehr sich selbst finanzieren müsse.

Nachdem einige Staaten ihre Netze für den SPNV und Strassenbahnen geöffnet haben, schlägt die Kommission vor, den Marktzugang einheitlich zu regeln, um europaweit gleiche Verhältnisse zu schaffen.

TEN-Budget 1998 kommt der Eisenbahn zu gute

Die EU-Kommission hat ihr diesjähriges TEN-Budget von 930 Mio DM auf 132 Verkehrsinfrastrukturprojekte der Traseuropäischen Netze verteilt. Den Löwenanteil erhalten die „Essener Projekte". Die Aufteilung der Mittel sieht wie folgt aus:

Schiene/Kombinierter Verkehr	61,8 %
Verkehrsmanagementsystem	15,7 %
Strasse	12,5 %
Seehäfen	2,1 %
Binnenwasserstrassen	1,8 %.

Die überwiegenden Mittel fliessen hauptsächlich in den Eisenbahnverkehr, der Strassenbau wird zurückgefahren.

Der Europaabgeordnete Ulrich Stockmann (SPE) verlangt, dass das Wachstum im Ostverkehr auf die Schiene gehört. Hier sollten wir vermeiden, dass das Verkehrswachstum fast ausschliesslich dem Güterfernverkehr auf der Strasse zufällt. In der bisherigen EU ist die Verlagerung von Gütern nicht mehr umkehrbar. Das sollten wir in Osteuropa vermeiden.

Sparzwang kontra Verkehrsausbauten

Die Investitionen für die 14 vorrangigen „Essen"-Projekte, die 1994 beschlossen wurden, belaufen sich auf

rund 220 Mrd DM. Bis heute wurden dafür erst etwa 26 Mrd DM ausgegeben, wovon 6 Mrd aus dem Haushalt der EU kamen. Die Mitgliedstaaten sind bei ihren Investitionen vorsichtiger geworden, denn sie mussten, wo immer es geht, sparen, um sich für die Währungsunion zu qualifizieren. Auch künftig dürfte sich der Handlungsspielraum kaum erweitern, weil der Stabilitätspakt für den Euro strenge Haushaltsdisziplin erfordert.

Allerdings spart zumindest die EU am falschen Platz. Während Brüssel den Rotstift am Gemeinschaftshaushalt für Mittel für die TEN und zukunftsweisende Forschungsaufgaben ansetzt, gibt die EU die Hälfte ihrer Mittel für die Agrarpolitik aus. Sogar der Tabakanbau wird mit jährlich 2 Mrd DM unterstützt. Ein weiteres Drittel ist für die Strukturpolitik vorgesehen, deren Mittel für die strukturschwachen Länder ausgegeben werden. So bleiben die TEN-Netze ein Netz mit „grossen Löchern".

Transeuropäische Netze in Ostmitteleuropa

Pläne für ein grosses gesamteuropäisches Verkehrsnetz hat die EU-Kommission mit ihren zukünftigen Partnern aus Ostmitteleuropa und Zypern entworfen. EU-Kommissar Neil Kinnock, der die Projekte in Brüssel vorstellte, warnte jedoch, die Beitrittskandidaten müssten trotz geplanter EU-Hilfen mit rund 178 Mrd DM nahezu den grössten Teil der Kosten selbst aufbringen. Der Plan umfasst die Fertigstellung eines Verkehrsnetzes in Verbindung mit den Transeuropäischen Netzen der heutigen EU von insgesamt 18 000 km Strassen, 20 000 km Bahn, 38 Flughäfen, 13 Seehäfen und 49 Flusshäfen bis zum Jahre 2015.

Deutschland ist dabei betroffen mit Strassen- und Eisenbahnverbindungen von Nürnberg/Dresden über Thessaloniki nach Istanbul (19 Mrd DM), von Berlin/Dresden nach Kiew (6,7 Mrd DM) und von Berlin über Warschau und Minsk nach Moskau (5,3 Mrd DM).

Trotz der Haushaltszwänge hält EU-Kommissar Kinnock die Pläne für umsetzbar, wenn die Kandidatenländer bis zum Jahre 2015 etwa 1,5 % ihres veranschlagten Bruttoinlandsproduktes (BIP) dazu verwendeten. Die Mitgliedstaaten der heutigen EU brächten jährlich rund 2 % ihres BIP für Verkehrsinfrastrukturen auf. Die EU könne aus ihrem neuen Instrument für Vorbeitrittshilfen rund 990 Mio DM/Jahr bereitstellen

Im Jahre 1997 wurden zwei Vereinbarungen über Modernisierung, Instandsetzung und Ausbau der paneuropäischen Korridore durch die Generaldirektoren der Bahnunternehmen unterzeichnet: Korridor 1 Helsinki – Tallin – Riga – Kaunas – Warschau und Riga – Kalinigrad – Dansk. Korridor 3 Dresden/Berlin – Wroclaw – Kattowice – Krakau – Lwow – Kiew.

Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

Im Jahre 1997 kam es aufgrund der konjunkturellen Erholung zu einer Belebung der Verkehrsnachfrage. Dabei verlief die Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern unterschiedlich:

Während der Strassengüterfernverkehr sowie der Binnenschiffs- und der Eisenbahngüterverkehr deutliche Wachstumsraten erreichten, verringerte sich das Aufkommen im Strassengüternahverkehr wegen der Krise in der Bauwirtschaft.

In Ostdeutschland verlief die Entwicklung verhaltener. Ursache hierfür ist der erhebliche Mengenrückgang bei den Baustoffbeförderungen, die gerade in den neuen Bundesländern einen überdurchschnittlichen Anteil an der gesamten Beförderungsmenge erreichten.

Die Entwicklung der **Beförderungsentgelte** ist weiterhin durch den harten Wettbewerb der Verkehrsunternehmer untereinander gekennzeichnet. Darüber hinaus hält der erhebliche Preisdruck grosser Verlader auf die Verkehrsunternehmen weiterhin an. Im Stassengüterfernverkehr ist im 2. Halbjahr 1997 das Entgelt für den tkm gegenüber dem gleichen Zeitraum im Vorjahr im Binnenverkehr leicht gesunken, dagegen stieg es im grenzüberschreitenden Verkehr leicht an. Im Binnenschiffsverkehr ist das Entgelt pro tkm insgesamt gestiegen.

Nach einer im Februar vorgelegten Prognose des Ifo-

Güterverkehr in Deutschland

Veränderungen im Jahre 1997 gegenüber 1996

Verkehrsträger	Gütermenge			Tonnenkilometer		
	1996	1997	1997 ggü.	1996	1997	1997 ggü.
	in Mio. t		1996	in Mrd. tkm		1996
Eisenbahnen 1)	307,8	316,0	2,7%	67,2	72,7	8,2%
Binnenschiffahrt	227,0	233,4	2,8%	61,3	62,2	1,5%
Straßengüterfernverkehr 2)	814,4	875,9	7,6%	231,6	254,6	9,9%
- Deutsche Unternehmen	631,0	660,7	4,7%	166,4	177,9	6,9%
. Binnenverkehr	574,4	594,2	3,4%	131,5	137,2	4,3%
. grenzüb. Verkehr	56,6	66,5	17,5%	34,9	40,7	16,6%
- Ausländische Unternehmen 3)	183,4	215,2	17,3%	65,2	76,7	17,6%
Güterfernverkehr	**1.349,2**	**1.425,3**	**5,6%**	**360,1**	**389,5**	**8,2%**
Straßengüternahverkehr deutscher Unternehmen 4)	2.378,0	2.315,3	-2,6%	69,1	67,1	-2,9%
Insgesamt	**3.727,2**	**3.740,6**	**0,4%**	**429,2**	**456,6**	**6,4%**

1) DB AG (nur Wagenladungsverkehr) und Regionaleisenbahnen des öffentl. Verkehrs;
2) Gewerblicher und Werkverkehr;
3) Einschl. grenzüberschreitender Nahverkehr;
4) Binnen- und grenzüberschreitender Güternahverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen.
Anmerkungen: Grundlage für die Berechnungen Eisenbahnen zusammen bis Dez. 1997,
Binnenschiffahrt Gesamtjahr 1997; Straßenguterverkehr. Gesamtjahr 1997 nach der Leistungsstatistik
Quelle: StBA, KBA, DB AG, VDV, ifo, BAG (12038)

Institutes steht die Verkehrsentwicklung im Jahre 1998 im Zeichen des Konjunkturaufschwunges.

In Deutschland konnten die Eisenbahnen (DB AG und Regionalbahnen) insgesamt bei den tkm einen Zuwachs gegenüber 1996 von 8,2 %, bei der Gütermenge von 2,7 % realisieren.

Bei DB Cargo stiegen die Verkehrsleistungen im konventionellen Wagenladungsverkehr (also ohne KLV) um 7,2 % bei den tkm. Allerdings erhöhte sich der Umsatz nur um 1,5 % auf 6,6 Mrd DM, wobei auf den KLV nunmehr fast 1 Mrd DM entfällt. Der Umsatzanteil des KLV liegt mit 15 % deutlich niedriger als der Mengenanteil von gut 20 %.

Bei den sonstigen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs stieg das Verkehrsaufkommen um gut 2 % auf rund 71,5 Mrd t, wobei etwa 68 % im Wechselverkehr mit DB Cargo abgewickelt wurden. Die zusammengefassten Verkehrseinnahmen im Güterverkehr von DB Cargo und den Regionaleisenbahnen waren 1997 um 3,5 % rückläufig. Dies verdeutlicht den starken Preisdruck im Güterverkehr.

Deutlicher Gewinner war auch im vergangenen Jahr der Strassengüterfernverkehr, der 254,6 Mrd tkm (+9,9 %) beförderte. Die Gütermenge stieg um 7,6 %.

Die Binnenschiffahrt erreichte nur ein Plus von 1,5 % bei den tkm und 2,8 % bei den t.

Im ersten Halbjahr hat die DB AG ihren Umsatz auf 14,7 Mrd DM gesteigert, das sind 0,3 % mehr als im Vorjahr. Der Güterverkehr jedoch verlief freundlicher. Er erzielte im genannten Zeitraum Umsätze von 3,5 Mrd DM, die Verkehrsleistungen nahmen um 4,4 %, die Umsätze jedoch wegen des anhaltenden Drucks auf die Preise nur um 1 % zu.

Im ersten Halbjahr hat die DB AG ihren Mitarbeiterstand um weitere 3 % auf 260 000 reduziert, damit ist die Produktivität bezogen auf die erbrachten Verkehrsleistungen um 8 % gestiegen.

Mitte 1999 wird die DB AG die im Juni beschlossene Fusion mit dem Güterverkehr der Niederländischen Eisenbahnen vollziehen und dann in „Rail-Cargo-Europa" umfirmieren.

Auch DB Cargo lag in den ersten sechs Monaten im Aufwärtstrend und zwar stiegen die Verkehrsleistungen um 5 % gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres. Weniger erfreulich ist allerdings die Preisentwicklung. Der Frachtumsatz erhöhte sich nämlich nur um 1,5 %. Eine anhaltend günstige Tendenz bei den Güterarten Chemie, Fahrzeuge sowie Eisen und Stahl konnten die Marktschwächen im Agrar- und Bausektor kompensieren. Bei den übrigen Güterverkehrsbereichen gingen die Umsätze stark zurück. Durch Abgabe des Stückgutverkehrs an Bahntrans reduzierten sich die Umsätze gegenüber dem Vorjahr von Januar bis Mai um 187 Mio DM auf zuletzt nur noch 24 Mio DM.

Kombinierter Verkehr (KV)

Der ehemalige Bundesverkehrsminister Wissmann glaubte anlässlich der Inbetriebnahme des Umschlagbahnhofs Kornwestheim am 4.8.97, dass sich das Verkehrsaufkommen des Kombinierten Verkehrs von heute 30 Mio t auf 90 Mio im Jahre 2010 steigern also verdreifachen lässt. Er meinte, dass dieses Mengenziel auf der hohen Wachstumsrate, mit der insbesondere bei den Kaufmannsgütern zu rechnen sei, beruhe. Zudem fördere der Bund den Ausbau von Terminals mit erheblichen Investitionsmitteln. Für insgesamt 13 Standorte stünde ein Investitionsvolumen von rund 570 Mio DM zur Verfügung. Bei Kornwestheim habe der Bund von 75 Mio DM Investitionskosten 70 Mio DM übernommen.

Armin Hansmann von der Dornier SystemConsult GmbH, meint dagegen, dass sich die hohen Erwartungen in den Kombinierten Verkehr nur teilweise erfüllt hätten, noch immer klaffen deutliche Unterschiede zum Hauptwettbewerber, dem durchgehenden Strassengüterverkehr bei Leistung, Qualität und Kosten. Ausserdem gehe mit ca 33 Mio t keine deutliche Entlastung der Strasse aus. Um das von Wissmann anvisierte Mengenziel von 90 Mio in 2010 zu erreichen, wären durchgreifende Reformen erforderlich. Künftig sollte die Verantwortung der jeweiligen KV-Prozesskette in einer Hand liegen.

Er stellt zehn Thesen vor, damit die Produktivität des KV nachhaltig verbessert und seine Wettbewerbsfähigkeit erhöht werden kann:

1. Der KV ist wesentlicher Bestandteil der Europäischen Verkehrspolitik und muss weiterentwickelt werden.

2. Der KV muss als einheitlicher zusammenhängender Geschäftsprozess verstanden werden – mit durchgängiger Leistungs-, Kosten- und Qualitätsverantwortung.

3. Damit der KV seine Güterpotentiale besser ausschöpfen kann, muss er von seinen Zusatzkosten entlastet werden.

Nach den Untersuchungen von Dornier SystemConsult entstehen beim KV 20 bis 30 % zusätzliche Kosten. Es müssen Wege aufgezeigt werden, wie der KV von diesen Kosten entlastet werden kann.

4. Der KV muss in seiner Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig gestärkt werden.

Der KV ist heute gegenüber dem reinen Lkw-Verkehr nicht wettbewerbsfähig. Darüber hinaus sind die Wertschöpfungsanteile der Beteiligten an der Transportkette ungerecht verteilt. Die Bahn erbringt 90 % der Transportleistung und erhält 50 bis 60 % des Wertschöpfungsanteils. Strassenvor- und Nachlauf nehmen zwischen 40 und 50 % der Wertschöpfungsanteile in Anspruch, tragen jedoch nur 10 % der Transportleistung.

5. Das KV-Porduktionssystem benötigt leistungsfähige Transportnetze, Verkehrstrassen, Umschlagterminals und rollendes Material.

Ankunfts- und Abfahrtszeiten müssen an den Rhythmus der Verlader angepasst werden. Die Gesamtransportzeit von Haus zu Haus sollte nicht höher sein als beim durchgehenden Lkw-Transport.

6. Rationalisierungspotentiale müssen besser ausgeschöpft und durch Anreizsysteme verstärkt werden.

Insbesondere beim strassenseitigen Vor- und Nachlauf, beim Umschlag und beim Hauptlauf auf der Schiene (Zugbildung) stecken nach Auffassung von Dornier bis zu 30 %

Rationalisierungspotentiale, die systematisch erschlossen und durch Anreizsysteme verstärkt werden müssen.

7. Innovative KV-Technologien müssen zielgerichtet erprobt und bei Erfolg in das KV-Porduktionssystem integriert werden.

8. Die Schnittstellen müssen zu nahtlosen Verbindungsstellen umfunktioniert werden.

Die unvermeidbaren Umschlagterminals stellen Hindernisse im Materialfluss dar. Sie wirken sich in Form von Zeiten und Kosten erheblich auf den Gesamttransportvorgang aus. Durch modular aufgebaute, technologisch angepasste und aufkommensspezifisch ausgelegte Terminals lassen sich die Durchlaufzeiten minimieren und die Betriebskosten senken.

9. Der KV muss sich auf die Transportbedürfnisse und logistischen Anforderungen der verladenden Wirtschaft besser einstellen.

Hinsichtlich Terminzuverlässigkeit, Flexibilität, Kostenelastizität und logistischer Dienste setzt der Lkw die Massstäbe. Hier lassen sich mit der Wirtschaft die Anforderungsprofile genauer definieren und an den Produktionsprozess im KV anpassen.

10. Der KV muss seinen Angebotsumfang spürbar erweitern.

Hierzu zählt u.a. die Integration von KV-Verkehren in der Fläche in das KV-Produktionskonzept.

Das Mengenziel von 90 Mio t/Jahr ist im KLV erreichbar. Zu dieser Einschätzung kommt auch eine Bund/Länder-Arbeitsgruppe im Entwurf ihrer „Strategie für den KLV", die sie seit April des Jahres erarbeitet hatte. Eine der Voraussetzungen ist jedoch, dass das Terminalnetz auch in der Fläche vorhanden ist. Das steht jedoch im krassen Widerspruch zur DB AG, die unwirtschaftliche Terminals in der Fläche gnadenlos schliessen will. Solche Terminals dienen nach Auffassung der Arbeitsgruppe der Verkürzung der Vor- und Nachläufe und zur Entlastung der Ballungsräume. Sie mahnt: „Die Bahnen müssen ihre Erfolge durch höhere Wettbewerbsfähigkeit und nicht durch Behinderung ihrer Konkurrenten am Markt erzielen."

