Folge 37 April 1999

GRV Nachrichten

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

Verkehrspolitik

Flächenbahn

Entnommen dem Deutschlandrundbrief 12/98 des Deutschen Naturschutzringes (DNR)

Mit einem neuen Flächenbahnkonzept muss die Deutsche Bahn wieder zur Nummer eins im Personen- und Güterverkehr werden, forderte am 2.11.98 in Bonn der DNR e.V im oben erwähnten Deutschlandbrief. Die neue Bundesregierung könne durch eine Vervierfachung des Schienenangebots im Personen- und eine Verdreifachung im Güterverkehr den Umfang im Strassenverkehr innerhalb der nächsten 15 Jahre halbieren, betonte DNR-Generalsekretär Helmut Röscheisen. Wichtig sei dabei, einen entscheidenden Mangel bei der Bahnreform zu beheben und die DB-AG von der Verantwortung für das Schienennetz zu befreien. Ähnlich wie in anderen europäischen Ländern müsse der Staat die Kosten für die Infrastruktur bei der Bahn selbst übernehmen.

Bei der Verwirklichung des bereits vorliegenden Konzepts einer modernen Flächenbahn würde das Gesamtsystem Bahn schneller gemacht und nicht nur durch die isolierten, milliardenteuren Hochgeschwindigkeitsstrecken. Im Güterverkehr erfolge die Abkehr von der herkömmlichen Rangiertechnik. Ein integraler Taktfahrplan optimiere die Anschlüsse zu den kommunalen und regionalen ÖPNV-Angeboten und zu den Bahnangeboten des Fernverkehrs. Schliesslich verknüpfe eine integrierte Tarifstruktur die Bereiche Fern-, Regional- und Nahverkehr der Bahn mit dem kommunalen und regionalen ÖPNV.

Nach den Untersuchungen des an der Universität Trier tätigen Wissenschaftlers, Prof. Heiner Monheim, ergäbe sich für eine attraktive Flächenbahn folgender Investitionsbedarf:

- Zweigleisiger Ausbau von 6000 km des vorhandenen Netzes,
- Viergleisiger Ausbau von 4000 km des vorhandenen Netzes,
- 6000 km Neubaustrecken – damit soll der Qualitätsvorsprung des Bundesfernstrassennetzes, das doppelt

Inhalt (u.a.)

Verkehrspolitik

Flächenbahn 1
Kritik an der Verkehrspolitik 7
Bevorzugung des Luftverkehrs 8
Wettbewerb im Güterverkehr 9
Der Kombinierte Verkehr in der Krise 10

Bahnen

Frankfurt 21 12
Werden Lokführer überflüssig? 13
Betriebszentralen 13
Funk-Fahrbetrieb 13
Kooperationen von DB Cargo 14
ICE-Strecke im Zeitverzug 15
Neue Fahrpreise bei der DB AG 15
Was bringt der ICT? 16

Andere Verkehrsträger

Klimabelastungen durch das Auto 18
Isolde 18

Ausland

Verkehrsabkommen mit der Schweiz 18
Die österreichische Verkehrspolitik 20
Bahnreform in den Niederlanden 20

Kurzberichte 21

Personalia 23

Leserzuschriften 23

Wer den Schaden hat, braucht für den Handwerker nicht zu sorgen.

Trautes Heim ist nicht immer Glück allein.

Damit Sie das nicht aus der Bahn wirft, gibt es für Sie die Wohngebäude- und die Hausratversicherung der DEVK.

Und da wir Ihnen den Ärger nicht nur finanziell abnehmen wollen, bieten wir Ihnen dazu den Gratis-Home-Service.

Einfach anrufen, und wir vermitteln Ihnen rund um die Uhr ausgewählte Handwerker, die alles wieder in Ordnung bringen.

Sie finden uns im Telefonbuch unter „D" wie DEVK.

Service-Telefon:
02 21 - 757 757
http://www.devk.de

DEVK VERSICHERUNGEN

PREISWERT UND NAH.

so lang ist wie das der wichtigen Schienenstrecken, abgebaut werden,

- Elektrifizierung des gesamten, noch nicht elektrifizierten Netzes (ca 30000 km),
- Bau von 4500 neuen Bahnhöfen und Haltepunkten,
- Einrichtung von 600 neuen Güterverkehrsumschlaganlagen,
- Einrichtung von 250 neuen Regionalbahnstrukturen für eine optimale Erschliessungswirkung und Anpassung an die heutige Siedlungsstruktur.
- Anbindung aller 140 Oberzentren mindestens im Stundentakt an das Intercity-Netz,
- Anbindung aller 931 Mittelzentren im Taktverkehr an den Interregio,
- Aufbau von Güterverkehrszentren, Frachtzentren und Schnellumschlaganlagen im Güterverkehr,
- Entwicklung eines landesweiten Linienzuggsystems im Taktverkehr, das an etwa 600 Sytemknoten in allen Ober- und Mittelzentren mit Schnellumschlaganlagen für Container und Paletten ausgestattet wird.

Insgesamt würde dieses Zukunftskonzept für die Bahn etwa doppelt so viele Finanzmittel erfordern, wie sie derzeit vorgesehen sind. Ohne eine solche Weichenstellung rolle die DB AG aber in Richtung Endstation. Dies zeige der Ende 1997 bereits wieder entstandene Schuldenberg von 26 Mrd DM.

Stellungnahme der GRV zum Flächenbahnkonzept

Die GRV kann sich mit der Flächenbahn in dieser Form nicht identifizieren. Was ist, wenn die sehr teuer zu finanzierende Infrastruktur in dem erwarteten Umfang vor allem im Güterverkehr gar nicht angenommen wird, Auto und vor allem der Lkw nach wie vor billiger sind?

Vorab: Die **GRV** stimmt mit dem DNR darin überein, dass die DB von der Verantwortung für das Schienennetz befreit werden soll. Schliesslich müsse der Bund als hauptsächlicher Geldgeber für die Infrastruktur bei den Entscheidungen für den Streckenausbau unmittelbar und nicht über die DB AG das Sagen haben. Mit anderen Worten heisst das, dass die DB AG Netz so schnell wie möglich aufgelöst und ihre Aufgaben auf eine unmittelbare Bundesbehörde übertragen werden müssen.

Zur Flächenbahn selbst:

Die Eisenbahn endet immer am Bahnhof oder im Gleisanschluss. Weiter kann sie nur umständlich z.B. mit den Strassenrollern kommen, die jedoch inzwischen völlig verschwunden sind. Das heisst, alles – Personen und Güter – , was weiter als zum Bahnhof muss, verlangt auch bei einer Flächenbahn in der Regel nach dem Auto (Von Radfahrern und Fussgängern wollen wir hier einmal absehen).

Sind die verlangten feinen Verästelungen der Schiene wirklich sinnvoll?
Schliesslich ist die **Eisenbahn ein Massenverkehrsmittel** (auch wenn kleine und leichte Fahrzeuge eingesetzt werden). Magere Verkehre auf der Schiene rechnen sich nicht. Hier haben es nun einmal der Omnibus und der Lkw einfacher. Sie brauchen sich um ihren Fahrweg nicht zu kümmern. Die Strassen sind für die Allgemeinheit da und werden aus Daseinsvorsorgegründen vorgehalten. Zwar wird das Auto dafür zur Kasse gebeten, aber das reicht nicht aus, besonders wenn es um die zu tragenden Umweltschäden geht. Bei der Schiene sieht das anders aus. Die Fahrwegkosten schlagen in den Betriebsrechnungen erheblich zu Buche (vergl. die abschreckend hohen Trassenpreise der DB AG Netz.).

Sicherlich ist man früher (und tut es vielleicht auch heute noch) mit **Streckenstillegungen** zu weit gegangen. Auch die **GRV** setzt sich dafür ein, mit Streckenstilllegungen besonders vorsichtig umzugehen. In einer Reihe von Fällen ist der Omnibusbedienung der Vorzug gegenüber der Schiene einzuräumen, auch wenn jede Stillegung weh tut. Bus und Lkw können die Fläche besser erschliessen. Wenn Prof. Monheim sagt, dass in den 30er Jahren die Nebenbahnen neben dem Personenverkehr grosse Mengen von Gütern bewältigten, so übersieht er, dass es damals eben die Konkurrenz des Autos noch nicht gab.

Der **Abtransport von in Einkaufszentren oder Kaufhäusern eingekaufter Waren per Auto**, mögen diese in der Stadt oder auf der grünen Wiese liegen, ist für einen Großteil der Bevölkerung wesentlich leichter als das Abschleppen per Bus oder Bahn. Haben Sie schon einmal versucht, mit zwei Einkaufstaschen die Streifenkarte hervorzuholen, sie zu knicken und sie am Entwerter zu entwerten? Hier müsste die Zustellung an die Haustüre wieder eingeführt werden, was jedoch auch nicht unproblematisch ist. Dabei darf nicht vergessen werden, dass aus der Sicht des Autofahrers die Benzinkosten und die Kosten für das Parken (Mehr rechnet er nicht, weil er das Auto auch aus anderen Gründen braucht.) in der Regel billiger sind als die Fahrkosten mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Hier dürfte also eine Flächenbahn nur wenig bewegen. In grösseren Ballungsräumen mit sehr geringem Parkangebot mag das etwas anders sein (z.B. München).

Die **GRV** will nicht falsch verstanden werden. Sie spricht sich selbstverständlich **für neue Ansiedlungen nur längs der Schienen** aus, damit der Zersiedelung der Bundesrepublik endlich Einhalt geboten wird. Dazu würde auch die bisher von der neuen Bundesregierung abgelehnte einheitliche Entfernungspauschale hilfreich sein. Die **GRV** setzt sich auch für die Revitalisierung einzelner Bahnen in der Fläche ein, aber sie spricht sich nicht grundsätzlich für eine (extreme) Flächenbahn aus. Die Elektrifizierung aller Strecken hält sie nicht für nötig. Sie ist unbezahlbar.

So erhebt sich die Frage, ob mit der Flächenbahn Wunschvorstellungen nachgegangen werden soll, die es heute nicht mehr gibt?

Noch einige Worte zum **Güterverkehr in der Fläche:**

Der DNR spricht sich für eine Abkehr von der herkömmlichen Rangiertechnik aus. Schon vor zwanzig Jahren hat man dem Verfasser dieser Zeilen bei der Durchsetzung des modernen Rangierbahnhofs München-Nord vorgehalten, in kurzer Zeit würden die Container von Zug zu Zug ohne Kran wie Reisende umsteigen können; wozu dann noch einen Rangierbahnhof bauen? Bis heute ist dieses Umsteigen von Zug zu Zug nur über Krananlagen möglich. Diese sind nicht nur recht teuer, sondern sie arbeiten auch verhältnismässig langsam, so dass das Wagensortieren bei grösseren Mengen über Rangieranlagen dem Umsetzen mit Kränen nach wie vor überlegen ist. Wenn „bunte" Züge im grenzüberschreitenden Verkehr aus dem Ausland kommen, ist in der Regel ein Sortieren über moderne Rangieranlagen unumgänglich. Die **GRV** will den Verfechtern der Flächenbahn aber zugestehen, dass Güter, die vom Lkw zurückgewonnen werden sollen, in der Regel im Container oder auf Wechselbrücken befördert werden.

Wenn das Rangieren grundsätzlich ausgeschlossen wird, können also nur Güter in Containern von der Flächenbahn befördert werden. Leider hat der Verkehr mit Containern mit etwa 30 Mio t nur einen Anteil von 10 % am Gesamtgüteraufkommen der Bahn. Also bleiben bei der Flächenbahn 90 % ausgeschlossen. Auch bei einem vielleicht erwarteten Anwachsen des Kombinierten Verkehrs auf 90 Mio t würde noch gerade ein Drittel der Gesamttonnage erreicht. Wird nicht etwa mit einem Zuviel an Umschlaganlagen (Sammlung und Verteilung geschieht durch den Lkw) eine erwünschte Wiederbelebung der ausgelaugten Nebenbahnen sogar verhindert? Sicher können die alten Ladestrassen (soweit sie überhaupt noch vorhanden sind) für bestimmten Güterumschlag ohne Kran (Abrollcontainer) oder für das Roadrailer-System verwendet werden. Aber, wenn das Aufkommen zu gering ist, bleibt die Strecke ungenutzt. Weiter vermisst die GRV beim Flächenbahnkonzept Worte über die Wiederbelebung des Post- und Stückguttransports auf der Schiene.

Die GRV setzt deshalb andere Prioritäten:

1. Wir brauchen die schnelle Eisenbahn:

In der Regel entscheidet die Reisezeit, ob der Fahrgast das Auto, das Flugzeug oder die Eisenbahn benutzt. Sicher gibt es noch eine Reihe von anderen Kriterien, die hier eine Rolle spielen. So will mancher beispielsweise lieber mit der Bahn fahren, weil er hier ungestörter arbeiten kann. Aber meist ist die Reisezeit der entscheidende Faktor.
So hat der ICE nicht allein wegen günstiger Reisezeiten, sondern auch wegen seiner Höchstgeschwindigkeit (lassen wir einmal die vielen Verspätungen aussen vor) – auch nach dem schlimmen Unfall von Eschede – für ein gutes Image und dafür gesorgt, dass das System Eisenbahn vor allem im Fernverkehr zukunftsgesichert ist.
Die Kritiker des schnellen Verkehrs auf Hochleistungsstrecken sollten zur Kenntnis nehmen, dass sie auf den falschen Gegner einschlagen; tatsächlich müsste sich ihre Kritik zuallererst gegen das Auto und das Flugzeug richten. Die Systemgeschwindigkeit ist ein Baustein des integralen Taktfahrplans; ist diese Systemgeschwindigkeit allerdings allein auf die Bedürfnisse des Nahverkehrs ausgerichtet, besteht die Gefahr, dass u.U. der Fernverkehr unnötig gebremst wird. Wir sollten neben dem integralen Taktfahrplan für den Nahverkehr auch einen integralen Taktfahrplan für den Fernverkehr schaffen und dann versuchen, beide Systeme wo möglich miteinander zu verknüpfen. Dabei muss man weiter versuchen, sowohl im Fern- wie im Nahverkehr möglichst wenig Zeitverluste durch die Vernetzung hinzunehmen. In grossen Knoten ist die Abstimmung zwischen Nah- und Fernverkehr sowieso schwierig.

Im übrigen bringen Neubaustrecken zusätzliche Kapazitäten für den Nah- wie den Güterverkehr.

Und man sollte endlich damit aufhören zu sagen, die schnellen Züge seien nur für die Spitzenverdiener da.
Oft wird davon gesprochen, statt Neubaustrecken die bestehenden Strecken auszubauen. Es bleiben dann immer die vielen Weichen in den Unterwegsbahnhöfen, die von den schnellen Zügen nicht bedient werden, aber unruhigen Lauf verursachen. In vielen Fällen ist ein Ausbau unter dem rollenden Rad erheblich teurer als ein Neubau. Last but not least: Neubaustrecken können durchaus auch für regionale Zwecke verwendet werden.

1. Die **Hauptzentren** der Bundesrepublik müssen durch schnelle **Neubaustrecken** (ohne Neigetechnik) verbunden werden. Nur so kann das Auto und vor allem das Flugzeug von der Schiene konkurriert werden. Bei Bahnfahrzeiten von drei bis vier Stunden sind parallele Flugverbindungen einzustellen. Jeder, der am Ort ein Auto braucht, kann es heute leicht mieten.
Wir setzen uns u.a. ein für:

Aus- bzw. Neubau Hamburg – Berlin,
Köln – Ruhrgebiet – Hannover,
(Berlin) – Halle – Erfurt – Bamberg – Nürnberg – Ingolstadt – München – (Mailand),
Stuttgart – Ulm (mindestens die weiträumige Umgehung der Geislinger Steige),
Offenburg – Basel,
Kaiserslautern – Mannheim,
und international für den Bau der NEAT in der Schweiz und für den Brennerbasistunnel.
Weiter hält die **GRV** alle transeuropäischen Strecken (TEN), soweit sie Deutschland berühren, für ausbauwürdig.

2. **Mittel-Zentren** sollen mit Strecken miteinander verbunden werden, auf denen nach entsprechendem Ausbau mit **Neigetechnik-Zügen höhere Geschwindigkeiten** gefahren werden können. Auch hier muss mit hohen Geschwindigkeiten dem Auto Paroli geboten werden. Auf der Strecke München – Regensburg – Hof – Berlin sollten zumindestens die Fahrzeiten wie vor dem Kriege wieder erreicht werden.

3. Gemäss dem Vorhaben Bahn 21 müssen zur **Entmischung von Personen- und Güterverkehr** auch erhebliche Beträge in das bestehende Netz investiert werden. Das Streckenstilllegungsprogramm muss als abgeschlossen gelten. Einige Nebenstrecken sind zu revitalisieren.

4. Fast ebenso dringlich wie die Neubaustrecken sind **neue Güterzugstrecken**, auf denen die heute oft fehlenden Fahrplantrassen angeboten werden können. Damit werden Taktfahrpläne des SPNV nicht durch Güterzüge gestört. Das Problem der Trassenkosten muss dringend durch die EU geklärt werden. Ändert sich hier nichts, so wird trotz massiven Ausbaus der Bahn der Modal-Split zwischen Strasse und Schiene so schlecht wie bisher bleiben. Es sei denn, der Wettbewerb auf der Schiene wird wieder aufgegeben.

5. Zu den **Güterverkehrszentren** stimmen wir mit dem Flächenbahnkonzept eher überein: Früher formulierte auch die DB für den Kombinierten Verkehr ihr Interesse an einem flächendeckenden Terminalnetz, wobei ein KLV-Terminal als Kern jedes Güterverkehrszentrums anzustreben war. Die reale Entwicklung ist allerdings ernüchternd, weil die DB ihr Interesse von der Höhe des Verkehrsaufkommens abhängig macht. So kann man von flächendeckend kaum mehr reden. Hier muss erheblich nachgebessert werden.

6. Heute hat jeder Ballungsraum sein **S-Bahn-Netz.** Hannover und einige Ballungsräume in den neuen Bundesländern dürften die Schlusslichter sein. Hier sind sicher noch Verbesserungen (u.a. wo erforderlich zweigleisiger Ausbau) nötig, um zu kürzeren Taktzeiten zu kommen.

7. **Fernsteuerungen und Funk-Fahr-Betrieb** – in dem DNR-Papier überhaupt nicht erwähnt – sollen sich über das ganze Bahngebiet (auch über die Strecken der Fläche) erstrecken, damit der Betrieb rationeller geführt und notwendige Personaleinsparungen (grösseren Stils) im Hinblick auf die Wettbewerbskraft der Bahn erzielt werden können. Mit entsprechenden Kommunikationssystemen müssen die Reisenden besser mit Nachrichten vor allem über Verspätungen, Unfälle usw. versorgt werden. Die Investitionen hierfür sind gross, aber hier sollte nicht „falsche Bescheidenheit" geübt werden.

8. Auch die **GRV** spricht sich vor allem im Nebenbahnnetz für den **Einsatz leichter Triebwagen** aus. Aber auch im übrigen Netz sollten Triebwagen die nur mit einer Lok bespannten Züge allmählich ersetzen. Diese Züge sind ein Hindernis in Kopfbahnhöfen. Damit wird ein erhebliches Rationalisierungspotential eröffnet. Man muss zugeben, dass erst der Wettbewerb mit privaten Anbietern die DB zum Umdenken gebracht hat.

9. **Stückgut und Post** gehören ausserhalb des Nahbereichs auf die Bahn.

10. International muss die **Interoperabilität** ganz wesentlich verbessert werden. Neben einer Reduzierung der technischen Hemmnisse schränken die mangelnde Transportverfolgung und andere Informationsdefizite die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen erheblich ein. Dies bedarf dringend einer Verbesserung.

11. Die **GRV** kommt der Flächenbahn entgegen, wenn sie fordert, dass die DB AG ihre Immobilien nicht nur zur Umgestaltung und Verwertung ihrer grossen Bahnhöfe nutzt, sondern sich damit endlich einmal der 5000 kleinen Bahnhöfe, die teilweise sehr vernachlässigt sind, annimmt.

Die Aufwendungen für das oben skizzierte Programm dürften wesentlich niedriger sein als bei der Flächenbahn.

Wir glauben, dass mit einer solchen Weichenstellung, **jedoch flankiert durch den Abbau wettbewerbsverzerrender Massnahmen vor allem bei der Strasse (Stichwort externe Kosten) durch die Politik**, sich die DB AG ohne Realisierung einer Flächenbahn nicht in Richtung Endstation bewegen wird. Ohne Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen wird auch eine Flächenbahn scheitern!

Der Verkehrsetat des Bundes 1999

Im Haushaltsentwurf des Ministers für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Müntefering, belaufen sich die Verkehrsinvestitionen auf 20,1 Mrd. DM, was einem Plus von 386 Mio DM entspricht.
Dabei werden wie im Vorjahr 10,2 Mrd DM für die **Bundesfernstrassen** zur Verfügung gestellt, von denen **8,4 Mrd DM für Investitionen** vorgesehen sind.
8,1 Mrd DM (im Vorjahr 8,4 Mrd DM) sollen in die **Schiene** fliessen, davon **6,73 Mrd DM für Investitionen.**
Für die **Bundeswasserstrassen** sind 3 Mrd DM (im Vorjahr 2,8 Mrd DM) eingeplant, wobei der Investitionsanteil **1,3 Mrd DM** betragen soll.
800 Mio DM werden bei der Schiene bei den Zuschüssen für die Altlastensanierung und den Personalaufwand der ehemaligen Deutschen Reichsbahn gekürzt.
Die von der DB AG stets geforderte Umschichtung von Darlehen in Baukostenzuschüsse wird zum Teil erfüllt. Es handelt sich dabei um den Betrag von 1 Mrd DM.
Auch die von der Vorgängerregierung erhöhten Mittel für den Bau des Transrapid (270 Mio DM) übernimmt Müntefering.

Unverändert bleiben die Bundesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (GVFG) in Höhe von 3,28 Mrd DM.
100 Mio DM stehen für die Förderung des Kombinierten Verkehrs zur Verfügung (für Umschlageinrichtungen).

Bundesminister Müntefering meint, dass mit diesem Haushalt die Investitionen für die Strasse stabil bleiben, während Schiene und Wasserstrasse etwas zulegen. Bei der Reduktion des Haushaltes der beiden Ministerien um 5,6 Mrd DM auf 48,2 Mrd DM gibt es ein Missverständnis insoferne als die Bahnschulden herausgenommen worden sind. Das reduziert die Schuldenzahlungen im Verkehrsetat. Grund dafür ist, dass die Vermögensverwaltung zum Bundesminister der Finanzen gehört (Haushaltstechnische Verlagerung des durchlaufenden Postens der Schuldendiensthilfen an das Bundeseisenbahnvermögen vom Verkehrsministerium in den Einzelplan 32 (Bundesschuld).
Die Grünen beanstanden, dass der Haushaltsentwurf nicht der Koalitionsvereinbarung entspreche, in der eine deutliche Umschichtung der Gelder von der Strasse auf die Schiene vorgesehen war. Jetzt sei das Umgekehrte der Fall.
Die SPD-Fraktion hält den Verkehrshaushalt für solide. Besonders begrüsst wird der Einstieg in die Lärmsanierung an bestehenden Strecken im Umfang von 100 Mio DM.

Programm der SPD-Bundestagsfraktion zum Wettbewerb

Faire und vergleichbare Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsbereich fordern die SPD-Verkehrspolitiker. Die Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Wohnungswesen will die Harmonisierungsdefizite gegenüber den EU-Partnerländern „endlich" beseitigen. Den neuen Beitrittsländern sei der volle Zugang zum EU-Verkehrsmarkt nur schrittweise einzuräumen, und zwar im Zuge der Angleichung des Lohnniveaus und der Sozialvorschriften. Diese Bedingungen wollen die SPD-Politiker nicht nur für die Landverkehrsträger, sondern auch für den Luftverkehr angewendet sehen.
Im übrigen setzt die SPD-Verkehrspolitik auf den gezielten Verkehrswegeausbau zur Schaffung integrierter Verkehrssysteme. Schliesslich sei die Partei angetreten, "endlich eine ökologisch verträgliche Verkehrspolitik durchzusetzen". "Zentrale Stellschraube ist die Investitionspolitik" zur Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstrasse. Die im Entwurf des Verkehrsetats für 1999 vorgesehenen Beträge für die einzelnen Verkehrsträger würden neue Akzente setzen.
„Hohe Priorität" geniesse die Überarbeitung des Bundesverkehrwegeplans. Ziel sei es, die Verkehrsträger Strasse, Schiene und Wasserstrassen besser miteinander zu verknüpfen, um die Schnittstellen in die Verkehrswegeplanung einzubinden. Die Vorbereitungen für neue wissenschaftliche Untersuchungen, die einen solchen integrierten Verkehrswegeplan ermöglichten, hätten bereits begonnen. Dabei müssten die Ausbaustandards überprüft werden; zudem stehe eine umfassende Neubewertung und Änderung der Systematik bevor. Höheres Gewicht würden dabei „Ökologische und städtebauliche Bewertungskriterien" gewinnen, die in absehbarer Zeit Verkehrsverlagerungseffekte versprächen.

Zweite Stufe der Bahnreform

Seit dem 1.1.1999 sind unter dem Dach einer geschäftsführenden Holding fünf Aktiengesellschaften mit eigener Geschäfts- und Ergebnisverantwortung tätig:

	Vorsitz
▸ DB Reise und Touristik	Dr. Axel Nawrocki
▸ DB Regio	Klaus Daubertshäuser
▸ DB Cargo	Dr.Eberhard Sinnecker
▸ DB Netz	Peter Münchschwander
▸ DB Station und Service	Peter Reinhardt

Unter dem Dach der Holding agieren noch weitere Unternehmen :
Die S-Bahn Hamburg GmbH, die S-Bahn Berlin GmbH, die Bahnbus-Holding GmbH mit 28 regionalen Busverkehren, die Deutsche Fährgesellschaft Ostsee GmbH.
Die touristischen Aktivitäten wurden in der Deutsches Reisebüro GmbH und im Veranstalter Ameropa vereinigt.
Die Transfracht Internationale Gesellschaft für den Kombinierten Verkehr ist als Vertriebsgesellschaft der DB AG tätig.
Verkehrsdienstleister sind sieben Bahnreinigungsgesellschaften, die Bahnschutz & Service-Gesellschaft, zusammengefasst in der Deutschen Verkehrsdienstleistungs- und Management GmbH, und schliesslich die De Consult.

Der DB Holding gehören unter dem Vorsitz von Dr. Johannes Ludewig an :
Diethelm Sack (Finanzen und Controlling), Dr. Horst Föhr (Personal), Peter Reinhardt (Immobilien, Recht, Personenbahnhöfe), Roland Heinisch (Forschung und Technologie), Wolfgang Gemeinhardt (Konzerneinkauf), Dr. Axel Nawrocki (Personenfernverkehr), Klaus Daubertshäuser (Personennahverkehr), Dr. Eberhard Sinnecker (Güterverkehr) und Peter Münchschwander (Fahrweg).