Die immer knapper werdenden Kapazitäten der Strassen und Ökologische Gründe zwingen die Verkehrspolitik dazu, dafür Sorge zu tragen, dass der KLV am Verkehrswachstum mehr als bisher partizipiert.

Das Mengenziel ist erreichbar, wenn alle am KLV Beteiligten besser kooperieren:

- stärkere Nutzung des KV für Grundlastverkehre, um den Anbietern von KV-Leistungen eine verlässliche Grundlage für Investitionen in Terminals und rollendes Material zu geben,
- ein Terminalnetz, das zur Verkürzung der Vor- und Nachläufe und Entlastung der Ballungsräume Umschlagsmöglichkeiten in der Nähe von Quelle und Ziel der Verkehre bietet – also auch in der Fläche,
- ein auf diese Verkehre ausgerichtetes Produktionssystem – also KV-Drehscheiben mit zeit- und kostensparendem Kranumschlag,
- Wettbewerb und Kooperation von Eisenbahnen vor allem zur Einbeziehung der Fläche, auch mittels regionaler Zubringerzüge,
- Nutzung moderner Techniken bei Traktion und Umschlag (Cargosprinter, Billig-Terminals) sowie Bereitstellung ausreichender Traktionsmittel und Waggons für alle Bahnen,
- auf Gesamtoptimierung aller Funktionen (Umschlag- und Zusatzservice) ausgerichteter, gewinnorientierter Terminalbetrieb, der einen eigenständigen Beitrag zum Wachstum des KV bietet,
- bessere Abstimmung von SPNV und Güterverkehr
- Überprüfung des eigenen Bestellverhaltens durch die Verlader, um Entscheidungsspielräume zugunsten des KV mit Bahn und Binnenschiff zu schaffen sowie eine entsprechende Ergänzung des Öko-Audits,
- eine entschiedenere Rolle der EU-Kommission hinsichtlich der Liberalisierung des Bahnmarktes und der Förderung des Wettbewerbs und eine eindeutige Unterstützung der Umsetzung durch die wettbewerbsorientierten Mitgliedstaaten,
- eine verursachergerechte Anlastung der Wegekosten bei allen Verkehrsträgern.

Die GRV meint, dass zu all dem, was hier aufgeführt ist, auch der politische Wille gehört, den kombinierten Verkehr zu einer zukunftsfähigen Verkehrsart weiterzuentwickeln. Es erhebt sich vor allem die Frage, wie dieser umweltfreundlichen Verkehrsart gewissermassen ein Umweltbonus erteilt werden kann, damit sich mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene leichter verlagern lässt. Wir meinen, der gebrochene Verkehr dürfte nicht teurer als der direkte Haus-Haus-Verkehr mit dem Lkw sein. Die GRV erwartet von der neuen Bundesregierung eine deutliche Förderung des Kombinierten Verkehrs.

Brennertunnel in den Wolken

Kaspar Einem, österreichischer Verkehrsminister, hat zum grossen Leidwesen des Bayerischen Wirtschaftsministers Otto Wiesheu in Brüssel erklärt, auf der Schiene über den Brennerpass sind noch erhebliche Kapazitäten frei. Deshalb wird der Bau des Brennerbasistunnels auf die lange Bank geschoben. Das passt natürlich überhaupt nicht in die bisherigen Verhandlungen. Die Österreicher sollte jedoch nicht vergessen, dass Bayern einen schnellen Verkehr nach Italien braucht. Und den gibt die Trassierung der Brennerbahn, die aus dem vergangenen Jahrhundert stammt, nicht her. So wird sich Bayern wohl oder übel nach einem anderen schnellen Alpenübergang orientieren müssen. Das sind Gotthard und Lötschberg, die am 19.11. bei der Abstimmung der Schweizer Bürger im Blickfeld gestanden haben.

Bahnen

Eisenbahnhochgeschwindigkeitsverkehr weltweit

Unterlage für diesen Beitrag bildete der Geschäftsbericht der UIC 1997.

1. Europa

a) Infrastruktur

Herausragendes Ereignis 1997 war die Inbetriebnahme des Streckenabschnitts Antoing – Brüssel in Belgien. Damit verkürzt sich die Fahrzeit zwischen Brüssel – London und Brüssel – Paris um 35 min. Zwischen Brüssel und Paris wird mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h gefahren.

Die Arbeiten für die Neubaustrecke London – Kanaltunnel wurden eingeleitet. In fünf bis sechs Jahren dürfte die Strecke fertig sein.

Ein Finanzierungskonzept ermöglicht die Baudurchführung zwischen Brüssel und den Niederlanden und zwischen Brüssel und Deutschland über Lüttich.

Nach einem Abkommen zwischen der belgischen und niederländischen Regierung kann die Hochgeschwindigkeitsstrecke Amsterdam – Brüssel über den Flughafen Schiphol und den neuen unterirdischen Bahnhof Antwerpen vsl bis zum Jahre 2005 gebaut werden. Ähnliches gilt für die Verbindung von Amsterdam nach Köln.

b) Verkehr

Eurostar, behindert durch den Brand im Kanaltunnel Ende 1996 und Anfang 1997, konnte 1996 fast 5 Mio Fahrgäste befördern. Für 1997 steht eine 20 %ige Verkehrszunahme an. Seit Dezember 1997 dauert die Fahrzeit zwischen London und Brüssel 2 h 40 min.

Thalys, verbessert stetig sein Verkehrsaufkommen. Auf der Verbindung Paris – Brüssel fuhren 2 Mio Reisende, also fünfmal mehr als im Flugzeug. Im Dezember 1997 wurde die Fahrzeit hier auf 1 h 25 min verkürzt. Die Fahrzeit zwischen Paris und Köln dauert 4 Stunden.

Dänemark: Hier brachte die feste Verbindung über den Grossen Belt einen Zeitgewinn für die Strecken von Kopenhagen nach Odense und Arhus sowie Aalborg. Die Erhöhung der Geschwindigkeit der Züge IC 3 von 140 auf 180 km/h brachte Ende 1997 weitere Fahrzeitverkürzungen. Im Jahr 2000 wird die Strecke Kopenhagen – Malmö über den Öresund eröffnet werden, sie wird wesentliche Zeitverkürzungen sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr bringen.

Schweden: Hier erlauben seit 1996/97 die beiden Strecken von Stockholm nach Göteborg und Stockholm nach Malmö durchgehend 200 km/h, wodurch die Neigezüge X 2000 eine Reisegeschwindigkeit von bis zu 156 km/h erreichen. Weitere vier neue Strecken wurden ausgebaut, sodass das von X 2000 abgedeckte Netz auf 2400 km ausgedehnt wurde. Mit neuen Zügen soll im Jahr 2000 die Fahrzeit von Stockholm nach Malmö 4 h 20 min dauern.

Mittelmeerraum und Schweiz: Für die Strecke Perpignan – Barcelona wurden Vorstudien zum Planfeststellungsverfahren auf französischer Seite aufgenommen. Auf der Strecke Lyon – Turin koordiniert eine Regierungskommission Studien zur Ermittlung der Witschaftsinteressen „Alpentunnel" zwischen Frankreich und Italien. Ende 1996 gibt es Hochgeschwindigkeitsverbindungen mit dem TGV zwischen Paris, Turin und Mailand und mit dem Pendolino zwischen Mailand und Lyon. Im italienisch-schweizerischen Verkehr richtete man die Betreibergesellschaft Cisalpino für den Zweistrom-Pendolino zwischen Mailand und Genf, Bern und Zürich ein.

Deutschland: Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Berlin ging zum Winterfahrplan in Betrieb. Sie ist Teil der Strecke Paris – Moskau. Die Strecke Köln – Rhein/ Main wird gebaut mit dem Ziel, sie im Jahre 2001 zu eröffnen. Sie ist die Verlängerung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris/London – Brüssel – Köln. An der Strecke München – Ingolstadt – Nürnberg – Leipzig/Halle wird gebaut.

Nach den Ausweitungen des ICE-Verkehrs in die Schweiz verkehrt seit 1998 nunmehr auch ein ICE von Hamburg nach Wien.

ICE 2 *Bahnrevue 9/98*

Spanien: Seit 1992 verkehrt auf der Neubaustrecke Madrid – Sevilla der Hochgeschwindigkeitszug AVE. Hier ist das Reisendenaufkommen fünfmal höher als per Flugzeug. Die 471 km lange Strecke wird mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 209 km/h ohne Zwischenhalt in 2 h 15 min zurückgelegt. Am 15.6.97 wurde die Strecke zwischen Barcelona, Valencia und Alicante in Betrieb genommen, nachdem eine erste Serie umfangreicher Bauarbeiten abgeschlossen worden war, um die Geschwindigkeit auf der Hälfte der Stecke Barcelona – Valencia auf bis zu 220 km/h anzuheben. Die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt 125 km/h. Die AVE Züge, die hier auf der spanischen Breitspur verkehren, benötigen noch 2 h 55 min.

V.l.n.r. : Doppelstock TGV, Thalys, ETR 500 bei der Ausstellung europäischer Hochgeschwindigkeitszüge in Berlin im November 1998 *Photo: Thoma*

Doppelstock TGV bei der Ausstellung europäischer Hochgeschwindigkeitszüge in Berlin *Photo: Thoma*

Fortgesetzt wurden die Arbeiten auf der Neubaustrecken Madrid – Barcelona.

Frankreich: Die Arbeiten zur Verlängerung der Neubaustrecke Südost werden stetig fortgesetzt mit dem Ziel, dass im Jahr 2000 die Gesamtstrecke von Paris nach Marseille in drei Stunden bewältigt werden kann. Im Jahre 1999/ 2000 sollen die Arbeiten für den TGV-Ost aufgenommen werden.

Die Alpenverbindung Lyon – Turin befindet sich derzeit in der Konsultationsphase; der internationale Abschnitt des Basistunnels wird unter Aufsicht einer französich-italienischen Regierungskommission untersucht.

Die Studien für das erste Vorprojekt des TGV Languedoc – Roussilon sind abgeschlossen; die Vorstudien für das Planfeststellungsverfahren für die französisch-spanische Verbindung Barcelona – Perpignan sind im Gange und das diesbezügliche Übereinkommen zwischen den beiden Staaten ist ratifiziert. Das erste Vorprojekt des TGV Rhein – Rhone ist ebenfalls beendet, sodass damit das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann.

Die Vorstudien für den TGV Bretagne – Loireregion stehen kurz vor dem Abschluss; für den TGV Tours – Bordeaux laufen sie noch und für den TGV-Strecke Macon – Genf werden sie derzeit aufgenommen. Zwischen Paris und Lyon wird ein direkter „Shuttle Taktverkehr" eingesetzt, bei dem zunehmend auf den Doppelstock TGV zurückgegriffen wird.

Italien: Die Eisenbahnhochgeschwindigkeit wurde im vergangenen Jahr unter der Bezeichnung „Eurostar Italia" neu organisiert, deren Grundlage die Neigezüge Pendolino und die Hochgeschwindigkeitszüge ETR 500 bilden. Auf der Strecke Mailand – Rom fährt ein Zug, der für die Strecke nur 3 h 55 min braucht, während die übrigen Züge 4h 25 min benötigen.

Mittel- und Osteuropa: Hier kann noch nicht von Hochgeschwindigkeitsstrecken die Rede sein. Immerhin wird zwischen Wien und Budapest mit Vmax = 160 km/h gefahren. Die 273 km lange Strecke wird mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 113 km/h befahren, die Fahrzeit beträgt 2h 25 min. Zwischen Berlin – Prag – Wien ist der Einsatz von Neigezügen geplant, in der Tschechei soll eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h eingerichtet werden, ebenso für die Strecke Wien – Bratislava. Eine Strecke zwischen Slowenien und Ungarn soll neu gebaut werden.

Polen, Rumänien, Griechenland und Türkei: Auch hier ist von Hochgeschwindigkeitsstrecken mit Vmax über 160 km/h noch nicht die Rede.

Die Ost-West-Magistrale von der deutschen Grenze bis Warschau soll noch 1998 mit 160 km/h befahren werden können. Ab dem Jahr 2000 soll diese Geschwindigkeit auch auf der Strecke Warschau – weissrussische Grenze gefahren werden können. Im gleichen Jahr sollen zwischen Warschau und Gdansk Neigezüge mit Vmax = 160 km/h verkehren. Ähnliches gilt für die Strecken Warschau - Katowice bis zur tschechischen Grenze, sowie Warschau – Krakau. In der Türkei soll die Strecke zwischen Istanbul und Ankara bis zum Jahre 2000 für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h ausgebaut werden.

Korea: Hier wird an der Strecke Seoul – Pusan mit dem Ziel der Inbetriebnahme im Jahre 2005 gebaut. Hier soll bekanntlich eines Tages der TGV fahren.

USA: Die Strecken zwischen Washington DC, New York und Boston sowie die Strecke Miami – Orlando – Tampa werden untersucht.

Taiwan: Die Strecke Taipeh – Kaohsiung soll für Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaut werden. Welcher Zug letzten Endes eingesetzt wird. ist noch nicht entschieden. Der Eurotrain mit Triebköpfen des ICE und Doppelstockwagen des TGV wurde vorgestellt.

Australien: Der Transrapid wird auf der Strecke Sidney – Canberra nicht eingesetzt werden.

Japan: Der Vorreiter im Bereich der Hochgeschwindigkeit ist Japan. Obwohl das blaue Band der Höchstgeschwindigkeit bei Frankreich liegt, behält Japan seine führende

Doppelstockzug IC 200 in der Schweiz
Photo: Eisenbahnrevue 10/98

Rolle bei. Die planmässig schnellsten Züge der Welt *(vergl. Tabelle in Heft 35)* verkehren auf japanischen Strecken.
Das japanische Hochgeschwindigkeitsnetz wurde 1997 mit der Inbetriebnahme von zwei neuen Strecken Hokuriku Shinkansen (125 km) und Akita Mini Shinkansen (127 km) weiter ausgebaut. Die erstere Linie ist ein Zweig der Joetsu Shinkansen (Tokyo – Nigata), der ausgehend von Takasaki die Städte Kariuzawa und Nagano bedient und somit in die japanische Gebirgswelt führt. Die Strecke, die über eine Länge von 30 km eine Neigung von 26 bis 30 pro Mille aufweist, wurde für die Olympischen Winterspiele am 1.10.1997 eröffnet. Es verkehren täglich 24 Züge je Richtung, die für die 233 km lange Strecke 1 h 20 min brauchen. Die zweite Strecke verlängert den Tohoku-Shinkansen (Tokyo – Marioka) bis zum japanischen Meer. Hier verkehren 14 Züge in beiden Richtungen. Die Fahrzeit zwischen Tokyo und Akita (624 km) beträgt 3 h 49 min. Die sogenannte „Mini-Shinkansen"-Lösung besteht aus der Erhöhung der Spurweite von 1,067 auf 1,345 m mit einer Fahrzeugbegrenzungslinie, die kleiner als die der herkömmlichen Shinkansen ist. Damit kann der Shinkansenverkehr mit diesen speziellen Zügen auch auf Zubringerstrecken ausgedehnt werden, deren Verkehrsaufkommen keine Neubaustrecke rechtfertigt.

Insgesamt umfasst das Shinkansen-Netz Ende 1997 2175 km, davon entfallen auf auf den Mini-Shinkansen 214 km.

Der Netzausbau läuft weiter mit der Verlängerung der Tohuku Shinkansen von Marioka bis Aomori (in der Nähe des 54 km langen Seikan-Tunnels, der Honshu mit der Insel Hokkaido verbindet) und dem Ausbau eines ersten Streckenabschnitts von 125 km auf der Insel Kyushu zwischen Kagoshima und Yatsushiro. Insgesamt sind derzeit 378 km im Bau.

Auf dem ersten Abschnitt (18 km) der Neubaustrecke von Yamanashi wurden im April 1997 versuchsweise Magnetschwebezüge vom Typ MLX01 eingesetzt. Die durch eine gebirgige Gegend (etwa 80 km westlich von Tokyo) führende Strecke umfasst sieben Tunnels, die mehr als 80 % der Gesamtstrecke ausmachen. Etwa 14 km sind zweispurig, der Rest ist einspurig. Versuche mit Geschwindigkeiten bis zu 550 km/h sind auf dem zweispurigen langen Abschnitt und bis zu 450 km/h auf dem eingleisigen Abschnitt sowie Zugbegnungen mit einer relativen Geschwindigkeit von 800 bis 900 km/h möglich. Die Versuche sollen drei Jahre dauern. Anschliessend dürfte die Entscheidung getroffen werden, mit welcher Technik die Gesamtstrecke befahren werden soll. Die Versuchsstrecke wird der erste Abschnitt der künftigen Strecke (Chuo-Linie) sein, die Tokyo über Nagoya und Nara mit Osaka verbinden und die bestehende Tokaido-Shinkansen-Line entlasten soll.