Nicht so zaghaft, bitte

Angelika Zahrnt, neue Vorsitzende des Bundes für Umwelt und Naturschutz, zieht in einem Artikel mit dieser Überschrift erste Bilanz ökologischer Neuerungen seit dem Regierungswechsel: Das kann's doch nicht gewesen sein. Mehr Mut und Taten sind gefordert. Wir zitieren zwei Beispiele aus diesem Artikel:

Beispiel Transrapid: SPD und Grüne hatten sich vor der Wahl stets gegen das Projekt der Magnetbahnstrecke zwischen Hamburg und Berlin ausgesprochen. Schröder sagte dennoch ja zum Stelzengleiter und zwang damit seinen Regierungspartner zu einem faulen und feigen Kompromiss: Keine Mark mehr als die bisher vereinbarten rund sechs Mrd DM würde der Staat für den Transrapid ausgeben. Die zu erwartenden Mehrkosten solle die Industrie tragen. Dass am Ende dieser Zahlschlange allerdings die DB AG als Betreiberin stehen und Jahr für Jahr rote Zahlen einschweben wird, dies verschwieg Schröder.

Beispiel Ökosteuern: Der Einstieg in die Besteuerung von Energie setzt den ersten Meilenstein hin zu einer ökologischen Wirtschaftsweise in Deutschland. Doch anstatt einen grossen Schritt auf dem Wege dorthin zu tun, verstolpert die Bundesregierung nahezu diese Chance. Denn die festgesetzten Steuerhöhen, insbesondere die 6 Pfennig mehr bei der Mineralölsteuer, haben keine Lenkungswirkung. Angesichts des historisch niedrigen Ölpreises, der vielen Ausnahmen für ganze Wirtschaftsbranchen und der durch die Liberalisierung des Energiemarktes bald sinkenden Stromkosten fehlen jegliche Anreize zum Energiesparen und für eine Verkehrswende. So kommt zwar mehr Geld in die Kassen, doch von einer Entlastung der Umwelt kann noch keine Rede sein.

Kritik an der Verkehrspolitik von Müntefering

Dirk Fischer, der verkehrspolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, übte nach den ersten 100 Tagen heftige Kritik an der Verkehrspolitik von Müntefering. Wenn er aber sagt, das verkehrspolitische Programm sei schlichtweg ein Plagiat der rationalen und erfolgreichen Bundesregierung von CDU/CSU und FDP, mag er zwar Recht haben, aber schiesst er dabei nicht ein Eigentor, denn was ist falsch daran, wenn die neue Regierung die angeblich gute Verkehrspolitik ihrer Vorgängerin übernimmt? Was Müntefering bisher angepackt hat, war geprägt von Pleiten und Pannen. In der europäischen Verkehrspolitik sei er eingeknickt *(gemeint ist die Zustimmung der EU zum Verkehrsabkommen mit der Schweiz: siehe Beitrag in diesem Heft.)*. Er habe zugestimmt, dass Österreich und die Schweiz den Lkw-Transit mit einem bis zu 70fachen Satz der Eurovigniette belasten dürfen. Das sei ein Misserfolg für Deutschland gewesen.
Beim Haushaltsentwurf habe er erhebliche Kürzungen hinnehmen müssen *(vergleiche Beitrag Verkehrsetat 1999 in diesem Heft.)*. Weder bei der Schiene noch bei der Strasse habe er die Ansätze des Etatsentwurfs der alten Koalition von Sept. 1998 erreicht. Sein Versprechen, laufende Vorhaben würden weitergeführt, ist jetzt fraglich. Neue Vorhaben – insbesondere in den neuen Bundesländern – sind nicht mehr möglich.

Horst Friedrich, Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion, schliesst sich den Ausführungen von Dirk Fischer an und meint, dass sich der Minister aus Sicht der FDP „unauffällig" verhält. Gerade aber die Verkehrspolitik „braucht mehr als einen faden Verwalter."

Auch Umweltorganisationen monieren die rot-grüne Verkehrspolitik. Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland spricht von einer unerträglichen und umweltpolitisch verhängnisvollen Verkehrspolitik.

Neue Köpfe

Nach der Bundestagswahl 1998 hat sich der frühere Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags als neuer Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen neu konstituiert. Er zählt 42 Mitglieder, davon 19 von der SPD, 15 von der CDU/CSU , 3 Mitglieder von Bündnis 90/Die Grünen, 3 von der F.D.P. und 2 von der PDS. Vorsitzender ist Eduard Oswald (CDU/CSU), Stellvertreter ist Klaus Hasenfratz (SPD).

Die neuen Abteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen sind:
Grundsatzabteilung: Ulrich Müller, Zentralabteilung: Peter Keidel, Abteilung internationaler Verkehr: Dr. Jürgen Froböse, Leiter der Abteilung Eisenbahn und Binnenschifffahrt: Thomas Kohl, Leiter der Abteilung Strassenverkehr und Strassenbau: Dr. Hans-Jürgen Huber. Pressesprecher ist Michael Donnermeyer.

Die Ökosteuer

Bei der Ökosteuer, der die **GRV** auch immer zugestimmt hatte, gibt es ein Problem, das die Bahnen und ÖPNV hart trifft. Das hatten wir seinerzeit bei der unserer Zustimmung zur Ökosteuer nicht überlegt. Beides sind grosse Energieverbraucher. Deshalb setzten sich namhafte Persönlichkeiten dafür ein, Bahnen und ÖPNV von diesem Gesetz auszunehmen. Grosse Energieverbraucher in der Industrie sollen dagegen eine Befreiung erhalten.
Die DB AG beanstandet, dass die geplante Energiesteuererhöhung sie massiv belaste ohne positive Wirkung auf die Umwelt. Es entstünden ihr Mehrkosten von fast 300 Mio DM, bei DB Cargo 62 Mio DM, zusammen mit der Mineralölsteuer macht dies dann 200 Mio DM aus; 700 Arbeitsplätze sind dadurch bedroht. Die umweltverträgliche Elektroenergie würde mit 13% am stärksten besteuert. Die Bahn verbraucht 80% Strom und 20% Diesel. Der Lastwagen werde dagegen als Wettbewerber der Bahn nur mit 5-6% zusätzlich belastet, der Luftverkehr und die Binnenschiffahrt gar nicht. Die Mehrkosten müsste die Bahn durch Erhöhung der Bahntarife um 6% wieder hereinholen.
Bei den Bahnen und dem ÖPNV wird es keine Ausnahmeregelung geben, sagte Müntefering ganz deutlich. Damit wird seine Beteuerung, er werde sich für die Bahnen in ihrem Wettbewerb mit dem Auto einsetzen, unglaubwürdig.

Aber, die Einwendungen hatten Erfolg: Die rot-grüne Regierungskoalition kam am 23.2.99 überein, die Bahn bei der Stromsteuer nur mit dem halben Regelsatz zu belasten. Damit würde sie 1 Pfg pro kwh mehr bezahlen als bisher, was einer Verteuerung um 7 % entspräche. Dies sei ein deutliches Signal für den öffentlichen Verkehr, äusserten sich die Bündnisgrünen. Bei der Beratung im Deutschen Bundestag am 3.3.99 kam jedoch heraus, dass die Besserung nur für die elektrisch betriebenen Bahnen einschliesslich der Strassenbahnen und Oberleitungsbusse gilt.
Dr. Ludewig will die steuerliche Nettobelastung von jährlich 150 Mio DM an den Markt weitergeben.

Die Bevorzugung des Luftverkehrs

Der Luftverkehr ist der klimaunverträglichste Verkehr einerseits wegen des hohen Energieverbrauchs, andererseits wegen des Emissionsortes der Abgase weit über dem Erdboden.
Man sollte eigentlich erwarten, dass eine Eindämmung oder sogar eine Umkehrung des Wachstums des Flugverkehrs ein Bestandteil der bundesdeutschen Klimaschutzpolitik sein müsste.
Die Entwicklung des Luftverkehrs sieht aber anders aus:
1984 waren es erstmals mehr als 50 Mio Fluggäste pro Jahr,
1994 waren es bereits über 100 Mio und für
2010 werden mehr als 200 Mio Fluggäste prognostiziert.

Trotzdem begünstigt der Staat den Luftverkehr dadurch, dass kommerzielle Flugzeuge von einer Treibstoffbesteuerung ausgenommen sind. Weiter sind internationale Flugreisen von der Mehrwertsteuer befreit.

Europäische Fluggesellschaften wurden von 1991 bis 1993 mit 5,4 Mrd DM aus der Staatskasse bezuschusst. Im Sommer 1994 genehmigte die EU-Kommission eine Regierungssubvention von ca 5,9 Mrd DM für Air France, die staatliche französische Fluglinie. 1995 und 1996 erhielt sie nochmals 3,5 Mrd DM/Jahr.

Auch die Luftfahrtforschung wurde mit einem vierjährigen Programm mit 1,2 Mrd finanziert, das je zur Hälfte vom Bund und der Industrie finanziert wird.

Auch beim Flughafenausbau, der sich an sich selbst finanzieren sollte, finanziert der Bund mit. Beim neuen Grossflughafen Berlin-Schönefeld muss der Bund mitfinanzieren, sonst geht die Rechnung nicht auf.
Besonders schlimm ist die Finanzierung von Regionalflughäfen durch die Länder.
Sehr problematisch ist auch die Finanzierung der Anbindung von Flughäfen; sie könnte eigentlich ebenfalls als eine Subventionierung des Flugverkehrs angesehen werden. Soweit Flughäfen mit dem SPNV angeschlossen sind oder werden, erfolgt die Finanzierung zum grossen Teil aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (60%).
Noch problematischer ist die Anbindung von Flughäfen an den Fernverkehr der DB. Zum Beispiel kostet die Anbindung des Flughafens Köln/Bonn 900 Mio DM. Die Bahn lehnt ihre Beteiligung aus wirtschaftlichen Gründen ab. Jeder der erwarteten etwa 200 000 ICE-Fahrgäste zum Flughafen wird dadurch, wenn man mit einer 6%igen Verzinsung des Kapitals rechnet, mit 270 DM subventioniert. Die Frage, ob damit Kurzstreckenflüge überflüssig werden, ist kaum zu beantworten, aber mit Sicherheit wird die Attraktivität der Flughäfen gefördert.

Anbindung der wichtigsten deutschen Flughäfen an das Schienennetz (bis 2002)

Berlin-Schönefeld:
S-Bahn; Airportexpress von der Innenstadt zum Flughafen; Anbindung an den Fernverkehr, Planung eines neuen Flughafenbahnhofs zusammen mit neuem Flughafen
Dresden:
S-Bahn-Bahnhof (im Bau seit 1998) ab 2002
Düsseldorf:
S-Bahn und 2001 ICE-Anbindung
Frankfurt/Main:
S-Bahn, ICE-Abindung, 1999 über den neuen Flughafenbahnhof
Hamburg:
S-Bahnanbindung geplant
Hannover:
S-Bahnanbindung zur Innenstadt
Köln/Bonn:
ICE-Anbindung über die NBS Köln – Frankfurt und S-Bahnanbindung
Leipzig/Halle:
ICE-Anbindung ab 2002
München:
1.S-Bahnanbindung seit 1993;
2. S-Bahnanbindung seit Herbst 1998
(Damit ist ein 10-Minutentakt möglich.)
Stuttgart:
S-Bahn; geplant ICE-Anbindung (nach 2005)

Zu diesem Thema gehören die Kosten für die Strassenanbindung des Grossflughafens Berlin-Schönefeld mit 350 Mio DM, die zweite S-Bahn zum Flughafen Müchen-Nord mit 277 Mio DM (60% aus dem GVFG, den Rest zahlt der Freistaat Bayern). Weitere Beispiele sind die S-Bahn-Anbindung von Bonn an den Flughafen Köln/Bonn mit 1,2 Mrd DM veranschlagten Kosten, der Weiterbau der U-Bahn zum Flughafen Nürnberg (der Ausbau wird vom Freistaat Bayern mit 90% bezuschusst, nachdem Bundeszuschüsse nicht gewährt werden). Der Flughafen Nürnberg wird sich jedenfalls nicht an den Betriebsdefiziten beteiligen; und die S-Bahn-Anbindung des Flughafens Dresden mit 94 Mio DM, von denen der Freistaat Sachsen 90% übernimmt, kommt noch hinzu.
(Die Angaben – ohne die Flughafenanbindungsübersicht – sind

weitgehend dem Arbeitspapier von Manfred Trebner, Infrastrukturelle Anbindung der Flughäfen, von German Watch e.V., Budapesterstr. 11, 53 111 Bonn entnommen.)

Die **GRV** *ist enttäuscht darüber, dass sich kaum jemand, ausser vielleicht einige Grüne, für die Eindämmung des Luftverkehrs einsetzt. Der Gipfel ist, dass die publikumswirksame Fernsehsendung „Wetten, dass" das nächste Mal ausgerechnet in Palma de Mallorca stattfindet.*

Prognosen

Prognos Basel und ZEW (Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung, Mannheim) haben im 4. Quartal 1998 für die nächsten sechs Monate folgende Prognosen abgegeben:
Strassengüterverkehr: Gedämpfter Optimismus,
Schiene: Transportmengen zwischen Stagnation und Rückgang,
Wasserstrasse: Unveränderte Transportmengen.
Luftfracht: Gedämpfter Optimismus,
Kurier- und Expressdienst (KEP): Boom,
Kombinierter Verkehr: Stagnation.
Preise:
Strassengüterverkehr: Im deutschen Nah- und Fernverkehrsmarkt überwiegend stabil, im Osteuropa-Verkehr: Preisverfall,
Schienengüterverkehr: Keine Veränderungen in Sicht,
Binnenschiffsraten: stabil bis steigend,
Luftfrachten: stabil eingeschätzt, aber mit fallender Tendenz,
KEP: Weitgehende Stabilität,
Kombinierter Verkehr: Keine Veränderungen in Sicht.

Wettbewerb im Güterverkehr auf der Schiene

Dr.-Ing. Alfons Thoma

Jedes zugelassene Eisenbahnunternehmen kann sich in Deutschland bei der DB Netz AG um Fahrplantrassen für Transporte bewerben. In diesem Wettbewerb ist die DB Cargo AG ein gleichberechtigter Partner, der nicht anders behandelt werden darf als jedes andere Eisenbahnunternehmen. Der DB Cargo AG dürfen lediglich Mengenrabatte zugestanden werden. Im Extremfall, wenn es ausreichend Partner in diesem Wettbewerb gibt und diese bereit sind, wenn es um die gleichen Fahrplantrassen geht, mehr als DB Cargo zu bezahlen, könnte theoretisch DB Cargo überhaupt aus dem Rennen ausscheiden.

Dies ist wohl der Hauptgrund dafür, dass andere europäische Bahnen diesen Wettbewerb auf kleiner Flamme kochen oder ihn zum Schutz ihrer staatlichen Eisenbahn überhaupt nicht wollen. Auch die Gemeinschaft Europäischer Bahnen gibt zu, dass man, was den Infrastrukturzugang betrifft, „noch meilenweit von gemeinsamen Lösungen entfernt ist".

Wir haben bei uns schon einige interessante Beispiele:
BASF schockt DB Cargo: Am 23.11.98 verkündet die BASF AG, Ludwigshafen, sie wolle als erstes Grossunternehmen Eisenbahnverkehre selbst organisieren. Mindestens drei Ganzzugverkehre, die bisher von DB Cargo abgewickelt wurden, wollen sie in eigener Regie durchführen. Dabei würde sich die Transportqualität verbessern und die Kosten würden um 25%, auf einer Strecke sogar um 35% sinken. Insgesamt meint BASF mit eigenen Transporten auf der Schiene im Jahr etwa 100 Mio DM einsparen zu können. Ja BASF geht noch weiter, es will auch andere Kunden ermuntern, sich an ihren Transporten zu beteiligen. Ausdrücklich bemerkt BASF, dass sie das Vorhaben aufgeben werde, wenn ein anderer Dienstleister, darunter natürlich auch DB Cargo, die Transporte kostengünstiger und mit gleicher Qualität anbietet. Dabei könnte auch an bestehende Regionalbahnen gedacht werden. Gerne möchte die BASF ihre Züge mit Waggons von Dritten auffüllen, eine Akquisition am Markt sei aber noch nicht geplant.

Die BASF hat im Januar 1997 vom Wirtschaftsministerium Rheinland-Pfalz eine Lizenz als Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Nutzung des öffentlichen Schienennetzes in Deutschland erhalten. Seit September 1997 fährt die BASF den „Germersheim-Shuttle" vom Werk in Ludwigshafen zum 30 km entfernten Hafen Germersheim. Seit Mai 1998 beliefert die BASF-Eisenbahn einen Kunden in Rheinmünster bei Baden-Baden zweimal pro Woche.
Mit diesem Verfahren könne sich BASF viel besser Kundenwünschen anpassen, als wenn sie DB Cargo mit den Transporten beauftragt.
Bei den bisherigen Ganzzugverkehren wurden die BASF-Züge vom Werk zu einem Rangierpunkt der DB Cargo verbracht und dort mit weiteren Waggons zum Ganzzug komplettiert. Dieser mehrstündige Zeitverlust entfällt künftig.
Durch die werkseigene Eisenbahn kennt sich die BASF im Eisenbahnverkehr gut aus. Mit 260 Mitarbeitern behandelt sie die 25 ein- und ausgehenden Züge und rangiert täglich rund 800 Wagen. Für die neuen Transportaufgaben will das Unternehmen zwei Loks leasen. Neue Lokführer brauche man nicht. Diese erwerben sich durch Mitfahrt auf DB-Cargo-Lokomotiven die nötige Streckenkenntnis. Die DB Netz AG ist verpflichtet, diese Streckenkenntnis zu vermitteln.
BASF will auch Züge ins europäische Ausland fahren und steht mit Österreich, der Schweiz und Italien in Verbindung. Dort gestalten sich die Verhandlungen einfacher als mit der DB.
Auch spricht sich das Unternehmen für eine Herauslösung von DB Netz aus dem DB Konzern aus. Von der beabsichtigten Verteuerung des Lkw-Verkehrs durch die Europäische Kommission hält das Unternehmen wenig, weil die Verteuerung des Lkw-Verkehrs nicht zu mehr Verkehr auf der Schiene führen wird.
Die Bahngesellschaft Waldhof, die seit Anfang 1998 einen

Güterzuglanglauf von Hildesheim nach Krefeld durchführt, hat wegen der eingesetzten Lokomotiven Schwierigkeiten von DB Cargo bekommen. Die Loks gehören dem Dampflokmuseum Hermeskeil. Die DB hat das Unternehmen abgemahnt, weil sie Lokomotiven nur abgibt, wenn sie nicht in Konkurrenz zur DB eingesetz werden. Auch von der DB ausgemusterte Wagen werden trotz umfangreicher Neubestellungen nicht verkauft. (Umgekehrt hat die DB der Bayerischen Oberlandbahn, die nicht rechtzeitig zur Betriebseröffnung die vorgesehenen bereits hatte, mit DB-eigenen Fahrzeugen unter die Arme gegriffen.)

Besonders interessant ist der Fall von Deutscher Post AG und dem privaten United Parcel Service (UPS) für einen Express-Shuttle. An sich haben sich die beiden Unternehmen mit der DB über die Trassenpreise geeinigt und könnten die Nachtzüge selbst fahren. Bekanntlich wollen beide Unternehmen in der Endausbaustufe des neuen Systems etwa ein Drittel ihres inländischen Frachtverkehrs auf der Schiene transportieren (z.Zeit liegt das Schienenaufkommen bei der DP zwischen 10 und 20 %, bei UPS bei 5%.). Wenn die DB ein konkurrenzfähiges Angebot vorlege, sei es möglich, dass die DB die Transporte für die beiden Unternehmen durchführe. Ähnlich dem Cargo Sprinter soll der Express-Shuttle mit zwei Triebköpfen ausgerüstet sein und mit Strom und Diesel fahren können. Die Investitionskosten für im Endausbau 70 Shuttles sind auf 250 Mio DM geschätzt. Man darf gespannt sein, ob DB Cargo vielleicht doch zum Zuge kommt.

Bei der Deutschen Gesellschaft für kombinierten Verkehr (Kombiverkehr) gibt es Pläne, das Unternehmen in ein Eisenbahngesellschaft umzuwandeln. Das bestätigte der Sprecher der Geschäftsführung, Dr. Werner Maywald. Damit würde Kombiverkehr die Voraussetzung schaffen, um selbst Trassen anmieten zu können.

Nicht uninteressant sind auch folgende Überlegungen zu den GVZ, bei denen ein Terminal zugesagt, dann aber mangels Verkehrsaufkommen nicht gebaut wird oder wurde. Hier könnte man sich vorstellen, dass private Investoren den Terminal samt Anschluss an das Schienennetz bauen, der dann von Eisenbahnunternehmen genutzt werden könnte.

Auch Bundesverkehrsminister Müntefering hat kürzlich bei der Vorstellung des Programms für die deutsche Ratspräsidentschaft unterstrichen, dass er den Wettbewerb auf der Schiene fördern möchte. Er will eine geregelte und schrittweise Öffnung der Eisenbahnnetze für Dritte einleiten.
Mit den Eisenbahnen ging Münterfering dabei hart ins Gericht. Sie hätten die modernen Logistikanforderungen weitgehend verpasst. Darunter leide auch der Hoffnungsträger Kombinierter Verkehr. Für die genannte Öffnung der Bahnnetze für Dritte sei eine Lösung der Trassenkosten dringlich, wie sie EU-Kommissar Neil Kinnock befürwortet.

Im übrigen steigt der Kapitaldienst für neue Infrastrukturinvestitionen so stark an, dass in der Zukunft eine Vollkostendeckung des Fahrwegs über den Markt unter den bestehenden Randbedingungen immer weniger erzielt werden kann. Die Problematik der Trassenkosten lässt jetzt Müntefering in seinem Hause näher untersuchen. Also steht eine politische Entscheidung an.

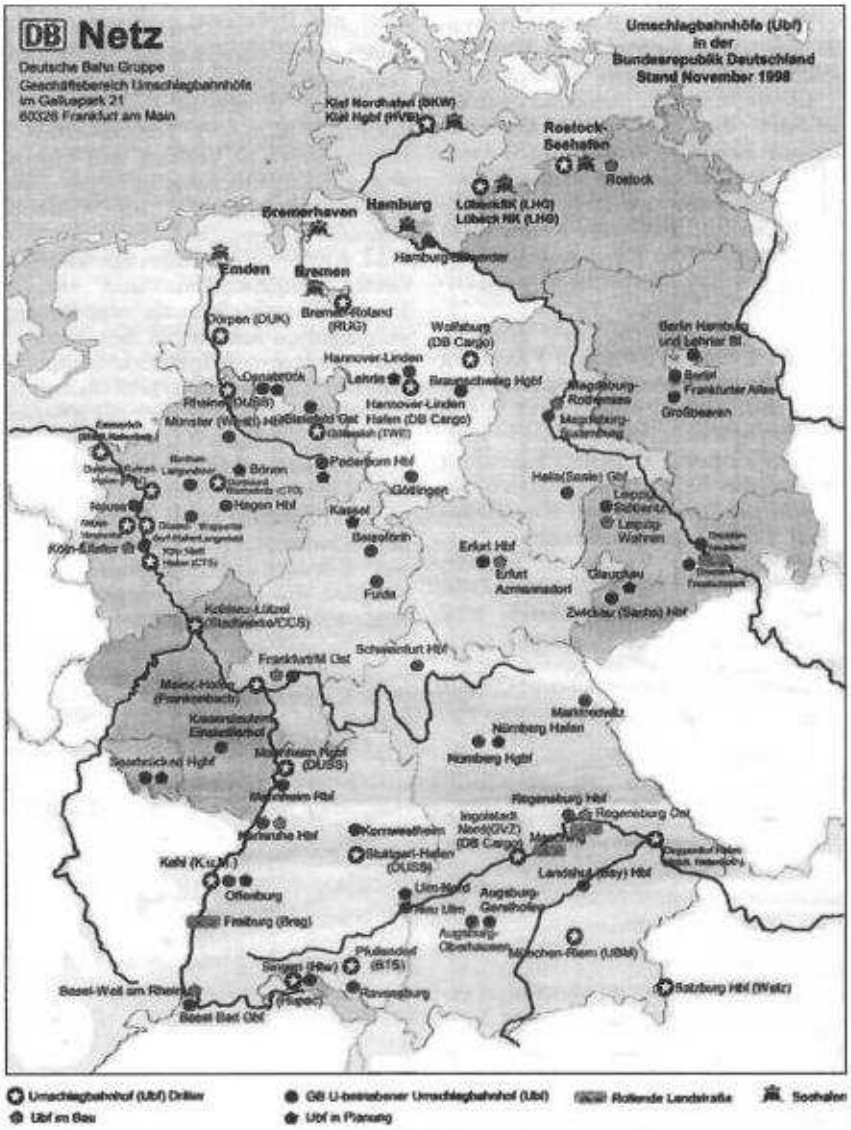
Dr. Sinnecker – DB Cargo – sagte auf einer Tagung des Deutschen Verkehrsforums: „Wir begrüssen die Liberalisierung; Deutschland und Schweden richten sich nach den Vorgaben aus Brüssel. Aber wenn wir nur die Insel der Liberalisierung bilden, während andere Länder sich weiterhin als Staatsbahnen und Staatsverwaltungen darstellen, dann sind selbst unsere liberalen Inseln nichts als Stückwerk in Europa. So ist eine Renaissance auf der Schiene nicht zu verwirklichen. Wir wollen den Wettbewerb, wir wollen die Kooperation der Bahnen verbessern, wir wollen nationalen und internationalen Wettbewerb. Nur dann hat die Eisenbahn eine Chance."
(Ist das nur eine Sonntagsrede? Die Praxis sieht anders aus. Hohe Trassenpreise und andere Hindernisse machen auch in Deutschland den Zugang auf die Schiene nicht leicht.)

Sollen nun eines Tages im Güterverkehr vielleicht nurmehr Dritte die Schienen der Deutschen Bahn benutzen? Soweit wird es sicherlich nicht kommen, aber DB Cargo dürften viele Verkehre verloren gehen. Wollen wir das? Amerika ist in vielem unser Vorbild. Am 22.1.99 hatte gerade der EU-Kommissar Neil Kinnock die Verkehrsminister der Mitgliedstaaten zur Eile bei der Reform des Eisenbahnwesens angehalten, da äusserten sich vor Kinnocks Rede zwei Amerikaner, Edward Burkardt, Präsident der Wiskonsin Bahn und Can Baki, UPS Rail Manager, ganz anders. Sie plädieren nicht für mehr Wettbewerb auf der Schiene; ihnen reiche schon der mit der Strasse. Sie kritisierten, dass die europäischen Politiker keine Ahnung vom Bahngeschäft haben.
Die deutschen Bahngewerkschaften halten aus Sorge um ihre Arbeitsplätze auch nicht viel vom Wettbewerb auf der Schiene – sie können dabei nur Arbeitsplätze verlieren – und die SNCF macht kaum Gestalten, sich in dieser Frage besonders zu bewegen.