Mit neuen Fahrzeugen konnten weitere Fahrzeitverkürzungen und Komfortverbesserungen erzielt werden. Sie fahren mit 300 km/h im kommerzellen Verkehr. Sie verbinden Osaka in 2 h 17 min mit Hakata/Fukuoka (554 km) mit einer Reisegeschwindigkeit von 242 km/h bei drei Unterwegshalten. Die Strecke Hiroshima – Kokura (192 km) wird ohne Unterwegshalt mit durchschnittlich 262 km/h in 44 min zurückgelegt, ein neuer Weltrekord im kommerziellen Verkehr. Im Oktober wurde die Verkehrsverbindung auf Tokyo – Hakata/Fukuoka ausgedehnt.

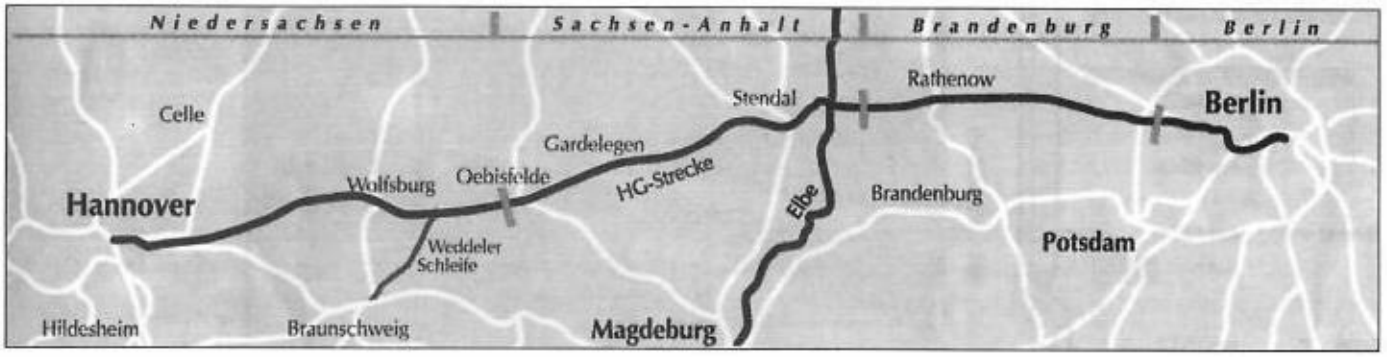
Nicht zu vergessen ist, dass es bei diesen Verkehren mit so hohen Geschwindigkeiten in Japan keinen ernsthaften Unfall gegeben hat.

Der Beitrag zeigt, dass alle Länder heute für den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf das Rad/Schiene-System setzen. Bei einer Geschwindigkeit von 200 bis 300 km/h wird in den Bereichen von bis zu drei Stunden Fahrzeit der Zug das Flugzeug ablösen. In Deutschland sollte alles darangesetzt werden, das Hochgeschwindigkeitsnetz fertigzustellen.

Schnellstrecke Berlin – Hannover seit 27.9.98 in Betrieb

Die Hochgeschwindigkeitsstrecke wurde 1991 für das Zusammenwachsen Deutschlands als Teil der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" (Projekt Nr. 4) geplant.

Übersichtsplan der Schnellbahnverbindung Hannover-Berlin



Am 11.11.92 starteten die Bauarbeiten mit der Grundsteinlegung für eine neue Elbebrücke östlich von Stendal. Die Baukosten betrugen rund 5.1 Mrd DM. Für den Ausbau der Stadtbahn zwischen Zoo und Ostbahnhof, der natürlich auch anderen Zügen dient, investierte die DB AG weitere 2 Mrd DM.

Ergänzt wird das Projekt durch die neue „Weddeler Schleife", die die Verbindung zur NBS Hannover – Würzburg darstellt.

Eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h ist zwischen Oebisfelde und Berlin-Staaken zulässig. Die Verbindung ist eine Kombination von Neu- und Ausbaustrecke. Auf dem 153 km langen Neubauabschnitt wurde auf rund 90 km die Feste Fahrbahn eingebaut (schotterloser Oberbau), für die die DB eine Lebensdauer von 50 Jahren erwartet.

Hervorzuheben ist, dass die Planer und Bauer mit aufwendigen Arbeiten für den Schutz eines Gebietes von 30 Trappen (schwerster flugfähiger Vogel der Erde) u.a. mit Erdwällen neben der Strecke, Nachtarbeitsverbot, jährlicher Arbeitsruhe während der Balzzeit sorgten.
Am 27.9.98, also mit Beginn des Winterfahrplans, verkehrten erstmals die Züge der ICE-Linien von Berlin Richtung Nordrhein-Westfalen sowie Richtung Kassel-Frankfurt und Stuttgart/München über die Neubaustrecke. Dadurch verkürzen sich die Fahrzeiten von Berlin nach Köln, Dortmund und Hannover um eine Stunde sowie von Berlin nach Frankfurt, Kassel und Braunschweig um ca 45 min. Die beiden neuen ICE-Spree-Sprinter und der Main-Sprinter, die jeweils morgens und abends verkehren, brauchen die Strecke Frankfurt – Berlin bei „nonstop" nur 3 h 49 min.

Wegen der verkürzten Reisezeiten erwartet die DB AG einen Zuwachs an Fahrgästen; die ICE-Züge von Berlin nach Nordrhein-Westfalen verkehren nunmehr im Stundentakt.

Europäischer Bahnkongress in Stuttgart

Dieser Bahnkongress, der im Juli stattfand und zu dem über 200 Experten kamen, stand, was die Meinung der Referenten zum Thema Güterverkehr anbelangt, unter dem Tenor: Wenn sich bei den Bahnen nichts tut, können sie sich langfristig vom Güterverkehr verabschieden.

Im Gegensatz dazu verwies der damalige Bundesverkehrsminister Wissmann auf die Erfolge, die die Bundesrepublik mit der Liberalisierung durch die Bahnreform über kurz oder lang erzielt werden. Er verwies in diesem Zusammenhang auf die Freightways, die im Entstehen begriffen sind *(aber bisher leider nur in sehr geringem Masse angenommen werden. Die Redaktion)*. Es könne künftig nicht so bleiben, dasssich der Güterverkehr vor allem auf der Strasse abspiele. Der Lkw solle sich beim Sammeln und Verteilen in der Fläche, bei der Erschliessung abgelegener Regionen und generell auf kürzeren Strecken, auf denen zusätzliche Umschlagvorgänge sich auf der Schiene nicht ökonomisch rechtfertigen, betätigen. Den Lkw jedoch mit dirigistischen Massnahmen zurückzudrängen, lehnt er ab. Zur Verbesserung der Situation der Bahn verwies der Minister auf die leistungsbezogene Schwerverkehrsabgabe, die 2000/2001 eingeführt werden soll.

Dagegen hielt **Louis Gallois**, Präsident der Französischen Staatsbahnen (SNCF), nicht allzu viel von der Zulassung Dritter auf dem nationalen Netz Frankreichs. Der internationale Schienenverkehr sei in 1997 um 13,5 % gewachsen, was mittlerweile 50 % des Gesamtgeschäfts ausmache. Er hält die Eröffnung von Frachtkorridoren nur für eine Massnahme unter vielen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu erhöhen. Der Korridor „Belifret" zwischen Belgien, Frankreich und Italien, der im Januar eröffnet wurde, erfreue sich guten Zuspruchs. 3,5 Mio t seien dadurch neu auf die Schiene gekommen. Gallois kündigte zwei weitere Korridore an: Schottland – Ungarn über Le Havre und Portugal – Deutschland. Dagegen ist der Korridor Spanien – Marseille noch ohne Nutzer.

Jürgen E. Schrempp, Chef von Daimler-Benz, wollte als Neutraler auftreten, weil er Schiene und Strasse vertrete, prognostizierte ein weiteres Wachstum des Güterverkehrs, das von allen Verkehrsträgern gemeinsam bewältigt werden sollte. Er forderte deshalb ein Gesamtkonzept: Wachstum durch Synergien, Fortschritt durch Innovation, Effizienz durch Wettbewerb und Erfolg durch Partnerschaft. Er betonte aber, dass der Lkw auch künftig das Rückgrat des Güterverkehrs bleiben werde.

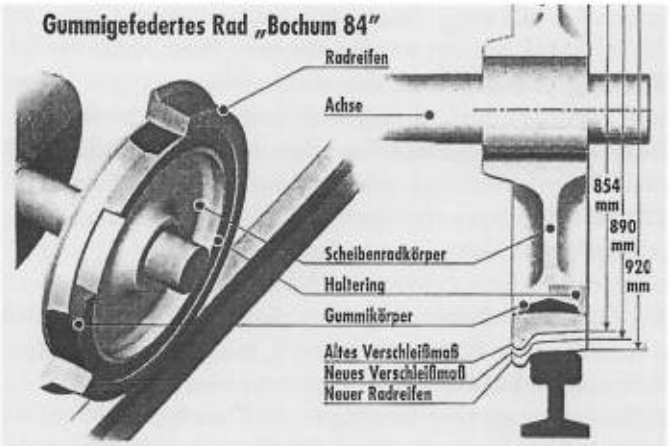
Wilhelm Bender, Chef des Frankfurter Flughafens, vertrat die Auffassung, dass auch die Luftfracht von einem leistungsstarken Schienenverkehr profitieren könne. Die Cargo-Sprinter, die verschiedene Speditionen eingesetzt hätten, seien erst ein kleiner Anfang.

Kaare Vagner, Präsident der Union des Industries Ferroviares Européennes (Unife) und Adtranz-Chef, glaubt, dass das europäische Gesamtfrachtaufkommen in den nächsten zehn Jahren um 50 % wächst. Wenn es länderübergreifend gelänge, dass sich Schiene und Strasse diese Wachstum teilen, würde dies zu einer Verdoppelung des gegenwärtigen Schienenanteils führen.

Johannes Ludewig, Chef der DB AG, rechnet sich für die DB AG, die in Europa als wichtigstes Transitland agiert, gute Chancen aus. Als aktuelles Beispiele nannte er die Entscheidung der Niederländischen Bahnen und der DB, mit ihren beiden Frachttöchtern, NS Cargo und DB Cargo, „Rail Cargo Europe" zu gründen. Weiter meinte er, dass sicherlich noch zusätzliche Verkehre auf die Schiene gezogen werden könnten, wenn die verladende Wirtschaft den Eisenbahnen stärker als bisher entgegenkommen würde. Schade sei, daß die Bahn am Wochenende Waggons bereitstellen könne, aber die Tore von Industrie und Handel geschlossen seien.

Nach dem Unfall von Eschede

Die Ursachen des Radreifenbruchs sollen im Auftrag der Staatsanwaltschaft Celle durch Gutachten, darunter metallurgische Untersuchungen, geklärt werden. Auch



Schnitt durch das gummigefederte Rad vom Typ Bochum 84

das Eisenbahnbundesamt (EBA) hat Gutachten bestellt, die sich mit Ultraschallmessungen und Festigkeitsfragen befassen sollen. Die Erkenntnisse daraus können erst in einigen Monaten erwartet werden.

Die Gazetten berichten inzwischen immer wieder über den Unfall. Dabei wird mitgeteilt, dass Mitarbeiter der Bahn im Betriebswerk München mit Hilfe einer Diagnoseanlage eine starke Unrundung des betroffenen Rades festgestellt haben. Die Abweichung betrug 1,2 mm. Laut den Wartungsvorschriften hätte sie aber nur 0,6 mm betragen dürfen. Sie hätten jedoch nichts veranlasst.

Die Umrüstung der ICE 1-Züge auf Monoblockräder ist nahezu abgeschlossen. Aber damit kommen wieder die Probleme eines verschlechterten Fahrkomforts, die seinerzeit die DB veranlassten, die Monoblockräder gegen die Räder mit der Gummieinlage auszutauschen. Herausgestellt hat sich inzwischen, dass die Unglücke von Strassen- und Stadtbahnen zum Teil doch andere Ursachen haben: Bei den mit Gleichstrom betriebenen Nahverkehrsfahrzeugen treten hohe Rückströme auf, die über die Räder ins Gleis führen. Dafür sind Kupferleiter durch die Gummischicht eingebaut, was zu den Unregelmäßigkeiten Anlass gab. Solche Gegebenheiten gab es jedoch bei dem geborsteten ICE-Radreifen nicht. Er wies keine Brandspuren auf, die auf eine Gefügeschädigung durch Überhitzung schliessen lassen. Auch die Legierung der Radreifen ist eine andere als bei den Nahverkehrsfahrzeugen.

Ob sich das EBA entschliesst, die gummigefederten Radreifen unter besonderen Überwachungsauflagen wieder zuzulassen, ist fraglich. Die DB AG wird weiter nach Lösungen suchen müssen, die Übertragung von Vibrationen und Körperschall von den Monoblockrädern auf andere Weise in den Griff zu bekommen. Sie wird auch klären, ob der Einbau einer Luftfederung möglich ist.

Auch nach dem schweren Unfall von Eschede wird das Hochgeschwindigkeitssystem in Rad/Schiene-Technik nirgends in Frage gestellt.

Radbruch bei X 2000 der SJ

Bei den Schwedischen Staatsbahnen ist bei einem Hochgeschwindigkeitszug X 2000 bei einer Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h eine Rad gebrochen. Der Zug entgleiste nicht, es gab auch keine Verletzten. Auch im vergangenen Jahr gab es einen Radbruch ohne irgendwelche Folgeschäden.

Bereits wenige Tage vorher waren an einem Vollscheibenrad eines X 2000 Risse entdeckt worden. Die Räder stammten von einer Adtranztochter. Zwölf Züge, die mit diesen Rädern ausgerüstet sind, wurden daraufhin untersucht, dabei wurden bei sieben weiteren Rädern Anzeichen für Risse gefunden. Bis zur Klärung haben die SJ die Höchstgeschwindigkeit der Züge von 210 km/h auf 160 km/h herabgesetzt; ausserdem müssen Bögen langsamer als bisher durchfahren werden. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund von Eschede wollen die SJ Ultraschalluntersuchungen regelmässig vornehmen.

Der Wind und der ICE 2

Nach dem Unfall von Eschede wurde auch das Problem des Einflusses von Wind auf vorausfahrende (leichte) Steuerwagen beim ICE 2 aufgegriffen. Bei starkem Seitenwind und hohen Geschwindigkeiten sind Gefahren für den ICE nicht ausgeschlossen. Deshalb verfügte das Eisenbahnbundesamt (EBA), dass bei allen Reisezügen mit vorausfahrenden Steuerwagen die Höchstgeschwindigkeit, ungeachtet der Zulassung der Steuerwagen für 280 km/h, auf 200 km/h begrenzt werden muss. Die Umläufe der ICE 2 sind inzwischen so organisiert, dass nicht der Steuerwagen sondern der Treibkopf an der Spitze läuft mit Ausnahme der Strecke Berlin – Oebisfelde, sodass eine Geschwindigkeitsermässigung nicht erforderlich ist. Auf der Strecke Berlin – Oebisfelde gibt es zwei windkritische Stellen, an denen die Geschwindigkeit auf 200 km/h reduziert werden muss. Hier sind noch Gegenmassnahmen zu ergreifen, sodass auch hier dann mit 250 km/h gefahren werden kann.

Die Mittel- und Steuerwagen der ICE 2-Züge haben je zwei seitliche Schlingerdämpfer, die mit einer Diagnoseeinrichtung ausgerüstet sind. So können schadhafte Schlingerdämpfer sofort erkannt werden. Ist dies der Fall, so wird der Triebfahrzeugführer informiert und zu einer Geschwindigkeitsermässigung auf 130 km/h aufgefordert.

Windei der Bahn vom Tisch?

Im Juli überraschte die Bahn die Öffentlichkeit mit Plänen, die nirgends Zustimmung erfuhren. Als der Aufschrei allenthalben zu gross wurde, trat die Bahn vor allem auf Druck der Bundesländer den geordneten Rückzug an. Auch die Eisenbahnergewerkschaften wurden auf den Plan gerufen, weil diese massive Stellenstreichungen zu befürchten hatten.
Was war geschehen?

Zunächst wurde laut, die DB AG plane für die Fahrpläne Winter 1998 und Sommer 1999 massive Streichungen von Zugverbindungen. Es war von 62 Fernzügen,

die völlig ausfallen sollten, und 47 Fernzügen, die nur über verkürzte Strecken fahren sollten, die Rede. Es ging dabei vor allem um Interregio-Züge. Aber auch Intercity-Verbindungen und Regionalzüge sollten ausgedünnt werden. Es war davon auszugehen, dass 25 bis 29 Mio Zugkilometer aus den Fahrplänen herausgenommen werden sollten. Die Gewerkschaft vermutete hinter den Plänen der DB AG zum einen die verschlechterte wirtschaftliche Lage bei der Bahn und, dass der Bund bei der Bahn „die Daumenschrauben angezogen habe". Schliesslich habe auch das Unglück von Eschede zu Einnahmeausfällen geführt.