Für alte Eisenbahner ist das alles schwer zu verstehen, das Monopol der Bahn auf der Schiene ist verloren gegangen. Die **GRV** muss noch abwarten, bis sie sich in dieser Frage ein einheitliches Urteil bilden kann.

Der Kombinierte Verkehr in der Krise?

Obwohl im Jahr 1998 für den Kombinierten Verkehr ein kleines Plus ausgewiesen werden konnte, trat im Verlauf des Jahres eine Flaute ein, die sogar in niedriger werdende Zahlen umschlug. Zurückzuführen sei dies einerseits auf Überkapazitäten auf der Strasse, andererseits ist das Preis/Leistungsverhältnis der Bahn gegenüber



DVZ 12/98

der Strasse ungünstig. Schliesslich haben die Umstrukturierungsmassnahmen bei der DB im Zuge der Liberalisierung zu Qualitätsverlusten geführt, die der kombinierte Verkehr jetzt zu spüren bekommt. Viele meinen, der neue Wettbewerb auf der Schiene werde die Lage verbessern. Leider seien die Bahnen nicht so sehr bereit, sich diesem Wettbewerb zu unterwerfen. So werden Bahnwettbewerbern Hindernisse aufgebaut, sodass so mancher wieder aufgibt.

Umgekehrt versuchen die Bahnen im Kombinierten Verkehr den Weg der Direktvermarktung einzuschlagen und die bisherigen Operateure auszubooten. Vielleicht wird eine von der Bahn dominierte Gesellschaft doch wieder höhere Leistungen und mehr Qualität bringen. Die Zukunft wird es zeigen.

Wie will die Bahn den kombinierten Verkehr wirtschaftlicher gestalten?

1. Die bisher gewährten Rabatte für Leersendungen, die bisher 50% der Volladungen betrugen, sollen dem Vernehmen nach künftig wegfallen. Ob leer oder voll – eine Ladeeinheit nimmt immer einen Platz auf dem Eisenbahnwagen ein und muss genauso wie eine volle gekrant werden. Bisher wurde vielfach die Lösung praktiziert: voll mit Lkw, leer mit KLV. Es gibt jedoch im Tank- und Siloverkehr zwangsläufig unpaarige Verkehre.

2. Gleichzeitig will die Bahn jedoch die Grundpreise für beladene Einheiten um bis zu 20% senken.
Dr. Maywald von der Kombiverkehr meint, nach ersten Kostenschätzungen wird sich der Rundlaufverkehr derart erhöhen, dass mit der Rückverlagerung von Transporten auf die Strasse gerechnet werden muss.

3. Die Bahn will ihre Kunden durch die Verpflichtung von „Kapazitätskäufen" stärker in das unternehmerische Risiko einbinden. Diese müssen sich im vorraus schon weitgehend festlegen. Das hat aber Schwierigkeiten, denn es ist ungewiss, ob auch der Verlader mitmacht.
Für solche Fälle will aber die Bahn deutliche Rabatte bei längerfristiger Buchung einräumen.
Auch wird es Einsteiger-Rabatte geben, wenn neue Transporte von der Strasse für neue Relationen akquiriert werden.
Eine der Auswirkungen beim Rückgang des kombinierten Verkehrs ist die Einstellung des Kombi-Ganzzuges zwischen Hannover und Wels, die mit sinkendem Aufkommen und zu hohen Bahnpreisen begründet wird.

Der deutsche Kombioperateur Kombiverkehr hat in 1998 975 000 Sendungen gefahren, das ist ein Plus von nur 1,5% (Der unbegleitete Verkehr ging um 1% zurück, leichte Zuwächse gab es dagegen bei der Rollenden Landstrasse.). Die Gründe für das magere Ergebnis liegen nach Dr. Werner Maywald, Sprecher der Geschäftsführung von Kombiverkehr, in folgenden Umständen:

a. Die konjunkturelle Flaute, die Herbstverkehrspitze ist ausgeblieben,
b. Der Preisverfall beim durchgehenden Lkw-Transport,
c. Qualitätsprobleme bei der Bahn.

Wenn die in diesem Jahr angestrebte Millionengrenze überschritten werden soll, muss der Wille der Bahnen, durch ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis mehr Güter auf die Schiene zu bringen und gleichzeitig die Effizienz des Schienennetzes zu erhöhen, für die Marktteilnehmer erkennbar werden. Trotz abgeschwächter Konjunktur seien die Marktpotentiale vorhanden.

Wie Dr. Ludewig im März mitteilte, fährt die Bahn im KLV jährlich einen „dreistelligen Millionenverlust" ein. Trotz dieser Kostenprobleme werde sie aber am KLV als Teil des Kerngeschäftes festhalten.

Beteiligungen

Mit Beginn dieses Jahres hat die britische Post mit ihrer Pakettochter Parcelforce Worldwide alle Anteile der 24 Gesellschafter der German Parcel (GP) übernommen und damit den Fuss in das Deutsche Paketgeschäft gesetzt. Dazu gehören auch die 60 Paketdepots, die bisher von Franchisenehmern betrieben wurden. Damit besitzt die britische Post mit ihrer Tochter nach der Deutschen Post (DP), dem Deutschen Paketdienst (DPD) und dem United Parcel Service (UPS) das viertgrösste einschlägige Unternehmen auf deutschem Boden. Weiter sind am deutschen Kep-Markt noch beteiligt die Deutsche Post Express GmbH (eine Tochter der DP, das sich im wesentlichen mit der Abholung von Expresssendungen befasst.), der Night Star Express GmbH, Unna, die KN Elan GmbH & Co KG, Gross Gerau (Mehrheitsgesellschafter ist die Fa. Kühne und Nagel.), der Trans-o-flex Schnelllieferdienst AG, Weinheim, die Express Air System GmbH, Frankfurt/Main und die DHL Worldwide Express GmbH, Frankfurt/Main.

Der DPD Deutscher Paketdienst, Aschaffenburg, hat mit der französischen Postgesellschaft La Poste einen neuen Grossaktinär. Über ein Tochterunternehmen beteiligt sie sich mit 33,34% an dem DPD.

Bahnen

1998 schwarzes Jahr der DB AG

Der Konzernumsatz ist 1998 erstmals seit der Bahnreform gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Auch im operativen Geschäft verbuchte die Bahn Einbussen.
So ging der Konzernumsatz ohne die Stückguterlöse von 30,21 Mrd DM auf 30,17 Mrd DM zurück. Das operative Konzernergebnis ohne ausserordentliche Erträge lag 1998 nach vorläufigen Zahlen bei 334 Mio DM nach 533 Mio DM. Der Vorsteuergewinn übertraf mit 359 Mio DM knapp den Vorjahreswert. Die Zahl der Beschäftigten ging innerhalb des Jahres um 15 400 auf 252 900 zurück.
In der Aufsichtsratssitzung Anfang März 1999 sprach Bahnchef Ludewig von einem „aussergewöhnlich schwierigen Jahr für das Unternehmen." Allein der Umsatzausfall von Eschede habe bis zu 125 Mio DM betragen. Einschliesslich der unerwarteten Einbrüche in der Stahlkonjunktur, der Ausfälle im Militärverkehr sowie bei der Verrechnung von Nahverkehrsleistungen mit den Ländern hätten die „Sondereffekte" 600 Mio DM betragen.Unter deren Berücksichtigung sei das Ergebnis doch respektabel. Bei der Pünktlichkeit habe sich die Bahn deutlich verbessert und liege im Fernverkehr bei einer Quote von 90%, im Nahverkehr bei 95%.
Zumindest im Personenverkehr kann die Bahn AG in diesem Jahr auf höhere Erlöse hoffen, denn zum 1.April greifen die Tariferhöhungen im Fern- und Nahverkehr. Im Güterverkehr drohen angesichts der Konjunkturflaute dagegen für 1999 nicht unerhebliche Einbussen.

„Frankfurt 21"

Der Bundesverkehrsminister hat zwar den drei Milliarden teuren Bahntunnel zur Durchleitung des Schienenverkehrs unter der Stadt noch nicht genehmigt, aber die Partner sind bei der Finanzierung ein grosses Stück vorangekommen: Das Land Hessen hat sich am 16.9.98 grundsätzlich bereit erklärt, 740 Mio DM als Landesanteil an dem Projekt zu übernehmen; auch der Magistrat der Stadt Frankfurt/Main will sich mit 120 Mio an dem Projekt beteiligen. Auch der Vorstand der DB AG hat sich Anfang Dezember 1998 für das Projekt festgelegt. Der Umbau soll westlich der Camberger Brücke beginnen. Der neue Hauptbahnhof in Tieflage soll 12 Gleise erhalten. Vier davon sollen in eingleisigen Tunnelröhren unter der Stadt bis zum Main hindurchführen. An der Grossmarkthalle spalten sich die Gleisanlagen in zwei Äste auf. Zwei vor allem dem Nahverkehr dienende Röhren erreichen nördlich des Mains den Ostbahnhof, der andere, dem Fernverkehr dienende Ast, kommt südlich des Mains bei Oberrad wieder ans Tageslicht.
Für die Realisierung des Projektes kann bis Ende dieses Jahres das sogenannte Vorprojekt erstellt werden. In den folgenden zwei bis drei Jahren könnten die Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren abgewickelt werden. Mit dem Bau könnte dann im Jahr 2004 begonnen werden mit dem Ziel, ihn im Jahre 2012 abzuschliessen.
Die Bahn will vor allem das Vorhaben durch die Einbringung frei werdender Grundstücke finanzieren, falls sie ihr und nicht dem Bundeseisenbahnvermögen gehören. In letzterem Fall geht die Rechnung nicht auf. Auch sind die Rationalisierungsgewinne geringer, weil die Kopfbahnhöfe durch den Einsatz von Triebwagen und Wendezügen viel leistungsfähiger geworden sind.

Zum Unglück in Eschede

Nach einem Gutachten des Fraunhofer Instituts für Betriebsfestigkeit führte Materialermüdung zum Bruch des Radreifens. Das teilte die Staatsanwaltschaft Lüneburg mit. Warum sich die Weiche unter dem entgleisenden Zug umgestellt hat, konnte noch nicht geklärt werden. Inzwischen hat die Staatsanwaltschaft über 100 Akten beschlagnahmt, um festzustellen, wer für den Einsatz der „Gummiräder" verantwortlich war.

Folgen des Unfalls bei Minden

Von einem Regionalexpress Minden – Bielefeld ist bei Minden bei langsamer Fahrt der erste Wagen wegen eines Radbruchs entgleist. Aus diesem Grund nahm die

DB AG 600 Wagen gleicher Bauart vom Gleis (Doppelstockwagen). Nach Mitteilung des Eisenbahnbundesamtes handelte es sich um einen Riss von der Nabe bis zur Lauffläche, Die Radsätze werden mit Ultraschall untersucht. Das in Minden gebrochene Rad stammte aus dem Jahr 1997. Dabei handelt es sich um Räder aus einem Stück, die klotzgebremst werden. Diese Bauart befindet sich nur bei Wagen des Nah- bzw. Regionalverkehrs. Alle Wagen des ICE-Verkehrs sind mit Scheibenbremsen ausgerüstet. Inzwischen sind schon 160 Wagen geprüft worden, wobei keine Schäden festgestellt werden konnten. Das gebrochene Rad des Unglückszuges wird im Forschungs- und Technologiezentrum der DB in Karlsruhe untersucht.

Erpressung der Bahn und Anschläge

Nachdem die Reisenden der Bahn im vergangenen Jahr schon durch das schwere Unglück von Eschede verunsichert waren, ging dies durch Erpressungen der Bahn weiter. Sogenannte „Freunde der Bahn" forderten von ihr die Zahlung von 10 Mio DM. Es blieb jedoch nicht nur bei der Erpressung, sondern die Verbrecher übten auch Anschläge aus. Verschiedentlich wurden Gleise gelockert, Schraubenmuttern entfernt, bis schliesslich auf der Strecke zwischen Berlin und Stralsund ein Güterzug entgleiste. Zehn mit Papierrollen beladene Waggons sprangen aus den Schienen, verkeilten sich und stürzten teilweise um. Ein Millionenschaden entstand. Am Tag vor Weihnachten konnten zwei mutmassliche Erpresser gefasst werden, von denen einer drei Anschläge gestand.
Leider hatte es damit noch nicht sein Bewenden. Trittbrettfahrer versuchten ebenfalls die DB zu erpressen. Auch im Falle der Trittbrettfahrer gab es einige Erfolge.
Schlimm für Bahn und Reisende sind Bombenandrohungen in Bahnhöfen. So mussten verschiedentlich Bahnhöfe geräumt und der Zugverkehr eingestellt werden. Dies führt wiederum zu unliebsamen Verspätungen, für die die Bahn keinerlei Schuld trifft. Wenn auch diese Drohungen sich in allen bisherigen Fällen als gegenstandslos erwiesen, musste die Bahn alles tun, um Reisende und Publikum zu schützen. Leider nehmen die Anschläge kein Ende.

Die **GRV** *hofft sehr, dass die Justiz in solchen Fällen der Eisenbahnbetriebsgefährdung abschreckende Urteile fällt, damit diesem Spuk ein Ende bereitet wird.*

Werden Lokführer überflüssig?