Immerhin gab es nicht nur Gerüchte, denn die Bahn nahm am 15.7.98 in Frankfurt/Main Sondierungsgespräche mit den Ländern auf, die die Vorstandsmitglieder Klaus Daubertshäuser (Nahverkehr) und Dr. Axel Nawrocki (Fernverkehr) mit den Abteilungsleitern der Verkehrsministerien der Bundesländer wahrnahmen. In der einschlägigen Pressemeldung hiess es, dass erste Ergebnisse möglicherweise bereits zum Winterfahrplan 1998 einfliessen könnten.

Das zweite, was irritierte, war die Ankündigung der Bahn, dass die Fahrgäste in nachfragestarken Zeiten mehr und in Zeiten mit schwacher Nachfrage weniger bezahlen sollten.

Und drittens kündigte die DB AG am 15.7. den Abbau von 20 000 Arbeitsplätzen an. Die GdED war von 15 000 Stellenstreichungen ausgegangen. Die Gewerkschaften führen einen Teil des Mehr an Streichungen auf die beabsichtigten Kürzungen des Zugangebots zurück.

Die Länder erklärten dazu, wenn die Bahn ohne Rücksicht auf ihre Kunden die Fahrpläne bei ICE, IC und Interregio rücksichtslos zusammenstreiche, dann werde man eben im Nahverkehr verstärkt Konkurrenten der DB AG berücksichtigen. Die Länder sind immerhin der grösste Kunde der DB AG, sie bestellen jährlich bei der DB AG für rund 8 Mrd DM Nahverkehrszüge. Dies hätte für die Bahn erhebliche finanzielle Konsequenzen. Die Gewerkschaften warfen Dr. Ludewig unüberlegtes Handeln vor. Der Bahnchef habe nicht bedacht, dass das ganze System des vertakteten Nahverkehrs zusammenbrechen würde. In Hessen seien die Interregio-Verbindungen in den Verträgen des Nahverkehrs festgeschrieben.
Bundesverkehrsminister Wissmann riet der Bahn dringend, „ das Ding von der Schiene zu nehmen".

Fazit:

Wenn es auch einige tatsächlich äusserst schwach besetzte Züge gibt, das Streichungsprogramm ist vom Tisch. Zu den Fahrpreiserhöhungen erklärte Dr. Ludewig in einer Presseerklärung vom 17.7.98: Es gibt keinerlei konkrete Pläne für Preisveränderungen bei der DB AG.

In Nordrhein-Westfalen will die DB AG zum Mai kommenden Jahres die schlechtausgelasteten Interregio-Verbindungen Münster-Frankfurt, Aachen-Berlin und Cuxhafen/Saarbrücken einstellen. Als Ausgleich soll ein neuer Fernzug von Frankfurt über Siegen, Hagen und Düsseldorf verkehren, den wegfallenden Interregio Aachen-Berlin sollen IC ersetzen, die dann auch im Nahverkehr mit Einzeltickets benutzt werden können. Dazu muss ein IC-Zuschlag gelöst werden, der statt 7 DM nur 3 DM kosten soll. Zwischen Krefeld und Duisburg soll ein S-Bahn-Vorläuferverkehr eingerichtet werden. Jede halbe Stunde soll ein RE Krefeld-Düsseldorf verkehren. Nach Aussagen des Landes NRW geschieht das in Abstimmung mit dem Land; unkoordinierte Kürungen wird es nicht geben.

Die GRV ist der Auffassung, dass auch eine liberalisierte DB AG nicht alles durchsetzen kann, was sie gerne möchte. Schliesslich kann sie nicht gegen massive Einsprüche der Öffentlichkeit agieren. Das ist gut so. Wirtschaftlichkeit allein kann und darf nicht im Vordergrund stehen. Umgekehrt der Auffassung, dass die DB auch nach der Bahnreform massive Unterstützung durch den Bund braucht (vergleiche unsere Forderung, der Bahn zu ermöglichen, billige Trassenpreise anzubieten.). Auch beim kombinierten Verkehr könnte die DB AG eines Tages sagen, ich behalte nur die Rosinen aus diesem Verkehr, obwohl dies der einzige Verkehrszweig ist, der ansehnliche Zuwachsraten hat und den sogar die Strasse befürwortet.

Bahn und Lufthansa (DLH) wollen kooperieren

Züge der DB AG sollen Inlandsflüge der DLH weitgehend ersetzen und Zubringer für Europa- und Interkontinentalflüge werden. Dazu haben die beiden Unternehmen eine Absichtserklärung vereinbart. Danach sollen Flüge von Köln, Düsseldorf und Stuttgart schrittweise auf die Schiene verlagert werden. Voraussetzung ist die für das Jahr 2001 vorgesehene Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main.Dazu gehören auch in beiden Verkehrsmitteln gültige Tickets sowie die kombinierte Gepäckbeförderung. In einem Testprojekt können DLH-Passagiere, die von Saarbrücken zum Frankfurter Flughafen anreisen, seit Mitte Juni ihr Gepäck am Saarbrücker Bahnhof aufgeben und brauchten sich bis zum Ziel ihres Fluges nicht mehr darum kümmern. Von September an werde es ein ähnliches Angebot von Düsseldorf, Köln, Bonn, Würzburg und Nürnberg geben: Hier könnten die Lufthansakunden am Vorabend der Reise ihr Gepäck am Bahnhof aufgeben und erhielten bereits dort ihre Bordkarte.

Wie in Düsseldorf sollen Berlin, Köln/Bonn und Leipzig moderne Flughafenbahnhöfe erhalten.

Die Bahn hat bei Reisen über 100 km 1991 einen Marktanteil von 11,5 % und 1997 schon 18 % erreicht.
Jürgen Weber, Vorstandsvorsitzender der DLH, glaubt, dass bis 1,5 Mio Passagiere jährlich vom Bahnangebot profitieren könnten. Dadurch würden Flugkapazitäten frei, die für Ziele in Europa und weltweit genutzt werden könnten. Deshalb will die DLH die Bahn auch beim Bau des neuen Flughafenfernbahnhofs in Frankfurt/Main unterstützen.

Verspätungen kosten Bahnmanagern Geld

Dr. Ludewig hatte mit den leitenden Mitarbeitern vereinbart, die Zahlung von einem Teil der individuellen Jahresabschlussvergütungen werde daran geknüpft, dass sich die Zahl der Verspätungen gegenüber 1995 halbiert. Tatsächlich lief die Aktion „Zeigersprung" bis zum Mai 1998 erfolgreich. Mit Inkraftreten des Sommerfahrplans kam es aber auf der Stadtbahnstrecke in Berlin *(Wir berichteten hierüber in Nr. 35 der GRV-Nachr.)* zu massiven und länger dauernden Verspätungen. So müssen sich 4 100 Führungskräfte und Experten der DB AG sowie der elfköpfige Vorstand mit weniger Einkommen zufrieden geben. Sie bekamen für das vergangene Jahr ihre Tantieme um rund 8 % gekürzt.

DB AG setzt auf leistungsbezogene Gehaltskomponenten

Zur weiteren Steigerung der Produktivität setzt die DB AG verstärkt auf Anreize zur leistungsbezogenen Entgeltzahlung. Mit der Vereinbarung von Prämien statt eines höheren Fixgehaltes wurde der Grundstein für eine Leistungs- und Zielorientierung auf allen Ebenen erzielt. Für Verbesserungen im Gesundheitszustand, bei der Pünktlichkeit und für Umsatzsteigerungen können jetzt bis zu 60 Mio DM ausgeschüttet werden; dies entspricht 0,5 % der Gehaltssumme. Für die vom Bundeseisenbahnvermögen ausgeliehenen Beamten seien nur Zulagen aber nicht Malusregelungen möglich, deshalb werde sich die DB AG für eine Öffnung des Beamtenrechtes einsetzen. Die DB AG will dieses Ende 1998 auslaufende Beschäftigungsbündnis fortschreiben. Es ist das Ziel, auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten.

Insgesamt waren im DB AG-Konzern Ende 1997 268.273 Mitarbeiter beschäftigt, davon knapp 80.000 Beamte. Die Produktivität konnte allein im vergangenen Jahr um mehr als 10 % erhöht werden.

DIW zu den Trassenpreisen der Bahn

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) war in einer Untersuchung zu dem Ergebnis gekommen, dass sich unter den gegebenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen die angestrebte Vollkostendeckung nicht erreichen lässt. Darüber hinaus machten die Diskussionen um eine Quersubventionierung und Diskriminierungspotentiale des Rabattsystems deutlich, dass eine Preisregulierung für den Fahrweg erforderlich sei, um einen fairen Marktzutritt zu ermöglichen. Das DIW weist darauf hin, dass die DB AG zugleich Anbieter, Betreiber und Nachfrager der Infrastruktur sei.Durch die Bahnreform war das Anlagevermögen des Fahrweges von rund 100 Mrd DM auf nur noch 20 Mrd DM abgewertet worden. Durch die starke Abwertung sind in den ersten Jahren kaum Abschreibungen angefallen, die über Trassenein-

nahmen zu erwirtschaften gewesen wären: Damit werden die kalkulatorischen Kosten kurz- bis mittelfristig gesenkt; das Problem der Netzerneuerung wird jedoch in die Zukunft verschoben.

Eine Preisdiskriminierung wurde auch darin gesehen, dass dem Geschäftsbereich Nahverkehr höhere Rabatte eingeräumt worden sein sollen.

Um eine bessere Rechtssicherheit zu erlangen, hat das Bundesverkehrsministerium im Dezember 1997 die Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung in Kraft gesetzt *(Über die wir bereits berichtet haben. Die Redaktion.)*.

Das DIW kritisiert, dass wegen nicht veröffentlichter Spartenrechnungen bei den jeweiligen Einnahmen und Ausgaben die Kostendeckung des Fahrweges nur geschätzt werden könne. Es hat deshalb nur Annahmen treffen können: Die Kosten für Abschreibungen und laufender Aufwand für Betrieb, Unterhaltung und Verwaltung des Fahrweges werden für 1995 und 1996 mit rund 13 und 13,5 Mrd DM angenommen. Mehr als die Hälfte sei dem Güterverkehr zuzurechnen, 15 % dem Personenfernverkehr und 30 % dem SPNV. Als Einnahmen sind für die beiden Jahre jeweils gut 7 Mrd DM geschätzt worden. Eine Vollkostendeckung sei nur im Nahverkehr erreicht worden, die Deckung im Personenfernverkehr habe zwischen 80 und 90 %, im Güterverkehr nur bei rund 20 % gelegen.

Diese Annahmen und Berechnungen sind von dem für den Fahrweg der DB AG verantwortlichen Vorstandsmitglied Ulf Häusler als unrichtig zurückgewiesen worden.

Die GRV hofft sehr, dass sich die neue Bundesregierung der Trassenpreise der Bahn annimmt und zu einer Höhe führt, mit der die Bahn im Wettbewerb mit der Strasse bestehen kann. Auch die EU strebt eine Harmonisierung der Trassenpreise an. Wir werden die Leser auf dem laufenden halten.

Neue Güterwagen für DB Cargo

Nach Angaben von Dr. Eberhard Sinnecker will DB Cargo in 1998 250 Mio DM in neue Güterwagen und Ladeinheiten investieren. 1570 Neubestellungen sieht die Einkaufsliste für 1998/99 vor, ferner sind 200 Optionen vorgesehen und 700 vorhandene Güterwagen sollen umgebaut werden. Dazu kommen noch 200 Spezialbehälter für den Kombinierten Verkehr. Daneben läuft die Ausmusterung von Waggons - vor allem Stückgutwaggons und zweiachsige offene Schüttgutwagen.

Bei den Neuanschaffungen stehen im Vordergrund Wagen im Montanbereich, bei Kali- und Kohletransporten. Dazu kommen Spezialwagen für den Transport hochwertiger Coils und 100 besondere Tragwagen für Jumbowechselbehälter für den Transport grossvolumiger Kfz-Teile, mit denen DB Cargo den Wettbewerb mit dem reinen Strassentransport stärken will.

Gegenwärtig umfasst der Fuhrpark 145 000 Waggon. Diese Zahl soll zur Jahrtausendwende auf rund 130 000 Wagen reduziert aber gleichzeitig eine Modernisierung und Verjüngung des Wagenparks vorgenommen werden.

HessenCargo läuft nicht

Das Projekt „Hessencargo" ruht bereits ein Jahr, obwohl es die Landesregierung für förderungswürdig hielt und auch wir es als erstes Modell für den Kombinierten Verkehr in der Fläche für förderungswürdig hielten. Damit sollte dokumentiert werden, daß man damit den Güterverkehr in der Fläche auch auf der Schiene realisieren kann. Es handelt sich dabei um ein Ringzugsystem mit nachts verkehrenden Zügen mit festen Fahrplänen und zahlreichen Haltepunkten, an denen Behälter auf- und abgeladen werden sollten. Was sind die Gründe, warum dieses Modell nicht zum Laufen kommt? Das Wiesbadener Beratungsunternehmen „TransCare" hat in einer Studie das HessenCargo untersucht und kommt darin zu der Auffassung, dass es ein mit 1,2 Mio beziffertes Betriebsrisiko gäbe. Dieses Risiko hätte unter drei beteiligten NE-Bahnen, dem Land Hessen und der DB AG aufgeteilt werden müssen. Leider will die DB AG diesen Pilotbetrieb aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklung im Kombinierten Verkehr nicht mittragen.

Die GRV bedauert es sehr, dass dieses Pilotprojekt gerade an der DB AG scheitert. Das Risiko ist wirklich klein, sodass man den Versuch hätte starten können. In anderen Bereichen sind die Risiken von DB Cargo weit grösser.

Endlich haben sie zueinander gefunden: BTZ und DB AG

Am 14.10. unterzeichneten DB Cargo und die Bayerische Trailerzugverkehr für bimodalen Güterverkehr mbH (-BTZ) einen Kooperationsvertrag. Ziel ist, italienisches Obst und Gemüse verstärkt über die Schiene zu transportieren. Die mit Obst- und Gemüsetransporten seit Jahrzehnten vertraute Fa. Papp, München, ist einer der wichtigsten Kunden der BTZ.

In der Kooperation wird DB Cargo die Transportleistung vom Versender zum Empfänger vermarkten, die BTZ übernimmt die speziellen und logistischen Serviceleistungen und stellt eine Flotte von bimodalen Trailern, die sowohl auf der Schiene wie auf er Strasse einsetzbar sind, zur Verfügung. Die verfügbaren Kühltrailer sind für Temperaturen bis zu minus 29 Grad ausgelegt.

Bimodaler Trailer der BTZ *Photo: BTZ*

Zur Zeit fährt fünfmal pro Woche ein bimodaler Zug von Verona über München nach Köln. Von November an soll eine weitere Relation von Hamburg über München nach Verona eingerichtet werden.

Die Parteien sind sich einig, dass die BTZ-Trailer nicht nur auf Kühlgüter beschränkt bleiben.

Grundstein für den Lehrter Bahnhof

Am 9.9.98 wurde der Grundstein für den 800 Mio teuren Lehrter Bahnhof in Anwesenheit von Bundesverkehrsminister Wissmann, dem Berliner Regierenden Bürgermeister Diepgen, dem Vorstandschef der Thyssen A.G Ekkehard Schulz und Bahnchef Dr. Ludewig gelegt, der im Jahre 2003 in Betrieb gehen soll. Hier treffen sich die Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen der Bahn. Schnelles Umsteigen auf den Nahverkehr wird ermöglicht. Auch die Transrapidstrecke Hamburg – Berlin soll hier enden. Der Lehrter Bahnhof wird der grösste Kreuzungsbahnhof Europas.

Bundesverkehrsminister Wissmann nutzte die Gelegenheit, um den Transrapid zu loben, der nicht nur eine Insellösung, sondern Baustein für ein neues Verkehrssystem sein wird. Er würde bald zum Publikumsliebling, der europa- weltweit Beachtung finden wird. Nach Thyssenchef Schulz wird der Transrapid die Geschwindigkeitslücke zwischen Bahn und Flugzeug schliessen.

Inzwischen ist ein grösseres Umbauprogramm bei der DB AG angelaufen. Im Oktober wurden auf einer Ausstellung in Berlin die Planungen vorgestellt. Die Aussagen von Thyssenchef Schulz stehen unter dem Vorbehalt, ob der Transrapid auch kommt. Das Land Mecklenburg Vorpommern hat sich wie das Land Schleswig-Holstein inzwischen vom Transrapid distanziert.

Neuer Tunnel für Mainz

Die Strecke von Mainz Hbf nach Süden mit den bekannten zwei kurzen Tunneln ist nur zweigleisig. Sie stellt für die Fernzüge Köln – Frankfurt und Köln – Mannheim mit zusammen drei EC/IC-Linien und einer IR-Linie, der S 8 nach Frankfurt und mehreren Regionalstrecken einen ausgesprochenen Engpass dar. Dieser soll durch einen 1300-m langen Tunnel mit weiteren zwei Gleisen beseitigt werden. Mit dem Bau wurde bereits begonnen. Er ist schwierig, weil Sprengungen nicht zugelassen sind. Deshalb müssen die 170 000 cbm Erde und Felsmassen mit Bagger ausgebrochen werden. Ihr Abtransport erfolgt auf der Schiene. Die Kosten von 85 Mio DM trägt der Bund im Rahmen des Bundesschienenausbaugesetzes.

Gefahrgutzüge der DB AG sollen sicherer werden

Ein im August veröffentlichter Zwischenbericht einer Arbeitsgruppe von Experten des Bundesverkehrsministeriums, des Eisenbahnbundesamts und der DB AG empfiehlt Sofortmassnahmen zur Vermeidung von Güterzugunfällen.

Vor allem sollen die Leitungswege dieser Güterzüge verändert werden als Konsequenz aus den Kesselwagenunfällen des vergangenen Jahres. Bisher benutzten die Gefahrgutzüge nahezu alle Hauptstrecken und durchquerten die Ballungsräume. In einer externen Studie lässt die Bahn derzeit untersuchen, welche Möglichkeiten es gibt, die Ballungsräume zu umfahren. Die gefundenen Alternativrouten sollen mit dem derzeitigen Laufweg verglichen werden.

Weiter sollen die Ladevorschriften überarbeitet werden mit dem Ziel, dass die Absender stärker auf sichere Verladung der Güter kümmern sollen, was die Bahn gleich beim Absender überprüfen soll. Auch innerbetrieblich sollen Vorkehrungen getroffen werden, um das Risikopotential zu minimieren, wozu Mitarbeiterschulungen gehören. Auch die Triebfahrzeuge dieser Güterzüge sollen schrittweise mit Zugbeeinflussung ausgerüstet, der Zugfunk muss ausgedehnt und Anlagen zur Ortung von Heissläufern eingerichtet werden.

Kein Ruhmesblatt für Siemens

Die Norwegischen Staatsbahnen (NSB) erhoben massive Vorwürfe gegenüber der Firma Siemens, weil es der Firma nicht gelungen ist, bei 12 gelieferten Diesellokomotiven (Die Bestellung erfolgte im Jahre 1992) die vertraglich vereinbarte Betriebszuverlässigkeit zu garantieren. Hatte sich schon die Auslieferung der Fahrzeuge erheblich verzögert, so mussten die Lokomotiven wegen erheblicher Mängel aus dem Verkehr gezogen werden. Siemens konnte auch keinen akzeptablen Plan zur Ertüchtigung der Lokomotiven innerhalb eines vertretbaren Zeitraumes vorlegen. Die NSB fordern deshalb jetzt die Rückzahlung des vollen Kaufpreises sowie eine Kompensation für die durch die Ausfälle der Lokomotiven, die nach Meinung der NSB grundlegende Konstruktionsfehler haben, entstandenen Kosten zu ersetzen.

Pannen bei den Neigezügen von Adtranz

Während sich die 20 Neigezüge (Bauart VT 610) mit der vom Pendolino der Firma Fiat stammenden Neigetechnik seit 1992 im Raume Nürnberg bewähren, gerät der Bahntechnikkonzern Adtranz wegen der zunächst 50 vornehmlich für den Einsatz auf den Strecken Saarbrücken – Trier – Köln, Koblenz – Limburg – Giessen und Saarbrücken – Mainz – Frankfurt/M vorgesehenen VT 611 zunehmend unter Druck. Im Unternehmen werden wohl bald die Konsequenzen gezogen werden.

Neigezug Baureihe 610 im Raum Nürnberg
Eisenbahnrevue 10/98

Die Pannenserie riss nicht ab. Die Neigetechnik von Adtranz ist eine Weiterentwicklung der Panzerrohr-Stabilisierung des Leopard 2. Das Eisenbahnbundesamt untersagte zunächst den weiteren Betrieb ganz; neuerdings sind die Züge nach Nachbesserungen wieder im Einsatz jedoch ohne Neigetechnik und mit einer auf 120 km/h begrenzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit (vorher 160 km/h). Da weiter ein Grossauftrag von weiteren 150 Neigetechnik-Zügen vom Nachfolgetyp VT 612 ansteht, muss die Bahn entweder warten bis die Neigetechnik von Adtranz ausgereift ist oder völlig umdenken.
Jetzt rächt es sich doch, wenn man die Fahrzeuge einfach von der Stange einkauft. Früher gingen dem Einsatz von neuen Fahrzeugen längerfristige Erprobungen durch die BZÄ Minden und München voraus. Mancher erfahrene Konstrukteur der früheren DB ist leider in vorzeitigen Ruhestand geschickt worden. Jetzt, wo es zu spät ist, sucht man solche Kräfte vergebens.

Die GRV meint, dass das Image der deutschen Bahnindustrie durch diese Pannen und durch die zwangsweise Rücknahme von 12 Lokomotiven für Norwegen, die nicht richtig zum Laufen kamen, schwer angeschlagen ist. Das ist für Auslandsaufträge für den Transrapid auch nicht gerade förderlich. Personelle Konsequenzen sind unausbleiblich.

Andere Verkehrsträger

Fahrradunfälle nahmen 1997 zu

Wie das Statistische Bundesamt im Juli berichtete, nahmen die Fahrradunfälle 1997 um 10 % zu.
72 667 Radler, darunter 672 Mitfahrer, verunglückten, davon 679 tödlich (+ 14 %!). Die Zahl der Schwerverletzten stieg um 8,7 % auf 17 112 , die der Leichtverletzten um 11 % auf 54 876. Kinder unter 15 Jahren stellten mit 24 % (17 604) den grössten Anteil (+ 8,1 %). 66 Kinder starben; das waren 9,7 % der tödlich Verletzten.

Am häufigsten krachte es zwischen Rad- und Autofah-

Kennzahlen DB Konzern

DB Umweltbericht 1997

Infrastruktur			
Betriebslänge (km)	41.718	40.826	38.450
davon elektrisch betrieben	18.164	18.460	18.652
techn. gesicherte Bahnübergänge	12.898	14.170	13.716
Fahrzeuge			
Triebköpfe ICE 1/ ICE 2	120	140	166
elektr. Lokomotiven	3.562	3.535	3.579
Diesellokomotiven	2.984	2.864	2.796
Kleinlokomotiven	2.378	2.244	2.024
Dieseltriebwagen u. Triebzüge	702	726	618
S-Bahn-Züge Wechselstrom	1.457	1.421	1.438
Schienenomnibusse	157	141	147
Mittelwagen ICE 1/2, einschl. Steuerwagen	634	711	998
Wagen IC/EC	2.132	2.130	2.135
Wagen IR/ D-Zug	2.233	2.209	2.105
Schlaf-,Liege-/Gesellschaftswagen	728	686	677
Fahrzeuge Nahverkehr [1]	12.920	13.008	12.593
bahneigene Güterwagen	175.081	163.778	147.237
eingestellte Privatgüterwagen	77.487	71.229	65.781
Mitarbeiter			
Personalbestand DB AG (31.12.)	276.957	246.859	223.523
weibliche Mitarbeiter	43.556	37.945	34.166
ausländische Mitarbeiter	7.199	6.427	5.503
Auszubildende	17.887	16.396	15.619
Leistungen			
Reisende (in Mio.) Nahverkehr	1.195	1.248	1.235
Reisende (in Mio.) Fernverkehr	139	144,5	145,4
mittlere Reiseweite Nahverkehr (km)	24,7	24,3	22,8
Personenkilometer Nahverkehr DB AG (Mio. Pkm)	29.570	29.237	26.364
Personenkilometer ausgegl. Konzerngesellsch. (Mio. Pkm)	2.463	4.199	5.894
mittlere Reiseweite Fernverkehr (km)	222,6	216,4	213,1
Personenkilometer (Mio. Pkm) Fernverkehr	30.944	31.265	30.989
Personenkilometer DB AG (Mio. Pkm) ges.	60.514	60.502	57.353
Personenkilometer DB AG Konzern (Mio. Pkm)	62.977	64.701	63.247
beförderte Güter (Mio. t) [2]	300,4	287,9	295,5
Tariftonnenkilometer (Mio. tkm) [2]	69.492	67.880	72.614
Schienenverkehrsleistung DB AG Konzern (Mio.Pkm+tkm)	132.469	132.581	135.861

	1994	1995	1996	1997
Kennzahlen DB Konzern				
Schienenverkehrsleistung (in Mrd.[Pkm+tkm])	130,7	132,5	132,6	135,9
Mitarbeiter (jeweils am 31.12.)	336.042	312.579	288.768	268.273
Umsatz (in Mio. DM)	28.933	29.824	30.221	30.466
Ergebnis vor Steuern (in Mio. DM)	491	553	721	359
Bilanzsumme (in Mio. DM)	42.037	52.064	57.935	66.287
Eigenkapital (in Mio. DM)	12.161	12.279	13.125	16.473
Bruttoinvestitionen (in Mio. DM)	13.942	14.334	15.199	13.957
Cash-flow vor Steuern (in Mio. DM)	2.888	2.826	3.475	3.585

Umweltdaten DB AG [1]

Primärenergieverbrauch Traktion und stationäre Prozesse (in GWh)	42.961	43.235	43.550	43.768
Wasserverbrauch (in Mio. m³)	25,0	21,0	21,8	23,4
Schallschutzvorsorge (in Mio. DM)		385 [2]	170	200
Emissionen der Traktion (Dieseltriebfahrzeuge und Kraftwerksemissionen der elektrischen Traktion)				
Kohlendioxid (in 1000 t)	8.240,0	8.095,2	8.162,5	8.380,6
Kohlenmonoxid (in t)	8.671	8.417	8.411	8.153
Stickoxide (in t)	40.788	39.122	37.587	35.368
unverbrannte Kohlenwasserstoffe (in t)	3.479	3.316	3.126	2.942
Schwefeldioxid (in t)	36.291	25.810	18.339	14.901
Ruß, Partikel (in t)	1.991	1.757	1.620	1.472

[1] Abweichungen gegenüber dem Umweltbericht 1996 durch Einbeziehung ausgegliederter Nahverkehrsgesellschaften
[2] kumulierter Wert

reren; 46 302 solcher Unfälle wurden registriert, das sind 75 % der Gesamtzahl. Bei 4 212 Unfällen (6,9 %) gab es Kollisionen zwischen Radfahrern, und an 3 636 (5,9 %) waren Fussgänger beteiligt. Schuld an den Unfällen waren zu 43 % die Radfahrer.

Netz 21 für die Strasse

Bei der Vorlage des verkehrspolitischen Konzepts des Bundesverbandes des Deutschen Gross- und Aussenhandels (BGA) sagte dessen Vorsitzender, Gerd Riemann, dass die Strasse ein ähnliches Netz 21, wie die Schiene brauche, um den Güterverkehr vom Personenverkehr zu trennen (Road-Freight-Ways). Man stellt sich dabei mindestens zwei Nord-Süd- und zwei Ost-West-Güterautobahnen vor. Der Verband wendet sich auch gegen das Sonntagsfahrverbot für Lkw. Um diese Güterverkehrsstrassen zu bauen, bedürfe es keiner höheren Abgaben und Steuern, wenn diese ausschliesslich zweckgebunden für den Strassenverkehr eingesetzt würden. Im übrigen sei die Bahn nur bedingt für den Güterverkehr einsetzbar, da es sich bei ihr nicht um ein universelles Verkehrsmittel handle.

Riemann scheint überhaupt nichts von den ungedeckten externen Kosten der Strasse zu wissen, sonst hätte er nicht eine solche Milchmädchenrechnung aufgemacht. Wenn schon die Eisenbahn kein universelles Verkehrsmittel ist, das vor jeder Haustür halten kann, so ist sie gerade für weite Strecken prädestiniert. Dieser Verkehr sollte ausschliesslich ihr vorbehalten sein, dann braucht man kein Netz 21 für die Strasse.

Ausland

Die NEAT der Schweiz

Wenn die Schweiz ihre immer noch sehr starke Stellung im nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr halten will, braucht sie Bahn 2000, die neue Alpentransversale (NEAT) und die Anschlüsse an die Hochgeschwindigkeitsnetze ihrer Nachbarn. Eine Umfahrung der Schweiz würde sich vor allem für die Kasse der Schweizer Bahnen sehr negativ auswirken und sicher die Lebensqualität der Schweiz beeinträchtigen.

Man hofft in der Schweiz, dass das Volk am 29. November zugunsten der Neuregelung der Finanzierung für den öffentlichen Verkehr stimmen wird. Dabei geht es um Ausgaben von 36,5 Mrd DM, und zwar für vier Projekte: Neat, Bahn 2000, Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und um die Lärmsanierung des bestehenden Netzes. Von den 36,5 Mrd DM entfallen auf die Neat 16,3 Mrd DM, die Lärmsanierung kostet 2,7 Mrd DM. Ein Viertel der Neat-Kosten soll über die Mineralölsteuer (264 Mio DM/Jahr) finanziert werden. Von einer Erhöhung der Benzinpreise um 6 Pfg/l wird abgesehen

Das Umfahren der Schweiz über eine Hochleistungsbrennerbahn braucht die Schweiz nach Auffassung der GRV nicht befürchten, weil dort die Realisierung in weiterer Ferne zu liegen scheint als der Bau der NEAT. Anders sieht es bei der Konkurrenzierung durch die attraktive Strecke Paris – Mailand durch den Mont Cenis aus. Dieses Projekt scheint gut voranzukommen.

Der wichtigste Korridor, der durch die Schweiz führt, ist die Verbindung Frankreich/Deutschland – Italien. Er führt entweder über den Gotthard oder den Simplon. Eine schnelle West-Ost-Verbindung durch die Schweiz : Genf – Zürich – St. Gallen als Teil einer europäischen Verbindung Lyon – Zürich – München, wird konkurrenziert durch den Korridor Paris – München im Norden und den Korridor Lyon – Mailand – Venedig im Süden. Dieser Korridor spielt eine untergeordnete Rolle, was schon daran zu ersehen ist, dass auch Deutschland keine Anstalten zum Ausbau der Strecke Lindau – München macht.

Gemäss Bundesbeschluss vom 21.3.98 ist für die Ausführung des NEAT-Konzepts „laufend der bahntechnologische Fortschritt" umzusetzen. Damit dürfte der Einsatz der Neigetechnik gemeint sein.

Neigetechnik ist allerdings **kein Ersatz für den Bau von neuen Strecken.** Sie kann aber Fahrzeitgewinne von 10 bis 15 % auf konventionellen Strecken bringen, die von Hochgeschwindigkeitszügen im Vor- oder Nachlauf von Neubaustrecken befahren werden. Kombinationen von NBS und konventionellen Strecken erleichtern die Etappierung von NBS: Ein aktuelles Beispiel ist Frankreich, welches den TGV Paris – Strassburg vorerst mit einer NBS aus dem Pariser Raum bis zum Moseltal, d.h. auf rund 2/3 der Gesamtlänge, einführen will. Zwischen dem Moseltal und Strassburg werden die TGV auf der vorhandenen Strecke über Nancy fahren. Sie kommen damit rascher voran als die bisherigen lokomotivbespannten Züge. Als extremes Beispiel verkehrt der TGV Paris – Zürich zu 5/7 der Gesamtstrecke auf konventionellem Gleis. Statt reiner Neubaustrecken entstehen Kombinationen von Ausbau- und Neubauabschnitten mit Einsatz der Neigetechnik. Entscheidend bleibt mit gegebenem Aufwand an finanziellen Mitteln einen möglichst hohen Fahrzeitgewinn herauszuholen.
Das Hochgeschwindigkeitsnetz entwickelt sich in Europa ständig vorwärts. Die Abstimmung des Schweizer Volkes Ende November wird es der Schweiz ermöglichen, den Anschluss an das Europäische Geschwindigkeitsnetz mit den NEAT und den Anschlussstrecken zu schaffen. Die Vorteile daraus sind mannigfaltig (was man sich auch bei uns immer wieder vor Augen halten sollte.): Entlastung der Strassen, Teilhabe an der Entwicklung des modernen Reiseverkehrs und Förderung des Tourismus, Aufwertung des ganzen Systems öffentlicher Verkehr in der Schweiz, Stärkung der heimischen Zulieferindustrie und damit Sicherung von Arbeitsplätzen, Erhalt und Förderung eines attraktiven Reiselandes Schweiz, wirtschaftliche Standortvorteile für unser Land.

Wir müssen noch hinzufügen, dass durch immer mehr Hochleistungsstrecken der emissionsträchtige Flugverkehr über kurze und mittlere Strecken in der BRD mehr und mehr an Bedeutung verliert.