Nachdem die modernste U-Bahn in Paris ohne Triebfahrzeugführer fährt, will die DB AG auch im Reisezugverkehr untersuchen, wie und ob ein solches Verfahren tauglich ist. Im Güterverkehr ist die DB AG schon weiter. Im VW-Werksverkehr zwischen Braunschweig und Salzgitter fährt die DB Züge mit dem „selbsttätig geführten Triebfahrzeug (SST)". Grundsätzlich ist geplant, den computergesteuerten Betrieb mit der drahtlosen Betriebsleittechnik auf Funkbasis durchzuführen. Im Gleis liegen Antennenschleifen. Wenn die Lok über sie rollt, wird ein Befehl über die Geschwindigkeit im folgenden Streckenabschnitt auf den Bordcomputer übertragen. Bei Signalen, die auf rot stehen, bremst das Fahrzeug von sich aus, – weiterfahren kann es erst, wenn es ausdrücklich die Information „Fahrt Frei" erhalten hat.
Das SST-Verfahren durchläuft zur Zeit das Zulassungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt.

Betriebszentralen der DB

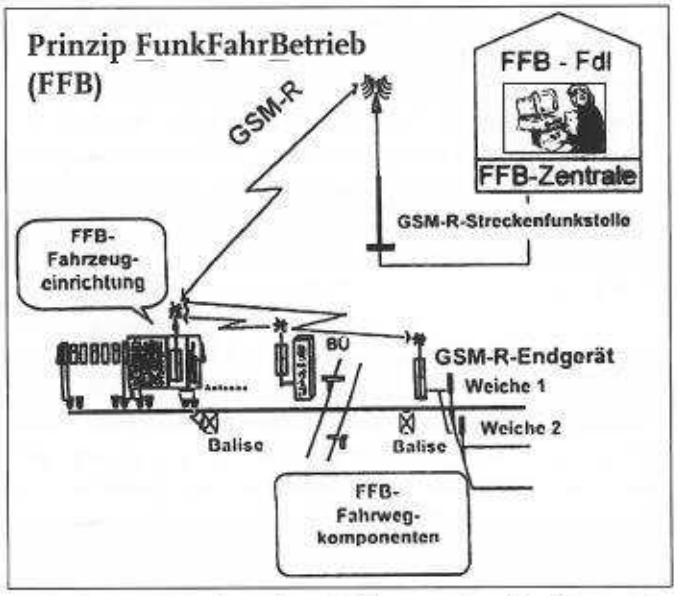
Die DB Netz AG will das gesamte Streckennetz der DB in insgesamt sieben Betriebszentralen aufteilen, von denen aus der gesamte Zuglauf disponiert, überwacht und gesteuert wird.
Als erste wird die Betriebszentrale in Frankfurt/Main eingerichtet, die etwa das ganze Land Hessen umfasst. Den ersten Baustein dieser Zentrale bildet das neue elektronische Stellwerk Frankfurt/Main, das in einem Bürohaus ausserhalb des Bahnhofsbereichs von Frankfurt untergebracht ist. Seit Ende September vergangenen Jahres erfolgt von dort auch die Fernsteuerung von Betriebsstellen im Knoten Frankfurt. Sie wurden bisher vom Zentralstellwerk im Hauptbahnhof bedient. Der zweite Teil dieses Stellwerks, das ist der eigentliche Bahnhofsbereich, wird vsl. im Jahre 2002 in die neue Zentrale integriert. Um das Jahr 2010 werden alle Strecken in Hessen von dieser Zentrale ferngesteuert.

Funk-Fahr-Betrieb (FFB)

Das System CIR- Elke, das bekanntlich die Zugfolge im Raumabstand ablösen soll, ist immer noch nicht in Betrieb – es soll zwischen Offenburg und Basel nach mehreren Verschiebungen der Inbetriebnahme nunmehr endgültig zum Sommerfahrplanwechsel 1999 in Betrieb gehen. Durch dieses System, das das Fahren mit flexiblen Blockabständen erlaubt und eine erhebliche Erhöhung der Kapazität bringen soll, kann der Bau zusätzlicher Gleise hinausgezögert werden.

CIR-Elke ist jedoch mit seiner ersten Inbetriebnahme bereits überholt!

Unter der Bezeichnung „Netze Projekt-Sicherungstechnik (NPS 2000)" will die DB AG europaweit die Vorreiterrolle übernehmen. Bis zum Jahre 2006 sollen alle dafür in Betracht kommenden Strecken (etwa 6000 Streckenkilometer) damit ausgerüstet sein.
Bei diesem FFB-Betrieb sollen alle Weichen und Bahnübergänge über den Fahrzeugrechner bedient und dem Triebfahrzeugführer die Fahranweisungen auf einem Display angezeigt werden. Statt der bei CIR-ELKE erforderlichen linienförmigen Zugbeeinflussung (LZB) wird hier mit Funkzugbeeinflussung gearbeitet, die den bekannten



GBR Report 2/99

Linienleiter zwischen den Schienen überflüssig macht. Aber ganz ohne Einrichtungen am Gleis geht es nicht; um die Funkbefehle stets mit der sicherheitstechnischen Präzision an die Triebfahrzeuge weiterzugeben, werden sie über im Gleis verlegte Euro-Balisen übertragen.

Der übergeordnete Begriff für das neue System ist European Train Control System (ETCS), das den Betrieb auf Funkbasis steuert. Die deutsche Pilotstrecke Halle/ Leipzig – Jüterbog soll zeitgleich mit der CIR-Elke-Strecke Offenburg – Basel in Betrieb gehen. Die Entwicklungsarbeit für CIR-Elke war nicht umsonst, denn auch der FFB muss wie CIR-ELke mit der klassischen Stellwerks- und Gleisfreimeldetechnik zusammenarbeiten.

Das GSM-R-Zugfunksystem ist eine Weiterentwicklung des „Globalsystems for Mobil Kommunikation", das bereits installierte öffentliche Übertragungssystem für Mobilfunk. Dieses System wurde im Forschungsprojekt DIBMOF (Dienstintegrierender Bahnmobilfunk) in enger Abstimmung mit den europäischen Nachbarn gezielt für die Nutzung durch die Bahnen weiterentwickelt. Die drahtlose Kommunikation zwischen Zügen und Betriebszentralen macht ortsfeste Signale überflüssig.

Ziele des Funk-Fahr-Betriebes

- **Nachhaltige Verbesserung der Kostenstruktur**
- **Streckenstandardisierung und -klassifizierung,**
- **Senkung der Betriebsführungskosten um über 50%,**
- **Senkung der LST-Investitionskosten um bis zu 60%,**
- **Senkung der Instandhaltungskosten um ca. 20%.**

- **Modernisierung des Netzes durch**
- **Steigerung von Leistung und Gschwindigkeit (bis hin zum „moving block"),**
- **kontinuierliche Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit,**
- **Schaffung einer technischen Plattform zur flexiblen und wirtschaftlichen Durchführung von Umbaumassnahmen,**
- **zeitgerechtes Einschalten der technischen Bahnübergangssicherung.**

Die **GRV** *bringt diesen Bericht, weil der FFB verkehrspolitisch erhebliche Vorteile für die Steuerung des Zugbetriebs bringen wird und Personaleinsparungen möglich macht. Die Investitionen sind jedoch beträchtlich.*

Kooperationen von DB Cargo

1. Die Deutsche **Binnenreederei GmbH, Berlin**, und DB Cargo wollen enger zusammenarbeiten und haben einen Rahmenvertrag im Januar unterzeichnet. Die beiden Unternehmen wollen gemeinsam Transporte akquirieren, die bisher auf der Strasse abgefahren werden und die sie einzeln nicht bekommen können. Sie wollen komplette, wettbewerbsfähige Transportlösungen mit optimiertem Einsatz des jeweils am besten geeigneten Transportmittels anbieten. Chancen rechnen sich die beiden Unternehmen vor allem im Bereich Schwergut aus. Doch auch im Bereich Massengut sehen die Partner durchaus Möglichkeiten der Zusammenarbeit z.B. bei der Kohle: Während die Bahn ihre Vorteile bei der Abfuhr von Bergwerken hat, profitiert die Binnenschifffahrt von der Lage der Kraftwerke am Wasser.

2. Der im Sommer vergangenen Jahres angekündigte Kooperationsvertrag der DB AG mit der Schweizer **Lötschbergbahn BLS** ist im Dezember unterzeichnet worden. DB Cargo und die BLS vereinbaren darin eine enge Partnerschaft für den Schweiz-Transit. Zwischen Deutschland und Italien wurden 1998 14 Mio t befördert, davon 68% in der Nord-Süd-Richtung.

3. Im Februar unterzeichneten DB Cargo und die **Mittelthurgaubahn (MThB)**, eine leistungsfähige Privatbahn in der Ostschweiz, einen Kooperationsvertrag und beschlossen, gemeinsame Strategien zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Schiene zu entwickeln. Mit 3,5 Mio t Fracht jährlich nehmen diese Verkehre bei DB Cargo einen wichtigen Platz bei den internationalen Verkehren ein, ebenso bei der MThB, die eine Mio t befördert. Bereits seit 1996 produzieren die Partner gemeinsam bei Mineralölverkehren: Loks von DB Cargo fahren von Karlsruhe in das Netz der MThB und die Lokführer der MTHB übernehmen die Loks bereits in Kornwestheim.
Im Vordergrund stehen folgende Aktivitäten:

- Entwicklung einer leistungsfähigen Strategie zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit,
- Stabilisierung bestehender Verkehre und Gewinnung von Neuverkehren durch gesamtlogistische Leistungen,
- betriebliche und technische Optimierung der produktionellen Schnittstellen mit dem Ziel einer Kostensenkung und der Möglichkeit optimierter Angebote an die Kunden,
- Entwicklung von Strategien für die Erschliessung neuer Märkte und
- Ausbau der durchgehenden Produktion für geeignete Relationen.

Neue Fahrpreise der DB

Die Bahn hat angekündigt, dass sie im Fernverkehr die Preise Anfang April in Westdeutschland um 1,5% und in den ostdeutschen Ländern um 5,2% anheben will. Damit wird das Bahnfahren auf Fernstrecken in Ost und West erstmals gleich teuer. Der Bahnkilometer kostet dann 27,2 Pfennige. Es gibt aber eine kaum überschaubare Liste von Sondertarifen, vor allem für Familien mit Kindern.
Die Bahncard kostet für die zweite Klasse künftig 260 DM (+ 20 DM) und für die erste Klasse 520 DM (+ 40 DM). Die Platzreservierung kostet nunmehr 5.- DM (bisher 3.- DM). Die Bahncard gilt künftig 13 Monate lang.
Auch im Nahverkehr sollen in Westdeutschland zum 1. April die Tarife um 1,5% angehoben werden. Die Bundesländer müssen im Nahverkehr die neuen Preise genehmigen. Im niedersächsischen Verkehrsministerium hiess es, die Preisanhebungen seien moderat und sollten gebilligt werden.
Der Umsatz bei den ICE hat 1998 leicht unter dem des Vorjahres gelegen, die gefahrenen Personenkm lagen sogar leicht darüber. Der Unfall von Eschede hat sich demnach auf die Nutzung der ICE-Züge nicht ausgewirkt.

Wegen der Ökosteuer, die die Bahn nach ihren Angaben mit 172 Mio DM belastet – davon entfallen 60 Mio DM auf den Nahverkehr – möchte Dr. Ludewig bereits zum 1.4.99 die Fahrpreise um weitere 1,5% anheben.

Die **GRV** *hat Verständnis für die Fahrpreisangleichung zwischen Ost und West. Aber die Fahrpreiserhöhung wird zu keiner Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene führen. Unverständlich bleibt der GRV, dass in Deutschland 16% Mehrwertsteuer für Fahrten ab 50 km bezahlt werden müssen, während in anderen europäischen Ländern höchstens 7% bezahlt werden müssen.*

ICE-Strecke Köln – Rhein/Main gerät in Zeitverzug

Die Neubaustrecke soll eigentlich im Jahre 2001 eröffnet werden. Verschiedene Umstände lassen eine Verzögerung von etwa einem Jahr vermuten. Es müssen 30 Tunnel und 18 Talbrücken gebaut werden. Fraglich ist beispielsweise, ob der Tunnel unter der Sieg rechtzeitig fertig wird. An anderen Stellen ist der Zeitplan bereits überschritten. An der Talbrücke Logebach konnten gerade erst die Rodungsarbeiten beginnen (20 Erlen mussten weichen). Dort wurde ein Zipfel eines Naturschutzgebietes berührt. Die ICE-Gegner beriefen sich auf die Auflagen der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie der EU. Erst nach einem zweiten Gutachten gab die Bezirksregierung grünes Licht für den Weiterbau. Zwischen Köln Hbf und Köln-Flughafen macht ein Gestütsbesitzer Schwierigkeiten. Er verlangt eine Untertunnelung, damit die Pferde nicht scheu werden. An verschiedenen Stellen dauerten die Genehmigungsverfahren länger als geplant. Im Taunus und Westerwald ist der Baugrund anders als in den Probebohrungen ermittelt. Da mehrere hundert Baufirmen am Projekt beteiligt sind, ist der Überblick über den Bauablauf erschwert. In mühseligen Einzelverhandlungen muss geklärt werden, ob durch Mehrarbeit nicht vielleicht doch noch der Termin gehalten werden kann.