Freight-Freeways, die grosse Enttäuschung in der Schweiz

Von den drei Linienführungen der Freeways war eine durch die Schweiz vorgesehen worden. Die Schweiz gab seine Zustimmung zu dem Projekt, das von der EU-Kommission initiiert worden war. Sechs Monate nach dem Start ist noch kein Zug gefahren auch nicht durch die Schweiz. Und wie viel wurde darüber geredet: Mit den Güterfree-Ways wollte man bis zu 40000 Lkw/Jahr von der Strasse auf die Schiene bringen.

Der Zugang für Dritte sei zwar möglich, aber es gibt diese Dritten noch gar nicht. Ferner verzögern die unterschiedlichen Trassenpreise die Umsetzung. In einigen Ländern werden die „Dritten" durch zu hohe Trassenpreise abgehalten, anderswo ist man an „Dritten" gar nicht interessiert. Nur Holland als Lastkraftwagenspediteur par excellence, bot die Trassen zum Nulltarif an (jetzt kostet dort der Zugkm symbolisch 1 Ecu.). Alle anderen Länder einschliesslich der Schweiz verlangen etwa drei bis siebenmal mehr. Dazu verlangte Italien, dass der Grossraum Mailand erst vom 1.7.98 integriert werden dürfe. Dabei ist Mailand viel wichtiger als die von den Politikern festgelegte Linienführung bis ins kalabrische Gioia Tauro. Da vom Oktober an auch die Skandinavier einsteigen wollen, könnte doch vielleicht eine Wende eintreten.

Kooperation Schweizer Bahnen im Transitverkehr

Die Schweizer Bern-Lötschberg-Simplonbahn (BLS) wird in Zukunft mit der DB Cargo zusammenarbeiten. Die nach der SBB zweitgrösste Bahn der Schweiz will damit ein Gegengewicht zu dem kürzlich unterzeichneten Vertrag der SBB mit den Italienischen Staatsbahnen (FS) im Gütertransport über die Gotthardroute setzen. Damit könne der Transitverkehr über den Lötschberg gestärkt werden. Nachdem DB Cargo ihren Güterverkehr mit der Niederländischen Bahntochter NS Cargo zu Rail Cargo Europe zum 1.1.99 zusammenlegt, erwartet die BLS nicht nur grosse Gütermengen aus Deutschland sondern auch aus den niederländischen Häfen. Zusätzlich kann die BLS in Italien z.B. den Hafen Genua in die Ehe einbringen.
Noch in diesem Jahr soll das Kooperationsabkommen zwischen DB Cargo und BLS unterzeichnet werden. Im Juni und Juli hatten die beiden Bahnen bereits Versuchsfahrten von schweren Güterzügen über den Lötschberg unternommen *(siehe besonderen Beitrag hierzu in diesem Heft.)*.

Bilanz der ÖBB für 1997 – Bestes Jahr seit Unternehmensgründung

Die ÖBB erzielten dank einer aggressiven Marktoffensive einen Tonnagezuwachs um 6 % auf 75,7 Mio t

gegenüber 1996. Bei der Beförderungsleistung von 9,2 t/ Einwohner liegt Österreich an der Spitze in Europa. Im Vergleich dazu liegen die entsprechenden Zahlen in der Schweiz bei 6,7 t, in Deutschland bei 3,6 t in Frankreich bei 2,3 und in Italien bei 1,4 t.

Der Umsatz der ÖBB stieg im vergangenen Jahr um 1,7 % auf 3,9 Mrd DM.

Der Betriebserfolg im Absatzbereich stieg gegenüber 1996 von 213 auf 284 Mio DM. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verbesserte sich um 44 % auf 185 Mio DM.

Der Personalaufwand sank im Bereich Absatz um 4,4 % auf 2,1 Mrd DM und in der Infrastruktur um 4,7 % auf 1,7 Mrd DM.

Auch die Entschuldung der ÖBB lauft gut. Der ursprüngliche Betrag von 2,5 Mrd Dm konnte auf 1,9 Mrd DM gesenkt werden.

Für die Benutzung der Infrastruktur hat die ÖBB 1997 an den Staat 480 Mio DM abgeliefert.

Cargo Österreich erzielte mit Einnahmen von 1,8 Mrd ein Umsatzplus von 5,2 %. Von den 75,7 Mio t entfielen auf Complet Cargo (=Wagenladungsverkehr) 57 Mio t (+7,7 %), auf CombiCargo 16,8 Mio t (+1,6 %) und 530 000 t auf ExpressCargo (+9 %). CompletCargo hatte im internationalen Verkehr einen Zuwachs von 9,3 %, im nationalen einen solchen von 4,1 %. Im Kombinierten Verkehr (CombiCargo) wurde der Grösste Teil im internationalen Verkehr befördert, im nationalen 1,9 Mio t. Die Rollende Landstrasse verhielt sich zum unbegleiteten Combi-Verkehr wie 7,5 Mio t zu 9,3 Mio t. Beim nationalen Stückgutverkehr sind die ÖBB mit dem Produkt „Bahn-Express" mit einem Marktanteil von 10 % unangefochtener Marktführer.

Für 1998 peilen die ÖBB ein ähnliches Ergebnis wie in 1997 an.

NS Cargo defizitär trotz Mengenzuwachs

NSCargo der Nederlands Spoorwegen (NS) wird 1998 mit einem Verlust abschliessen, obwohl die NS in den ersten sechs Monaten einen Gewinn von 88 Mio DM(um 32 % mehr als im Vorjahr) erzielte. Der Umsatz - 98 Mio hfl - war ebenfalls um etwa 7 % höher als im gleichen Zeitraum des Jahres 1997. An dem Zuwachs waren vor allem der Reiseverkehr und die Bahnhöfe beteiligt.

Das Transportaufkommen des Güterverkehrs erhöhte sich um 1,5 % auf 12,4 Mio t. Interessant ist, dass der klassische Wagenladungsverkehr immerhin 8,6 Mio t brachte. Für Tonnagegewinne sorgten vor allem die Erztransporte von Rotterdam zu den deutschen Hochöfen. Im grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr wurden mit 184 000 Sendungen 16,7 % mehr Container befördert als im Vorjahr. Auch im nationalen KLV-Verkehr wuchs das Aufkommen um 3 % auf 58 000 Einheiten. Aber im Umsatz musste ein Rückgang von 5 Mio hlf auf 145 Mio hlf hingenommen werden. Das Ergebnis pro Tonne sank von 13,8 auf 11,7 hlf/t. Besonders im Güterverkehr verlief die Reorganisation des Unternehmens langsamer als angenommen. Der Aufbau eines eigenen Lokführerstammes nimmt wesentlich mehr Zeit in Anspruch.

Gioia Tauro

DVZ 99

Warum endet einer der Freightways im Hafen von Gioia Tauro am Südzipfel der italienischen Halbinsel? Seit zwei Jahren gibt es dort einen Container Terminal, der in den ersten sechs Monaten 1998 ein Behältervolumen von über 1 Mio Standardcontainer (TEU) umschlug. Im gleichen Zeitraum wurden 1637 Schiffe be- oder entladen. Hier gibt es vor allem Abfahrten in die USA und nach Asien. Die NS wollen Gioia Tauro als Umschlaghafen für aus Asien eingeführte Neufahrzeuge nutzen. Einen weiteren Wachstumsschub könnte der geplante Ro/Ro-Terminal auslösen, der Gioia Tauro mit La Spezia verbinden soll. Der Hafen arbeitet derzeit mit 14 Containerbrücken und 650 Beschäftigten.

Die GRV meint, dass vielleicht doch der Freightway nach Gioia Tauro an Interesse gewinnen wird, vor allem, wenn dieser italienische Hafen sich für Transporte nach Asien (durch den Suezkanal wird der Fahrweg der Schiffe gegenüber Abfahrten von deutschen oder holländischen/belgischen Häfen um Tage verkürzt.) spezialisiert.

Änderung der französischen Bahnreform

Nach der Reform der französischen Eisenbahn soll nun auch das Infrastrukturunternehmen Rèsau Ferrè de France (RFF) von einem Teil der drückenden Schulden entlastet werden, und zwar soll der Staat über die kommenden drei Jahre 9 bis 12 Mrd DM „Altschulden" übernehmen. RFF erhielt 1997 nur eine Beihilfe von 2,4 Mrd DM und die SNCF zahlte 1,8 Mrd DM Streckenbenutzungsgebühren. Dem standen allein 3,9 Mrd DM an Investitionen gegenüber, die sich zusammen mit dem

Schuldendienst zu einem Defizit von 3,9 Mrd DM summierten. Deshalb will die Regierung die jährliche Beihilfe auf knapp 3 Mrd DM aufstocken. Zwischen dem Verkehrsministerium, der SNCF und dem RFF laufen derzeit Verhandlungen mit dem Ziel einer Anhebung der Trassenbenutzungsgebühren. Da die SNCF in diesem Jahr erstmalig einen Gewinn einfahren wird, wäre sie durchaus in der Lage, höhere Benutzungsgebühren zu zahlen. Aber hier gibt es im Detail noch erheblichen Klärungsbedarf.

Da die Gewerkschaften am liebsten die Bahn in ihrer alten Form als Staatsbahn sähen, will der französischen Verkehrsminister einen „Hohen Rat für den öffentlichen Dienst der Bahn" einrichten, dem auch die Bahnnutzer und die Gewerkschaften angehören sollen. Der Rat soll über eine gedeihliche und ausgewogene Zusammenarbeit von SNCF und RFF wachen.

Frankreich erhöht den Preis für Dieselkraftstoff

Der Budget-Entwurf der französischen Regierung sieht eine Verteuerung des Dieselkraftstoffes vor. Die Differenz wische Diesel- und Benzinpreis soll über sieben Jahre hinweg völlig abgebaut werden. Während in Europa die Differenz zwischen Benzin und Diesel bei 28 Pfennig liegt, beträgt sie in Frankreich 43 Pfennig. In Frankreich kostet der Liter Super an der Tankstelle 1,79 DM und der Liter Diesel 1,24 DM.

Aber das Transportgewerbe soll von der Verteuerung weitgehend verschont werden. Pro Lastwagen werden die Mehrkosten von 35 000 Litern erstattet. Dies entspricht etwa einer Fahrleistung eines Lkw von 100 000 km. Deshalb fordern verschiedene Verbände noch eine Nachbesserung, weil Lkw, vor allem beim Einsatz von zwei Fahrern, eine höhere Strecke zurücklegen.

Wegen der krebsgefährdenden Russpartikel des Dieselkraftstoffes sollte auch in Deutschland der Preisvorsprung des Dieselkraftstoffes abgebaut werden, meint die GRV.

Schweiz stimmt für Schwerverkehrsabgabe

Mit 57,3 % stimmten die schweizer Bürger am letzten Septemberwochenende für die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Die Zustimmung fiel deutlicher aus als die Regierung es erhofft hatte.

Die LSVA soll den Schwerverkehr verursachergerecht belasten und vermehrt auf die Schiene bringen. Die Abgabe beträgt anfangs 2 Pfg pro t und km. Bis zum Jahr 2005 soll sie für die dann zugelassenen 40- t-Lkw auf gut 3 Pfg steigen. Die Transitfahrt Basel – Chiasso wird für ein schweres Fahrzeug dann knapp 400 DM kosten (heute 30 DM).

Der Ertrag von jährlich 1,8 Mrd DM, zu dem ausländische Fahrzeuge etwa ein Drittel beisteuern, soll in die Verkehrsinfrastruktur fliessen. Zwei Drittel kann der Bund für die Neuen Eisenbahntransversalen (NEAT) und die anderen Eisenbahngrossprojekte verwenden, wenn die NEAT-Vorlage und ihre Finanzierung vom Volk und den Ständen am 29.11.98 gebilligt werden. Ein Drittel der LSVA erhalten die Kontone für den Ausgleich ihrer ungedeckten Strassenkosten. Jeder Haushalt in der Schweiz wird damit nach Aussagen von Verkehrsminister Moritz Lauenberger mit bis zu 60 DM/Jahr belastet werden.

Die GRV meint, dass mit diesem Entscheid des Schweizer Volkes klar geworden ist, dass sich der Bürger von dem überbrandenden Lkw-Verkehr überfordert fühlt. Diese Aussagen sollte sich die Deutschen Politiker zu eigen machen, denn auch bei uns fühlen sich die meisten Bürger von der Lkw-Lawine betroffen. Sie wird auch die Verhandlungen der neuen Regierungskoalition nicht unbeeindruckt lassen.

Umweltschutz

Umweltbericht der DB AG 1997

Der 48 Seiten umfassende Umweltbericht (2. Umweltbericht) ist zu beziehen bei der DB AG, Bahn-Umweltzentrum, Ruchestr. 104, 10365 Berlin. Wir zitieren aus diesem Bericht.

Die strategischen Umweltziele der DB AG

- Senkung des spezifischen Primärenergieverbrauches für die Verkehrsleistung (sämtliche Zug- und Rangierleistungen) um 25 % bis 2005 gegenüber 1990,
- Verringerung des absoluten Primärenergieverbrauches bei stationären Prozessen (Heizung, Anlagen- und Maschinenbetrtieb, Beleuchtung usw.) um ebenfalls 25 % im gleichen Zeitraum,
- Senkung der Emissionen von Luftschadstoffen und Kohlendioxid um 25 - 30 %.
- Verbesserungen bei der Abfallvermeidung und -entsorgung in einer Kreislaufwirtschaft,
- Beseitigung ökologischer Altlasten

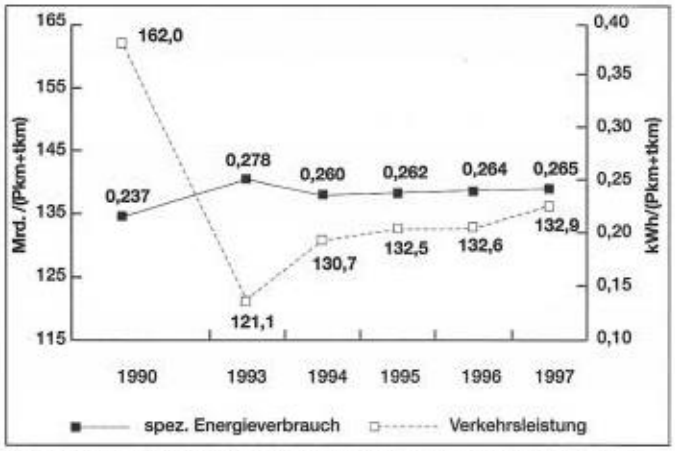
- weitere Massnahmen, z.B. bei der Vegetationskontrolle am Fahrweg. Geschlossene WC-Systeme.

Ergebnisse in der Umsetzung

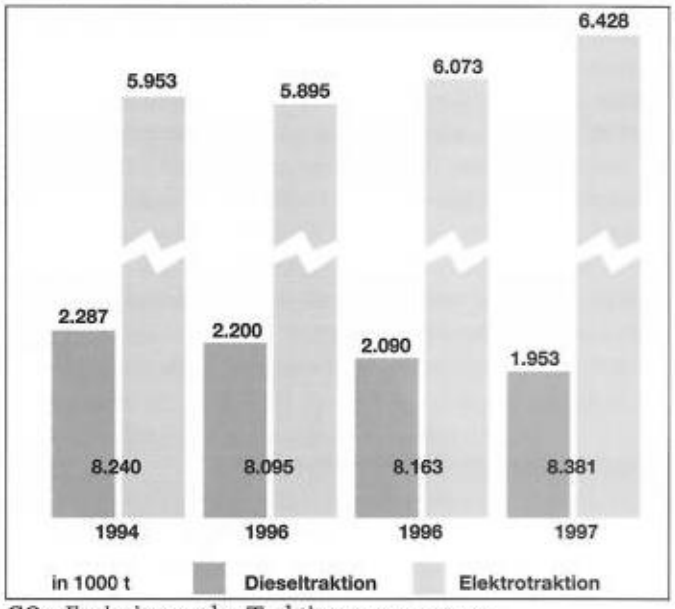
Seit 1990 konnte die DB AG den **Gesamtenergieverbrauch** von 52.283 GWh auf 43.768 GWh senken. Das ist eine Reduzierung um 16,3 %.

Beim **Energieverbrauch für stationäre Prozesse** wurde gegenüber 1990 eine Senkung von 13.948 GWh auf 7.788 GWh erreicht. Damit ist die Zielsetzung 25 % mit erreichten 44 % bereits übertroffen.

Bei der **Traktion** sank der **Primärenergieverbrauch** auf 35.980 GWh (= - 6,1 % gegenüber 1990). der Trend entwickelt sich langsamer. Grund dafür sind steigende Verkehrsleistung und Verbesserung des Bahnangebots (höhere Geschwindigkeit und verstärkter Einsatz klimatisierter Züge).



Schienenverkehrsleistung DB Konzern und spezifischer Energieverbrauch 1990 - 1997



CO2-Emissionen der Traktion 1994 – 1997

Grafiken: DB Umweltbericht 1997

Der **spezifische Traktionsenergieverbrauch** (Verbrauch je Leistungseinheit) ist gegenüber 1990 um 6,1 % gestiegen. Ursache hierfür ist der konjunkturbedingte Rückgang der Verkehrsleistungen, verbunden mit schlechter Auslastung bei weiter gewollter Präsenz am Markt, vor allem in den neuen Bundesländern. 1994 wurde der Trend jedoch gestoppt, ohne dass sich verkehrs- und witterungsbedingte Mehraufwendungen signifikant auf den spezifischen Energieverbrauch auswirkten. (von 0,260 kwh/Pkm + tkm in 1994 auf 0.265 kwh/pkm + tkm in 1997).

Im Zeitraum von 1994 bis 1997 sind Senkungen der **Emissionen in die Luft** und zwar bei den Komponenten CO,NOx, HC, SO2 und Russ-Partikel bis 58,9 % eingetreten, während die Emission von CO2 gestiegen ist. Letzteres ist auf die Erhöhung des Anteils der elektrischen Zugförderung zurückzuführen, der eine höhere Stromproduktion aus den Kraftwerken erforderlich machte.

Bei den **Schallemissionen** sind die Versuche für den Low-Noise-Train zu nennen sowie Modifizierungen der Bremssysteme und das Abschleifen von Schienenriffeln.

Bei der **Abfallvermeidung und - entsorgung** steht die DB AG vor der bundesweiten Einführung eines Umweltinformationssystems noch in diesem Jahr.

Für die Erkundung und Sanierung **ökologischer Altlasten** wendete die DB AG in 1996 und 1997 je 120 Mio DM auf.

Ende 1997 waren 1.728 Nahverkehrsfahrzeuge und 1.958 Fernverkehrsfahrzeuge mit **geschlossenem WC-System** ausgerüstet. Das sind bereits 30 % des Fahrzeugbestandes. Die Umbauaktion soll bis 2002 abgeschlossen sein. (Neben dem ökologischen Effekt hat die Umrüstung auch einen ökonomischen Effekt: Durch Reduzierung des Wasserverbrauchs auf 0,5 bis 0,8 l/Spülvorgang konnten bei der DB AG 132.000 cbm Wasser eingespart werden.)

Die Bahn leistet einen wichtigen Beitrag dazu, das Spannungsfeld zwischen Mobilität und Umweltschutz zu verkleinern.

Rund 20 % der Kohlendioxid-Emissionen werden in Deutschland durch den Verkehr verursacht. Etwa 88 % dieser Belastungen sind auf den Strassenverkehr zurückzuführen. Die Vorteile der Bahn sind insbesondere:

- Bei einer vergleichbaren Leistungskapazität benötigt die Bahn weniger Bodenflächen als Strasse oder Binnenschiffahrt.
- Der auf den Pkm oder tkm bezogene Energieverbrauch ist niedriger als beim Strassen- oder Luftverkehr.
- Entsprechend sind die Schadstoffemissionen der Bahn geringer.
- Günstig beeinflusst wird die Umweltbilanz der Bahn durch die Möglichkeit, Bremsenergie in Elektroenergie umzuwandeln und in das Netz zurückzuspeisen.

Netz 21

Über die Investitionen in die Infrastruktur hinaus schafft die Konzeption des Netzes 21 Voraussetzungen für mehr Verkehr auf der Schiene. U.a. durch Neustrukturierung des Netzes in die drei Netztypen:
Vorrangnetz (ca. 10.500 km), Leistungsnetz (ca 10.000 km) und Regionalnetz (ca 21.000 km) werden die Ziele

- Entmischung von schnelleren und langsameren Verkehrsarten, Harmonisierung der Geschwindigkeiten und Beseitigung von Streckenengpässen sowie
- Ausschöpfung bestehender Verkehrspotentiale und Vermarktung freier Trassen

verfolgt. Züge mit annähernd gleichem Tempo ermöglichen dichtere Zugfolgen als das Nacheinander von Zügen unterschiedlicher Geschwindigkeiten. Das erlaubt zusätzliche Transporte auf der Schiene z.T. ohne ergänzende Infrastruktur, wodurch auch die Kosten gesenkt werden können.

Bahn-Agenda 21

Zentrales Programm zur Weiterentwicklung des Umweltschutzes und zur Sicherstellung einer umweltverträglichen Mobilität ist die vom Umweltbeirat der DB AG angeregte Bahn-Agenda 21. Darin wurden in Anlehnung an die Erkenntnisse der Umweltkonferenz in Rio de Janeiro 1992 ökologische, ökonomische und soziale Anforder-

ungen an eine nachhaltige Entwicklung des Unternehmens formuliert. Das Grundanliegen der Bahn-Agenda 21 ist:

- Durch Stärkung der ökonomischen Leistungsfähigkeit der Bahn mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern und damit einen Beitrag zur Sicherung einer umweltverträglichen Mobilität der Gesellschaft zu leisten.
- Die Leistungssteigerung des Unternehmens zu erreichen, ohne die Umweltbelastungen zu erhöhen.
- Die Gleichrangigkeit der Bewertung von ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen der Geschäftsprozesse zu verankern.

Roland Heinisch, Vorstandsmitglied für Forschung und Entwicklung, meint:

In diesem Sinne helfen uns Forschung und Entwicklung, Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz im Gleichschritt fortzuführen. Beide Grössen sind unabdingbare Voraussetzungen dafür, die Position der Bahn im Wettbewerb der Systeme zu stärken.

Hoffnung für die Alpen?

Beim „Übereinkommen zum Schutz der Alpen" oder kurz Alpenkonvention handelt es sich um ein zwischen Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Österreich, Slowenien und der Schweiz sowie der EU völkerrechtlich verbindliches Übereinkommen. Die Rahmenkonvention ist im November 1991 zustande gekommen und wurde in den Jahren 1994 bis 1996 von sechs Teilnehmern ratifiziert. Die Unterschriften von Italien und der Schweiz stehen noch aus.
Neben die Rahmenkonvention treten Ausführungsprotokolle, die unter anderem den Bereich Verkehr behandeln. Die entsprechende Konvention ist am 6.3.95 verbindlich in Kraft getreten. Aus österreichischer Sicht soll das Verkehrsprotokoll sicherstellen, dass keine hochrangigen alpenquerenden Hauptverkehrsachsen durch den Alpenraum errichtet werden.

Im Juli einigte sich der Ausschuss der Konvention anlässlich einer Tagung in Laibach, dass das Verkehrsprotokoll neu verhandelt werden soll. Die nächste und zwar die 5. Alpenkonferenz der Umwelt minister soll am 16.10. ebenfalls in Laibach stattfinden.

Bisher steckt das Verkehrsprotokoll in einer Krise, denn Österreich blockiert die Verhandlungen mit seiner Forderung nach einem absoluten Baustopp für neue alpenquerende Strassen. Darauf wollen sich jedoch Deutschland und Italien nicht einlassen.

Eine neue Arbeitsgruppe soll die stockenden Verhandlungen wieder ins Rollen bringen und der nächsten Alpenkonferenz ein neues Verkehrsprotokoll vorlegen, dem der Artikel 2 Absatz 2 der Alpenkonvention zu grunde liegen soll. Dort heisst es u.a.: „Ziel ist, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Mass zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen erträglich ist, u.a. durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität."

Damit hofft man, dass Österreich die bisher angenommenen Protokolle endlich unterzeichnet. Dazu müssen jedoch die österreichischen Bundesländer ihr beschlossenes Junktim aufgeben, in welchem sie festlegten, die übrigen Protokolle erst zu unterzeichnen, wenn das Verkehrsprotokoll zu einem für Österreich befriedigenden Ergebnis kommt. Sollten die Verhandlungen im Verkehr erneut scheitern, dann wird es für die Alpenkonvention eng.

Der GRV ist bekannt, dass Italien immer noch die Pläne einer neuen Autobahn verfolgt, die in Österreich durch das Tal von Jenbach nach Mayrhofen führen soll. Wir hoffen mit Österreich, dass diese Autobahn endgültig vom Tisch kommt. Im übrigen ist die in dem zitierten Artikel vorgesehene Verlagerung von Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene bis in die heutigen Tage eine leere Worthülse; darauf sollte Österreich nicht vertrauen. Verständlich ist, dass Deutschland den Baustopp ablehnt, weil auf deutschem Territorium die Autobahn A7 in Füssen bis an die Grenze Österreichs führt und man gerne ihre Fortsetzung über den Fernpass sähe, damit auf deutscher Seite keine Staus wegen zu geringer Aufnahmefähigkeit der an die Autobahn anschliessenden österreichischen Bundesstrasse entstehen.
Österreich bleibe wachsam, kann man nur sagen.

Sommersmoggesetz ist eine Farce

Umwelt- und Verkehrsexperten haben eine negative Bilanz des eintägigen Ozon-Fahrverbotes in Hessen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Saarland gezogen. An einem Tag im August war die Ozonkonzentration in den genannten vier Ländern über die kritische Marke von 240 Mikrogramm/cbm Luft angestiegen. Sie verhängten deshalb ein 24-stündiges Fahrverbot, an das sich jedoch praktisch niemand gehalten hat. Die Polizeigewerkschaft nannte das Ozonfahrverbot als eine Lachnummer und sprach sich dafür aus, das Gesetz abzuschaffen. SPD- und Grünenpolitiker verlangten eine Senkung der im Gesetz festgelegten Grenzwerte. Allgemein hiess es, das Fahrverbot sei wirkungslos und wenig praktikabel. Da 80 % der Fahrzeuge mit einem G-Kat ausgerüstet seien, träfe es nur einen kleinen Teil der Autofahrer und für diese lässt das Gesetz sehr viele Ausnahmen zu, sodass eine Überprüfung praktisch nicht möglich ist.
Der Gesetzgeber wird hier nicht ernstgenommen und verliert damit allgemein an Autorität.

Das Drei-Liter-Auto

VW hat das 3-Liter-Auto geschafft und den VW Lupo TDI Anfang Oktober auf dem Paris Salon präsentiert. Es ist ein vollwertiges Auto. Damit hat die Autoindustrie ihre Ankündigungen verwirklicht. Das müssen wir neidlos zugeben.

Kurzberichte

Im Jahr 2002 soll mit der Fertigstellung der Autobahn A 17 zwischen Dresden und Prag die **Rollende Landstrasse zwischen Dresden und Lovosice** eingestellt werden. Seit September 1994 sind mehr als 315000 Lkw auf der Schiene befördert worden. Derzeit erfreut sich die RoLa besonders guter Auslastung.

Die **Ausserfernbahn**, eine der landschaftlich reizvollsten Strecken im deutsch-österreichischen Grenzgebiet, mit einer Länge von 94 km, wird wieder betrieben. Seit dem Fahrplanwechsel im Mai fahren die Züge, die bisher am Prellbock in Pfronten-Steinach endeten, wieder im Zweistundentakt von Kempten nach Reutte. Bisher musste man in Pfronten-Steinach auf den Bus umsteigen. 30 Jahre lang hing das Damoklesschwert der Stillegung über der Bahn. Sie wurde zur „Erlebnisbahn Ausserfern" aufgewertet.

Die grenzüberschreitende Strecke zwischen Deutschland und Holland **Groningen – Leer** wird für eine Geschwindigkeit von 120 km/h ausgebaut. Der Ausbauvertrag konnte abgeschlossen werden. Danach sollen die Umbaukosten von 32,6 Mio DM mit Mitteln der EU-Kommission, mit Mitteln nach dem Schienenausbaugesetz, von der Provinz Groningen, der DB und der NS aufgebracht werden mit dem Ziel der Fertigstellung im Frühjahr 2000.

Bis Ende 1999 sollen die Modernisierungsarbeiten auf dem polnischen Abschnitt der Strecke **Warschau – Berlin** abgeschlossen sein. Nach dem Umbauwerden die Züge mit 160 km/h verkehren und die Fahrtdauer um 2 h 10 min verkürzen (Der Eurocity benötigt zur Zeit 6,5 h). Die Kosten betragen 500 Mio Ecu.

Die DB AG hat im September die Bauaufträge für die rund 70 km lange **Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt** (Teil der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – Mailand) zu einem Festpreis von 1.4 Mrd DM vergeben. Darin ist die technische Ausrüstung der Strecke noch nicht enthalten. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2003 vorgesehen. Damit wird die Reisezeit zwischen Nürnberg und München um 36 Min auf rund eine Stunde verkürzt. Damit ist die Bahn dem Auto eindeutig überlegen. Rund 24,5 km Tunnel und acht Brücken müssen gebaut werden. In Höhe von Allersdorf und Kinding werden zwei Bahnhöfe errichtet, die dem Regionalverkehr dienen. Auch Ingolstadt-Nord erhält einen neuen Regionalbahnhof. Zwei Fernverkehrslinien und etwa 80 Güterzüge werden die neue Strecke frequentieren. Dazu kommen noch auf Bestellung des Freistaates Bayern Regionalzüge. Die Finanzierungsvereinbarung für die 171 km lange Gesamtstrecke Nürnberg – München umfasst ein Bauvolumen von 3,7 Mrd DM; hinzu kommen Finanzierungsanteile des Freistaates für den S-Bahnausbau Dachau – Obermenzing (211 Mio DM) und für die Beseitigung von Bahnübergängen auf der Ausbaustrecke

Wieder Züge im Ausserfern *Eisenbahnrevue 10/98*

Ingolstadt – München. Die Realisierung liegt bei der Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit, einer hundertprozentigen Tochter der DB AG.

Die GRV ist erfreut über diese Entscheidung, denn sie macht einen Schlussstrich unter die langanhaltenden Auseinandersetzungen zwischen Bahn und Umweltverbänden. Diese hatten zum Teil der Führung der Strecke über Augsburg den Vorrang eingeräumt. Da auch die Autobahn nicht den Umweg über Augsburg macht, ist die jetzige Lösung im Hinblick auf die weiträumig günstigere Verkehrsführung zu begrüssen.

Knapp einen Monat nach Inbetriebnahme der Trassenverbindung über den **Grossen Belt** ist das Verkehrsaufkommen auf der Strasse 10 bis 15 % höher als prognostiziert. Wurden noch im Juni mit den Fähren täglich 1360 Lkw und Busse über den Belt gefahren sind jetzt auf der Brücke 2000 Nutzfahrzeuge pro Tag. Dagegen klagt der Güterverkehr der Dänischen Staatsbahnen (DSB Gods) über zu viele freie Kapazitäten auf der Strecke unter dem Grossen Belt. Während bestimmte Lkw-Transporte über die Brücke billiger geworden sind, hält DSB Gods am einmal gewählten Preisniveau fest. Im nächsten Jahr kommen auf den Schienengüterverkehr höhere Kosten zu:

Brücke und Tunnel über und unter dem Grossen Belt *SKW-Report*

DSB Gods muss für jeden Zug, der durch den Tunnel rollt, eine Infrastrukturabgabe von 1435.- DM zahlen. Warum der Strassengüterverkehr der Bahn davonfährt, will die Betreibergesellschaft noch genauer untersuchen.

Der Siemenskonzern und das britisch-französische System Alstom sind dem milliardenschweren Auftrag für den Bau und Betrieb einer **Schnellbahnverbindung in Taiwan** einen Schritt näher gekommen. Ein auf 35 Jahre laufender Konzessionsvertrag mit dem europäischen Konsortium, dem auch fünf inländische Firmen angehören, wurde im Juli unterzeichnet. Von dem Vertrag profitieren zunächst nur die taiwanischen Firmen. Die Verträge mit den europäischen Firmen müssen noch ausgehandelt werden. Die zu liefernde Bahntechnik hat einen Wert von etwa 7 Mrd DM; das gesamte Schnellbahnprojekt kostet knapp 30 Mrd DM.

Paris hat die **modernste U-Bahn der Welt** erhalten. Automatisch ist alles bei der neuen Linie 14 von der Place de la Madeleine zur Bibliothek Francois Mitterand. Die neuen Züge sind „Prunkstücke" der französischen Technologie. Es gibt keine Lokomotivführer mehr. Die Bahnsteige sind durch Glaswände vom Gleis getrennt. Erst, wenn der Zug hält, öffnen sich diese Wände. Selbstmorde sind daher ausgeschlossen. Die eingesparten Lokführer werden als zusätzliches Personal im Zug eingesetzt. 40 Mio Menschen sollen auf dieser Linie im ersten Jahr transportiert werden.

Am 1.9.98 übernahm die Deutsche-Bahn-Tochter **Transfracht international** (TFGI) die Aktivitäten des Kombioperateurs NDX Intermodal, Amsterdam, an dem die DB AG mit 50 %, NS Cargo und der US-Transportkonzern CSX mit je 25 % beteiligt sind. CSX zieht sich nach nur 18 Monaten aus dem Joint Venture zurück und übernimmt auch keine Anteile von TFGI. Ende Juni hatten DB Cargo und die Niederländischen Eisenbahnen bereits bekanntgegeben, dass ihre Güterverkehrssparten in der Fa. Rail Cargo Europe fusioniert werden. Insgesamt geht es um eine effiziente Organisation für den Seehafen-Hinterland-Verkehr. Bei NDX blieben bisher die Umsätze hinter den Erwartungen zurück.