DB AG will Stellen streichen

Die DB AG hat mit den Gewerkschaften ein Beschäftigungsbündnis abgeschlossen, wonach betriebsbedingte Kündigungen bis zum Jahr 2002 ausgeschlossen sind. Jetzt berichtet das Nachrichtenmagazin „Der Spiegel", dass die Bahn die Zahl der Beschäftigten von heute über 250 000 um 60 000 auf 193 000 bis zum Jahr 2003 absenken wolle. Der Stellenabbau solle durch volle Ausschöpfung des Potentials aus Vorruhestand und Fluktuation ausgeschöpft werden. Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands hält dies für völlig überzogen. Sie möchte angesichts der Arbeitslosigkeit in Deutschland von der DB weitere Initiativen zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen über das Beschäftigungsbündnis hinaus.
Der Sprecher der Bahn lehnte es ab, zu den vorerwähnten Zahlen Stellung zu nehmen. In diesem Jahr werde der beabsichtigte Stellenabbau von 18 000 voraussichtlich erreicht werden. Die Personalentwicklung hänge vom Geschäftsverlauf ab.
„Der Spiegel" berichtet weiter, dass in der DB AG Netz eine Personalreduzierung von 71 000 Stellen auf 40 000 Stellen geplant sei. Der DB-Sprecher erklärte dazu, dass das Netz sehr personalintensiv sei, durch die technischen Fortschritte der letzten Jahre gäbe es beim Netz ein hohes Rationalisierungspotential.

Nach einer neuen Serie von Eisenbahnunfällen im März 1999 wird überprüft werden müssen, ob im sicherheitsrelevanten Bereich mit Rationalisierungsmassnahmen langsamer getreten werden muss.

Nur mehr verlorene Baukostenzuschüsse

Ende 1998 ist eine entscheidende Änderung bei der Finanzierung für Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Kraft getreten. Waren bisher alle Investitionen entweder durch rückzahlbare Darlehen oder nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse voll finanziert, so werden jetzt sämtliche Bedarfsplaninvestitionen durch verlorene Baukostenzuschüsse und Bestandsinvestitionen zu je 50% durch Mittel der DB AG und Bundeszuwendungen (Darlehen im Westen, Baukostenzuschüsse für das ehemalige DR-Gebiet) finanziert. Damit entfallen umständliche Bewertungsverfahren, die DB AG spart erhebliche Summen durch Wegfall der Darlehensrückzahlungen.

Investitionen in die Bahn

Bis zum Jahr 2003 ist von der DB AG ein auf fünf Jahre angelegtes Investitionsprogramm von 75 Mrd DM in rollendes Material, in die Modernisierung von Bahnhöfen und Fahrwegen beschlossen worden. Es handelt sich dabei um das grösste Investitionsvorhaben in der Eisenbahngeschichte. Finanziert wird das Programm aus Baukostenzuschüssen und zinslosen Darlehen des Bundes und der Länder, aus dem Cash-flow der Bahn und zu 3% des Gesamtvolumens aus zinspflichtigem Fremdkapital.
Nach Angaben von Bahnchef Ludewig investiert das Unternehmen damit Jahr für Jahr 15 Mrd DM. Gemessen am Umsatz von gut 30 Mrd DM entspricht das einer Investitionsquote von 50%.
Auch DB-Cargo setzt auf moderne Fahrzeuge, um mit neuen Lokomotiven und an den Bedürfnissen der Kunden orientierten Wagen wieder steigende Anteile am Güterverkehrsmarkt zu gewinnen. Das 1996 begonnene Beschaffungsprogramm sieht bis zum Jahr 2008 die Lieferung von 750 neuen elektrischen Lokomotiven mit einem Auftragswert von rund 2,5 Mrd DM vor. Eine Grosszahl von Lokomotiven wird in Zwiefrequenz-Ausführung bestellt, damit sie auch in Frankreich oder Polen fahren können. 50 Lokomotiven werden für vier Stromsysteme ausgerüstet werden, damit sie auch in den Niederlanden, Belgien und Italien fahren können. Nicht beschafft werden weiter Cargo-Sprinter", weil zu dem Preis dieser Fahrzeuge keine Verkehre gefunden werden, die sich wirtschaftlich darstellen lassen.

ICE-Flotte wächst bis zur Jahrtausendwende auf etwa 200 Züge

Typ	Anzahl	Indienststellung	Sitzplätze	Vmax
ICE 1	59	1991	700	280 km/h
ICE 2	44	1996	368	280 km/h
ICE 3	50	1999	391	300 km/h
ICT -E (elektr.)	43	1999	398	230 km/h
ICT-VT (Diesel)	20	1999	196	200 km/h

„T" steht für Neigetechnik

Projekt Frachtexpress

Die DB AG und die Französischen Staatsbahnen (SNCF) untersuchen derzeit die Möglichkeiten eines Hochgeschwindigkeitssystems für den Gütertransport. Als Pilotverbindung wurde die Strecke Paris – Brüssel – Frankfurt/Main ausgewählt. Dafür sollen TGV- bzw. ICE-Züge entsprechend umgebaut werden. Die Züge würden dabei hohe und breite Ladeluken und Rollbahnsysteme auf dem Wagenboden erhalten. Dabei ist die Anbindung von Flughäfen als Drehscheiben für den Kurier- und Expressgutverkehr besonders wichtig. Bisher war die Anbindung von Flughäfen fast ausschliesslich für den Personenverkehr gedacht. Ein Beispiel stellt die Anbindung des Flughafens Frankfurt/Main für den Cargo-Sprinter dar, der dort einen eigenen Terminal hat. Auch für den Flughafen Köln/Bonn wird bei seiner Anbindung an die NBS Köln – Rhein/Main ein entsprechender Frachtanschluss geplant. Köln/Bonn ist grösster Frachtflughafen der Bundesrepublik.

Transfracht Deutscher Container Express (TDCE)

Am 15.10.98 unterzeichneten DB Cargo, die BLG Container GmbH & Co, die Hamburger Hafen und Lagerhaus AG und die Lübecker Hafengesellschaft ein Letter of Intent zur Gründung der TDCE. Diese gemeinsame Transportorganisation soll künftig alle Überseecontainer und Seehafenhinterlandverkehre mit Quelle und Ziel Deutsche Seehäfen durchführen. An dem Unternehmen wäre die DB AG mit 57,5% beteiligt. Alle an der TDCE beteiligten Unternehmen erklären sich bereit, die von ihnen disponierten Container künftig über den neuen Operator TDCE abzuwickeln, jedoch ohne rechtliche Verpflichtung. Die DB AG bringt alle heute schon bestehenden Schienenverbindungen einschliesslich des „Albatros-Express"-Systems, des Tochterunternehmens Transfracht Internationale Gesellschaft für den Kombinierten Güterverkehr (TFGI), ein. Zur Zeit werden in den „Albatros Express"-Systemen sowie mit Containerzügen von DB Cargo jährlich mehr als eine Million Container aus und zu den beteiligten Häfen befördert.
Nach neuesten Meldungen scheint das Projekt wieder sehr in Frage gestellt zu sein.

Was bringt der ICT E ?

Im ICT wird erstmals die Neigetechnik in einem deutschen Hochgeschwindigkeitszug eingesetzt. Die hydraulische Neigetechnik kommt von Fiat. Die Italiener beschleunigen mit ihrem Pendolino schon seit den 80er Jahren den Zugverkehr über die kurvigen Strecken des Apennin. Bei uns verkehrt schon seit Jahren der Regionalzug VT610 mit der Neigetechnik von Fiat Ferroviaria. Der neue Neigezug kann beispielsweise einen Bogen von 1600 m mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h befahren, während die Züge ICE 1 oder ICE 2 nur mit 195 km/h fahren dürfen. Der italienische Hochleistungszug ETR ist seit langem mit Neigetechnik ausgestattet. In Frankreich gibt es TGV Pendulair, in Schweden den X2000, in Spanien den Talgo Pendular und in der Schweiz den ICN. In diese Familie passt sich nunmehr auch der ICT ein.
Der ICT wird in Deutschland auf der Strecke Stuttgart – Zürich ab Fahrplanwechsel Sommer 1999 fahren, wenn die Zulassungsuntersuchungen durch das Eisenbahnbundesamt rechtzeitig abgeschlossen sein werden. Später ist der Einsatz auf den Strecken Berlin – München und Dresden – Frankfurt/Main – Saarbrücken vorgesehen. Die dieselelektrische Version (von Siemens) wird später kommen.

ICT der DB AG.

Dafür sind die Strecken München – Lindau – Zürich und Hof – Dresden vorgesehen.
Für die 29 km lange Strecke Donauwörth – Treuchtlingen werden 10,41 Minuten benötigt, ohne Neigetechnik 12,43 min.
Grundsätzlich geht man davon aus, dass der ICT 10 bis 20% schneller fahren kann. Der Vorteil liegt auch darin, dass weniger stark gebremst und beschleunigt werden muss. Die Signaltechnik, die auf den Normalzug ausgerichtet ist, muss entsprechend angepasst werden. Die Gleisüberhöhung darf 160 mm nicht überschreiten. 1 Grad Neigung entspricht einer Überhöhung von etwa 25 mm. Aus Sicherheitsgründen werden die Möglichkeiten des Neigesystems nicht voll ausgeschöpft. Aus diesen Gründen dürfte für die Fahrgäste auch kein unangenehmes Fahrgefühl entstehen.
Die Forderung von Umweltschützern, keine Hochleistungsstrecken mehr zu bauen und dafür auf den alten Trassen mit Neigezügen zu fahren, geht jedoch fehl. Genauso wie Autobahnen für schnelles Fahren auf der Strasse notwendig waren, muss es entsprechend schnelle Rollbahnen der Schiene geben, sonst ist die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse in Frage gestellt. Die vielen Weichen auf den bestehenden Strecken behindern bei der Fahrt den sinusförmigen Lauf der Fahrzeuge, deshalb wird auf den Hochleistungsstrecken ohne Neigetechnik gefahren.

Streckenstillegungen und -Revitalisierungen

Das Verkehrsministerium von Sachsen-Anhalt will zum kommenden Fahrplanwechsel den Schienenpersonennahverkehr auf 13 Strecken einstellen. Auf diesen Strecken werden die für einen wirtschaftlichen Bahnbetrieb mindestens notwendigen 300 Fahrgästen bei weitem nicht erreicht. Sie lägen im Höchstfall bei 100 Fahrgästen. Das Land will deshalb die bisherigen Leistungen in Höhe von 1,3 Mio Zugkilometern abbestellen und den Verkehr auf Busse umstellen. Das Land spart damit 16 Mio DM ein; mehr als 200 Bahnbedienstete werden überflüssig.

Auch das Eisenbahnbundesamt hat der DB AG die Einstellung des Gesamtbetriebes für eine Reihe von Strecken genehmigt, darunter die Schmalspurstrecke Cranzahl – Oberwiesenthal. Diese Strecke wird jedoch durch die BVO Bahn weiterbetrieben.

Umgekehrt wird die Taunusbahn verlängert von Grävenwiesbach nach Brandoberdorf (8 km). Die Strecke, die von der Hessischen Landesbahn betrieben wird, erwartet sich 300 Fahrgäste/Tag auf der von der DB 1985 stillgelegten Strecke.
Am 4.10.98 wurde der Abschnitt Volkmarsen – Korbach der Strecke Kassel – Korbach nach zehn Jahren wieder in Betrieb genommen.

Das ICE-Drehkreuz Köln und ICE- und Messebahnhof Köln-Deutz

In Köln werden sich künftig mehrere ICE-Magistralen kreuzen:
Die Strecke Paris – Brüssel – Köln – Düsseldorf und die Neubaustrecke Köln Rhein/Main, die künftig sowohl einen Ast nach Aachen – (Kanaltunnel) – Paris und einen in das Ruhrgebiet haben wird.

Seit Dezember 1997 verkehrt der Thalys zwischen Köln und Paris (neuerdings ist Düsseldorf deutscher Anfangs- bzw. Endpunkt dieser Linie). Wenn die Strecke Brüssel – Köln ausgebaut ist – zwischen Köln und Düren, aber auch in Belgien wird bereits gebaut – beträgt die Fahrzeit zwischen Köln und Paris ca. drei Stunden, also Gelegenheit für die Fahrgäste, vom Flugzeug auf den Zug umzusteigen. Die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main wird, wenn keine Verzögerungen eintreten, 2001 fertig sein, sonst ein Jahr später.

Bereits 1988 hat die Stadt Köln erste Vorstellungen für die Führung der „Thalysstrecke" Köln – Düsseldorf und der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main entwickelt.
Das Konzept der Stadt Köln sieht vor, den vorhandenen Bahnhof Deutz-Tief des Turmbahnhofs Köln-Deutz (Deutz-Hoch/Deutz-Tief) für die in Nord-Südrichtung verkehrenden Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Rhein/Main und dem Ruhrgebiet zu nutzen. Damit ergibt sich eine schnelle direkte Verbindung zwischen Frankfurt – Köln und Ruhrgebiet mit Anschluss an die Flughäfen Frankfurt, Köln/Bonn und Düsseldorf. Mit der Strecke Düsseldorf – Aachen wird der Flughafen Amsterdam/Schipohl angeschlossen. Der Bahnhof Köln-Deutz wird somit zu einem richtigen Drehkreuz.
Nachdem sich die Bahn Ende 1997 für den ICE-Bahnhof Köln-Deutz entschieden hat, wird es in Köln künftig drei Halte für ICE-Züge geben: Köln-Hauptbahnhof, Köln-Deutz und der Flughafenbahnhof Köln/Bonn. Dies alles sind Durchgangsbahnhöfe, ein Kopfmachen ist in keiner Relation erforderlich, die ICE-Züge aus Frankfurt nach dem Ruhrgebiet werden den Hauptbahnhof nicht mehr

anfahren. Der Gleisplan würde das zwar erlauben, die Fahrzeit für das Wechseln von einem Rheinufer zum anderen würde die Fahrzeit jedoch wesentlich verlängern. Der Bahnhof Köln-Deutz-Tief muss dann viergleisig ausgebaut werden. In Deutz kann man dann verhältnismässig leicht zwischen den erwähnten Linien umsteigen. Es gibt auch eine sehr gute Verknüpfung mit dem Regionalverkehr der DB. Probleme bringt aber die Verbindung zwischen den Bahnhöfen Köln-Hbf und Köln-Deutz. Die Entfernung beträgt 800 bis 1000 m. Dazu soll der Fussweg über die Hohenzollernbrücke ausgebaut und ev. überdacht werden, u.U. könnte man hier wegen der hohen Frequenz der Verbindung an einen rollenden Bürgersteig denken. In Köln-Deutz bleibt der Bahnhof gleichzeitig Messebahnhof, was weitere Vorteile bringt. Deutz wird auch die notwendigen Parkplätze erhalten, die Stadtbahn und das überörtliche Strassennetz können gut erreicht werden.