Die Deutschen Häfen von Hamburg und Bremerhaven werten das neue Engagement von FFGI nicht als Hindernis für ihren Seehafenhinterlandverkehr. Sie hoffen, dass man zu einem Modus kommt, der der Interessenlage aller Beteiligten entspricht.

Die Paketumschlaganlage in München an der Wilhelm Hahlestr. mit vorgelagertem kleinen Rangierbahnhof war vor einigen Jahren von der Post aufgegeben worden. Die Halle war bekannt, weil sie mit den weitestgespannten Stahlbetonbogenträgern der Welt überdacht war. Es wurde lange nach einem neuen Nutzer gesucht. Nunmehr nutzt die Post es selbst wieder als **neues Briefzentrum**. Dazu ist es mit einem Aufwand von 90 Mio DM umgebaut worden. Vielleicht erlebt der unmittelbare Gleisanschluß zum Münchener Hauptbahnhof auch wieder eine Renaissance.

Berlins Umweltsenator Peter Strieder will Lkw bis 3,5 t Gewicht von Januar kommenden Jahres an nur dann noch in die Innenstadt fahren lassen, wenn sie schadstoffarm sind und eine entsprechende Plakette tragen. Eine ähnliche Regelung wird zum Januar 2000 für alle übrigen Lkw erwartet.

Mit Inkrafttreten des Amsterdamer Vertrages wird das Kräfteverhältnis in Brüssel zugunsten des **Europaparlaments** verschoben. Das Datum des Inkrafttretens ist von der Ratifizierung des Vertrages durch die Mitgliedstaaten abhängig. Das könnte während der deutschen Ratspräsidentschaft in 1999 geschehen. Bisher musste das Parlament nur konsultiert werden, während es künftig bei allen Richtlinien und Verordnungen ein Mitentscheidungsrecht erhält.

Die **Vogtlandbahn GmbH**, eine Tochter der bayerischen Regentalbahn, betreibt seit Fahrplanwechsel im Sommer 1998 neu die Strecke Plauen – Schleiz mit Regiosprintern. Die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen beauftragte die Bahn, ab November einen verdichteten Fahrplan einzurichten. Weiter soll die Bahn ab Fahrplanwechsel 1999/ 2000 den Betrieb auf der Elstertalbahn Gera – Weischlitz übernehmen.

Die DB AG hat mit einem Investitionsvolumen von 30,4 Mio die **Dreieichbahn** auf der 23,5 km langen Strecke von Dreieich-Buchschlag nach Dieburg ausgebaut. Seit Sommerfahrplanwechsel verkehren die Züge im 30-Minuten-Takt. Der Betriebsstart war jedoch katastrophal. Die auf der Strecke Oberroden – Offenbach eingesetzten Züge blokkierten durch den Lokwechsel in Oberroden die Züge der Dreieichbahn. Die Züge der Strecke nach Offenbach wurden nunmehr durch Wendezüge ersetzt, wodurch das hinderliche Kopfmachen entfällt.

Der **Muizen – Vénisieux – Italien-Freightway**, vor kurzem in Belifret umbenannt, wurde ab 23. Mai nach Spanien, Marseille und Antwerpen verlängert. Damit werden schnellere Verbindungen zwischen Nordeuropa und Spanien ermöglicht. Vom One-Stop Shop in Luxemburg werden täglich vier neue Fahrplantrassen angeboten, welche Barcelona und Valencia mit Lyon verbinden. Dadurch wird eine Kapazitätserhöhung von 3,5 Mio t ermöglicht. Beim Freightway, der seinen Betrieb am 12.1.98 zwischen Muizen und Gioia Tauro aufnahm, konnten bereits 3 der 17 Trassen an fünf Tagen/Woche gebucht werden. Sie bringen eine Beschleunigung von 20 bis 25 %.Belifret Freightway-Trassen sind lizenzierten Bahnunternehmen gemäss den Richtlinien der EU 91/440, 95/18 und 95/19 zugelassen. Sie sind im Internet unter http.//www. Freightways.lu zu erreichen.

Am 1.6.98 kam es in der Verkehrsverbindung **München – Mailand** zu einer Premiere. Erstmals bringen die drei Kombioperateure Cemat, Intercontainer-Interfrigo und Kombiverkehr mit einem Shuttlezug ein gemeinsames Produkt auf den Markt. Um die Aufkommen in dieser Relation besser zu bündeln, wird nach der Devise „gemeinsam einkaufen – getrennt vermarkten" verfahren. Damit nutzen sie auch die Kapazitäten besser.

Auf der CeBit HOME 98 stellte die DB AG als Zukunftsvision die **„Adressscharfe Auskunft"** vor.
Mit der Einführung des ÖPNV (bereits 350 000 Haltestellen) in die elektronische Fahrplanauskunft der DB ist der Wunsch gewachsen, dem Kunden die Reiseplanung über die Eingabe der Start- und Zieladresse zu erleichtern. Die Verkehrsauskunft gibt dann dem Reisenden neben der Fahrplanauskunft die komplette Reisekette von der Haustür zur nächsten Haltestelle bzw. von der Endhaltestelle zum Ziel. Fährt zur gewünschten Zeit an der Haltestelle „um die Ecke" kein ÖPNV mehr, so wird ihm der nächste noch angefahrene Bahnhof als Alternative aufgezeigt. Zusätzlich erhält er Angaben über die Anfahrtszeit von seiner Haustür zu dem genannten Bahnhof mit dem Taxi oder über den möglichen Fussweg. Angabe einer Hausnummer ist noch nicht möglich. Als Startpunkt wird die nächstgelegene Kreuzung angegeben. Das System enthält derzeit 350 000 Strassen und fast 1 Mio Kreuzungspunkte sämtlicher Städte über 50 000 Einwohner.

Dem **Rhein fehlte im August Wasser**, sodass die Binnenschiffe nur mit halber Last fahren konnten. Deshalb sind die Frachtkosten auf dem Rhein deutlich gestiegen. Ende Oktober/Anfang November kam es dagegen zu einer Hochwasserwelle, was auf Teilstrecken zur Einstellung der Schiffahrt führte.

Die DB AG und die SBB versuchten erfolgreich, einen **3.200-t-Güterzug über die Alpen** (beladen mit Ton) zu transportieren. Mit dem Test wollten SBB und DB AG herausfinden, wie die verwendeten DB-Elloks eine derart anspruchsvolle Strecke bewältigen können. Der Zug war mit zwei ziehenden und einer schiebenden Lok ausgerüstet. Nur auf dem steilsten Stück zwischen Frutigen und Kandersteg (Lötschberg) musste der Zug gesplittet werden. Bei der Talfahrt nach Domodossola fuhr eine Lok an der Spitze und und zwei am Ende des Zuges, um genügend Bremskraft zu erzeugen. Für einen späteren eventuellen Regeleinsatz wären Anpassungen bei der Ausrüstung und der Zugsicherung erforderlich.
Ziemlich unverfroren fordert am 3.9.98 Lufthansachef Jürgen Weber, Vorsitzender des Lenkungskreises Luftfahrt des Deutschen Verkehrsforums, das **Nachtflugverbot** für leise Flugzeuge aufzuheben oder zu lockern. Mit solch einer „aktiven Umweltpolitik" solle den Fluggesellschaften ein Anreiz zum Kauf moderner Flugzeuge gegeben werden. Weiter lehnte er eine europaweite Kerosinsteuer ab. Sie hätte eine gravierende Wettbewerbsverzerrung zur Folge und würde viele Unternehmen in dauerhafte Verluste führen. Bereits heute komme der Luftverkehr zu 100 % für seine Wegekosten auf. So zahle die Lufthansa umgerechnet pro Liter Kerosin 0,60 DM Gebühren. Weiter forderte Weber den Ausbau deutscher Flughäfen.

Tonerdeganzzug auf dem Lötschberg *Eisenbahn-Revue 9/98*

Für die GRV ist nach wie vor die Frage offen, ob nicht auch leisere Flugzeuge die Nachtruhe der Anwohner empfindlich stören. Wenn eine Kerosinsteuer den Wettbewerb bei den Fluggesellschaften stört, muss Weber zugeben, dass dann aber auch die Schiene von der Steuer befreit werden müsste. Die Luftfahrtgesellschaften können leichter bei den Preisen nachziehen als die Eisenbahnen. Bei der Deckung der Wegekosten denkt Weber nicht an die Verschmutzung des Himmels und an die Lärmfolgekosten.

Personalia

Prof. Bandmann ist neuer Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates. Er löst Dr. Gerhard Schork ab, der 20 Jahre das Amt innehatte.
Anfried Baier-Fuchs, bisher Pressesprecherin der DB AG ist in die Geschäftsbereichsleitung Nahverkehr gewechselt. Neuer Pressesprecher und Leiter der Konzernkommunikation ist Dr. Stephan Heimbach. Er kommt von der Fa. Siemens.
Peter Debuschewitz, ist neuer Beauftragter der Konzernleitung der DB AG für das Land Berlin. Der bisherige Beauftragte, Dr. Axel Nawrocki wurde Vorstand des Bereichs Fernverkehr.
Dr. Werner Dollinger,MdB und Bundesminister a.D. hat am 10.1098 seinen achtzigsten Geburtstag gefeiert. Herr Dollinger ist auch Mitglied des Beirates der GRV. Die GRV hat dem Jubilar herzlich gratuliert.
Heinz Dürr, Aufsichtsratsvorsitzender der DB AG, feierte am 16.7. seinen 65. Geburtstag. Er ist inzwischen auch Vorsitzender des Deutschen Verkehrsforums geworden und löste dort Herrn Buddenberg ab.
Prof. Dr.-Ing., Dr.-Ing.e.h. Gerhard Heimerl, Ordinarius für Eisenbahn- und Verkehrswesen der Uni Stuttgart, wurde am 16.10. 65 Jahre alt.
Dipl.-Ing. Gregor Janßen ist neuer Bundesvorsitzender des VDEI. Rolf Behne, der sechs Jahre an der Spitze des VDEI stand, hatte nicht mehr kandidiert.
Hemjö Klein (57), früher Vorstandsmitglied der DB, jetzt Marketingvorstand der Deutschen Lufthansa sollte in ein neu zu schaffendes Vorstandsressort „Wirtschaft und Politik" mit Sitz in Berlin wechseln. Er ist zum 31.10.98 ausgeschieden.
Wolfram O. Martinsen, bisher Vorsitzender des Bereichsvorstandes Verkehrstechnik und Mitglied des Gesamtvorstandes der Siemens AG, Berlin/München schied zum 30.9.98 aus dem Unternehmen aus. Der Grund waren die wachsenden Verluste im Bereich Verkehrstechnik. Nachfolger wird Herbert Steffen.
Werner Münch, ehemaliger Finanzminister und Minis-

terpräsident von Sachsen-Anhalt, wurde Vorstandsbeauftragter der DB AG bei der EU in Brüssel.

Tineke Netelbons ist neue Verkehrsministerin der Nederlande. Sie ist Nachfolgerin von Annemarie Jorritsma-Lebbink, die Wirtschaftsministerin und Vize-Premier wird.

John Reid ist, nachdem der britische Premierminister Tony Blair sein Kabinett im Juli umgebildet hatte, neuer Transportminister von Grossbrtannien.

Prof. Dr.-Ing. habil. Gerhard Schramm ist am 21.6.98 im Alter von fast 95 Jahren verstorben. Ihn kannten wohl nur die Älteren unter uns. Er war Oberbaureferent in der damaligen Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und hat sich in der Weiterentwicklung des Gleisoberbaues als moderne Schienenfahrbahn mit dem durchgehend geschweissten Gleis besondere Verdienste erworben. Aufgrund seiner Untersuchungen wurde auch eine höhere Querbeschleunigung beim Durchfahren von Gleisbögen zugelassen.

Leserzuschrift

Zu dem Beitrag „Zum Fahrweg der DB AG" in Nr. 35 der GRV-Nachrichten erhielten wir die folgende Leserzuschrift von Dr.-Ing.e.h. Helmut Maak, Neumarkt. Wir können sie aus Platzgründen leider nur verkürzt wiedergeben:

Die in der zitierten Auffassung von Herrn Dr. Ludewig gegen ein Herauslösen der Fahrweg AG aus dem Bahnkonzern genannten Gründeüberzeugen nicht:

- Wenn es bisher keine Beschwerden über Diskriminierung gab, sind diese für die Zukunft nicht ausgeschlossen.
- Der ständige Druck des Marktes auf zu hohe Kosten des Fahrweges ist sicher grösser und zuverlässiger als der Druck des Bahnkonzerns, dessen Gesellschaften hauptsächliche Nutzer des Netzes sind.

Die DB AG kann, wie alle anderen öffentlichen Verkehrsträger, in der bei uns und in Europa gegebenen Wirtschaftsordnung ihren Fahrweg nicht selbst erwirtschaften. Eine entrichtete Gebühr ist nur als Wegekostenbeitrag einzustufen. Kein öffentlicher Verkehrweg kann ohne staatliche Subvention verkehrsgerecht vorgehalten werden; seine Vorhaltung ist unstreitig auch eine volkswirtschaftliche und gesellschaftspolitische Aufgabe.

Den Nutzern des Schienenfahrwegs dürfen nur Gebühren verrechnet werden, deren Höhe am Wettbewerb orientiert ist. Kein im Wettbewerb stehendes privates Unternehmen kann sich auf Dauer zu hohe Preise leisten.

Allen am Verkehr Beteiligten ist hinlänglich bekannt, dass der Bund im wesentlichen die Investitionen in den Fahrweg trägt. Aus diesem Grund muss auch der Bund in Zukunft die Aktienmehrheit bei der Fahrweg AG behalten.

Der ohnehin weitgehend erfüllte Wunsch der DB AG nach „Übernahme der Fahrwegkosten durch den Bund" wäre lückenlos erfüllt, wenn die Fahrweg AG aus dem Konzern herausgenommen würde und gezwungen wäre, die Nutzungsentgelte am Verkehrsmarkt zu orientieren.

Die vom Verfasser des Beitrags geäusserten Bedenken, ob eine solche Regelung für einen Aufschwung des Eisenbahngüterverkehrs ausreicht, sind sehr berechtigt.

Der Güterverkehr auf der Bahn insgesamt muss für die derzeitigen Nutzer der Strasse ein attraktive Alternative werden.

Er muss in die Lage versetzt werden, auf Transportnachfragen kurzfristig und ebenso flexibel wie der Lkw zu reagieren und Transporte anbieten, die zeitgerecht, zuverlässig und schnell abgewickelt werden können. Dazu muss schon aufgrund der Systemunterschiede sehr eng mit dem Strassengüterverkehr kooperiert werden. Hochwertige Teilprodukte und Handelsgüter wird die Strasse nur im kombinierten Verkehr (KV) zum Transport auf die Schiene bringen; für den Sammel- und Verteilerverkehr braucht man den Lkw. Wiederum systembedingt kann die Bahn im KV marktgerechte Qualitäten nur auf langen, möglichst internationalen Strecken erreichen. Diese internationalen Rollbahnen müssen jedoch dann als artreine Güterzugstrecken zur Verfügung stehen.

In diesem Zusammenhang ist es sehr zu begrüssen, dass auch die DB AG die folgenden nach Prioritäten geordneten Massnahmen heute als entscheidend ansieht, um ihr Angebot im Güterverkehr verbessern zu können:

- Entmischung des Netzes durch Trennung des relativ langsamen Güterverkehrs vom schnellen Personenfernverkehr,
- Abkehr vom ausschliesslichen Ganzzugprinzip und verstärkte Berücksichtigung von Einzelwagen,
- Einsatz neuer, kleinerer Fahrzeuge (Cargosprinter),
- Einsatz neuer Informations- und Telematiksysteme,
- Kundenorientierung und
- Einrichtung von europäischen Frachtkorridoren.

Die grösste Effizienz für eine deutliche Erhöhung der Fahrwegkapazität hat die Entmischung auf den internationalen Güterverkehrsmagistralen.

Die Verkehrswegeinvestitionen sollten deshalb verstärkt für die Ertüchtigung des Güterzugnetzes und erst in zweiter Linie für den Hochleistungsschnellverkehr eingesetzt werden.

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

Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e. V.
Konto Nr. 63284-431 beim Postscheckamt Essen (BLZ 360 100 43)

Herausgeber: Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e.V.
Mitglied des Deutschen Naturschutzringes (DNR)
Brombergerstr. 5, 40599 Düsseldorf
Telefon: (0211) 74 15 07
Verantwortlich im Sinne des Presserechts:
Dr.-Ing. Alfons Thoma
Amsterdamerstr. 10, 53117 Bonn
Telefon: (0228) 6 89 99 82
Fax: (0228) 6 89 99 84