Andere Verkehrsträger

VCD und DNR verlangen Senkung der Klimabelastungen durch das Auto

Der Verkehrclub Deutschland und der Deutsche Naturschutzring sind der Auffassung, dass die von der EU-Kommission, Ministerrat und EU-Parlament akzeptierte Selbstverpflichtung des Dachverbandes europäischer Automobilhersteller, bis zum Jahre 2008 den durchschnittlichen CO_2- Ausstoss aller verkauften Neuwagen auf 140 g/km zu senken, kontraproduktiv zur klimatische Zielsetzung der EU auf dem Klimagipfel von Kyoto sei. Der dem CO2-Wert entsprechende Verbrauch von 6 l innerhalb von fast zehn Jahren ist viel zu hoch und keine Herausforderung für die Autoindustrie. Zudem fehlen bei der Vereinbarung jegliche Kontroll- und Sanktionsmechanismen.
Um für den Fall der Nichterfüllung der Selbstverpflichtung gerüstet zu sein, sollte die EU bereits jetzt einen Gesetzesentwurf vorbereiten, der einen verbindlichen Grenzwert von 120 g/km vorsieht – ursprünglich wollte die EU-Kommission die 120 g bereits für das Jahr 2005 durchsetzen. Pkw, die mehr CO_2 emittieren, müssten danach mit einer linear ansteigenden CO_2-Steuer belegt werden.

Isolde

Die deutschen Innenstädte ersticken im Verkehr. Der Unmut über teilweise unhaltbare Zustände wächst mehr und mehr. Im eigenen Interesse sollten vor allem das Speditionsgewerbe und der Einzelhandel, aber auch die Automobilindustrie die Verkehrsprobleme in den Innenstädten aktiver angehen, wenngleich sich die Lage mancherorts durch die veränderten Ladenschlusszeiten etwas entspannt hat. Die Kunden kommen später in die Stadt und manche Versorgung der Geschäfte ist inzwischen bereits abgeschlossen.

Die Citylogistik soll dabei helfen.

Eines der ältesten Projekte ist „Isolde" (Innerstädtischer Service mit optimierten Logistikdienstleistungen) in Nürnberg, das bereits 1995 begann. Vom Isolde Depot werden täglich bis zu 1200 Pakete und zugleich der Verpackungsabfall von 42 angeschlossenen Händlern mitgenommen. Die Fussgängerzone wird von zwei langsamen, aber abgasfreien Elektrofahrzeugen bedient, an die normale Lkw-Anhänger angekoppelt sind. Darüber hinaus werden ein 7,5-Tonner sowie drei Dieselpaket-Busse eingesetzt.

Um ihren Service attraktiver zu machen, sammelt Isolde zudem Sendungen für zwei Paketdienste ein und bietet einen Heimlieferservice für sperrige oder schwere Einkäufe an, um Kunden den Umstieg auf den Bus zu erleichtern. Da Lagerraum in der Innenstadt teuer ist, wird auch noch die Zwischenlagerung von Gütern angeboten.

Das Projekt kommt zwar ohne Zuschüsse aus, aber nennenswerte Erträge sind nicht zu verzeichnen.

In der Politik hat Citylogistik einen hohen Stellenwert. Trotzdem ist die Citylogistik kein Allheilmittel, aber einer von vielen Schritten in die richtige Richtung zur Förderung der Standortqualität der Innenstädte gegenüber den Märkten auf der grünen Wiese. Leider wird das Problem von den einschlägigen Unternehmen immer wieder rein betriebswirtschaftlich gesehen, deshalb kommt es so zögerlich voran.
BMW hat das Citylogistik-Projekt in Regensburg initiiert und möchte dabei 80 km innerstädtischer Lkw-Fahrten einsparen. Das Einkaufen in der Innenstadt soll wieder zu einem positiven Erlebnis gemacht werden.

Der BSL (Bayerischer Verband für Spedition und Lagerei) hält gesetzliche Gebote mit dirigistischem Charakter für ungeeignet, um den Standort City auf Dauer zu sichern.

Ausland

Verkehrsabkommen mit der Schweiz

Die EU kam mit der Schweiz nach längeren Auseinandersetzungen zu folgendem Abkommen:
Ab dem Jahr 2001 gibt es volle Freizügigkeit für Lkw mit 34 statt bisher 28 t Gesamtgewicht. Von 2005 haben auch 40-Tonner freie Fahrt durch die Schweiz. Bis dahin gibt es eine Übergangsregelung: Von 2001 bis 2002 werden für Euro-2-Lkw 215,38 DM und von 2003 bis 2004 254,10 DM fällig. Von 2005 an bis zur Eröffnung des Lötsch-

bergtunnels im Zeitraum 2006 bis 2008 darf die Schweiz nur 354,60 DM für schadstoffarme Lkw verlangen, danach 394.-DM.

Die Schweiz öffnet sich im Jahr 2000 für insgesamt 250 000 statt bisher 120 000 Lkw 40-Tonnerfahrten aus der EU. Das Kontingent wird von 2001 auf 300 000 und von 2003 bis 2004 auf 400 000 aufgestockt. Danach gibt es keine Begrenzungen mehr, wobei der Schweiz jedoch eine Schutzklausel eingeräumt wurde für den Fall, dass es zu ungezügelten Entwicklungen kommen sollte.

Bedeutend für Schweden, Dänemark, Deutschland und die Beneluxstaaten ist die Einigung über die neue Eurovignette, die vom 1.7.2000 an gilt. Der Tagessatz beträgt für einen Euro-2-Dreiachser 15,76 DM, der Jahressatz 1477,50 DM. Vier- und Mehrachser bezahlen fürs Jahr 2462,50 DM.
Die Kontingente muss die Schweiz noch verteilen.
Bundesverkehrsminister Müntefering begrüsste im Gegensatz zu seinem Vorgänger die Einigung. Er sieht in der Regelung mit der Schweiz einen wichtigen Schritt zur streckenbezogenen Strassenbenutzungsgebühr für Lkw.
Das Abkommen schafft nach Ansicht des Ministers:

- Rechtssicherheit und kalkulierbare Rahmenbedingungen für das deutsche Güterverkehrsgewerbe,
- einen neuen Korridor über die Alpen, mit Produktivitätsgewinn, Energieeinsparungen und Zeitgewinnen;
- eine vollständige Liberalisierung des Alpentransits ab 2005 und Abbau von bürokratischen Lenkungssystemen beim Alpentransit;
- zusätzliche Kapazitäten und Anreize für den kombinierten Verkehr über die Alpen und
- eine Reduzierung von Umwegverkehren (über den Brenner) und damit eine Entlastung der Umwelt.

Bei dieser Gelegenheit hatte auch Österreich einen Erfolg: Für die 120 km lange Strecke zwischen Kufstein und dem Brennerpass darf Österreich ab 1.7.99 eine Abgabe von 165.– DM verlangen.

Auf der Ratstagung in Brüssel ist neben dem Schweizer Verkehrsabkommen auch eine Einigung über die Neufassung der Vignettenlösung erzielt worden.Die Eurovignette soll künftig zwischen 2450 und 3000.– DM liegen (Bisher 2450.– DM).

Eine Protokollerklärung zu dem EU-Verkehrsministerratsabkommen (Vereinbarung mit der Schweiz) fand das Interesse der Abgeordneten des EU-Parlaments. Darin steht, dass die bestehende Autobahnbenutzungsgebühr in Deutschland, der Schweiz und Österreich spätestens zum Jahre 2003 durch eine **elektronisch erhobene Maut** ersetzt wird.
Müntefering sagte gegenüber den Parlamentariern, dass er alles tun wolle, die Maut bereits im Jahre 2001 einzuführen.

Ob aber die umweltfreundliche Bahn angesichts der vorgesehenen Belastungen des Schwerverkehrs mit einer Transitgebühr von 400 DM der Hauptnutzniesser des Brüssler Übereinkommens sein wird, ist aus folgenden Gründen jedoch fraglich:

1. Die Erhöhung des heute zugelassenen 28-t-Limits auf 40 t bringt für die Lkw einen Produktivitätseffekt. Durch die grössere Ladung lassen sich die Transportkosten je t nicht unerheblich senken.
2. Die Umwegfahrten über Österreich und Frankreich können fortan entfallen, d.h. die Fahrstrecke ist durchschnittlich 300 km kürzer. Dadurch wird Treibstoff und Personal eingespart.
3. Wenn die Berechnungen zutreffend sind, stehen rund 600 DM Einsparungen der Mehrbelastung von 400 DM gegenüber, also ein Wettbewerbsvorteil von 200 DM pro Fahrt.

1997 war im Alpenverkehr die Bahn der Gewinner

Aufgrund der Verkehrszahlen des schweizerischen Informationsdienstes Litra stieg der gesamte alpenquerende Güterverkehr von Schweiz, Österreich und Frankreich ungebremst. Der Schienenverkehr nahm stärker zu als der Strassengüterverkehr. Das Lkw-Transportaufkommen stieg um 4,5% auf 74,5 Mio t, die Bahnen der drei Länder legten jedoch 7,2% zu und bewegten 41,9 Mio t. Sie erreichten aber damit gerade das Niveau von 1995 mit 41,8 Mio t.
Insgesamt wurde 1997 die Rekordmenge von 116,4 Mio t über die Alüen transportiert.

36 Mrd DM für die Schweizer Bahnen

Die Schweizer haben überraschend deutlich für die Vorlage zur Finanzierung der NEAT und des öffentlichen Verkehrs gestimmt. 36 Mrd DM sollen künftig in den Ausbau des Alpentransits fliessen. Diese Summe bürdet sich die Schweiz mit dem Entschluss auf, beide Achsen (Gotthard und Lötschberg) zu bauen, die in den Jahren 2006 und 2015 in Betrieb gehen sollen.
Die Zulaufstrecken sind in dieser Zahl noch nicht enthalten.

SBB noch pünktlicher

Die Personenzüge der Schweizer Bundesbahnen (SBB) sind 1998 pünktlicher als im Vorjahr gefahren. 81% der Züge verkehrten mit höchstens einer Minute Verspätung (Vorjahr 78%). Eingehalten wurde auch die Zielvorgabe von 95% bei denjenigen Zügen, die höchstens vier Minuten später abfuhren oder ankamen.

Die Österreichische Verkehrspolitik

Aus einem Beitrag des österreichischen Verkehrsministers, Caspar Einem, in einer Sonderbeilage der DVZ vom 13.2.99

Der Investitionsschwerpunkt liegt auf der Schiene. Im Ostverkehr den Trend zur Strasse wirksam aufhalten.

Für Österreich, bisher Transitland zwischen Nord und Süd, ergibt sich eine grundsätzliche Neuorientierung und Neustrukturierung der Verkehrsströme. Der Donaukorridor wird zu einer wichtigen Ost-West-Verkehrsachse, und Wien wird wieder ein Zentrum Europas, das weit nach Norden und Osten reicht.

Ziele der österreichischen Verkehrspolitik

Angesichts der zunehmenden Verkehrs- und Umweltbelastungen, aber auch schon in der Erwartung neuer Verkehrsmengen infolge der Ostöffnung, hat Österreich 1991 ein Gesamtverkehrskonzept (GVK Ö91) erarbeitet, das den Menschen in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik stellt.
Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger führen daher die Rangfolge der verkehrspolitischen Ziele mit grossem Abstand an. Das auch in Hinblick darauf, dass Strasseninfrastruktur – insbesondere in Ballungsräumen – kaum noch vermehrbar ist. Es ist eine der grossen Herausforderungen der österreichischen Verkehrspolitik, in diesem Sinne im Ostverkehr dem Trend zur Strasse wirksam entgegenzuwirken.
Nur für einige, vor allem auf der Schiene schlecht erreichbare Randgebiete, ist auch Standortaufwertung durch Erreichbarkeitsverbesserung ein wichtiges Ziel.

Verkehrspolitische Massnahmen.

Wegekostenberechnungen haben gezeigt, dass der Verkehr – vor allem der Strasssenverkehr – durch Lärm, Schadstoffe, Unfälle und Stauungseffekte externe Kosten verursacht. Eine verursachergerechte Internalisierung dieser externen Kosten ist der Schlüssel zu einer effizienteren Nutzung von Energie und folglich zu weniger und umweltverträglichem Verkehr. Das geplante Lkw-Road-Pricing als fahrleistungsabhängige Maut ist als erster Schritt in diese Richtung zu verstehen.
Kurzfristig trägt eine konsequente Kontingentierungspolitik beziehungsweise Ökopunkte-Regelung zu einer Beschränkung des Strassengüterverkehrs bei; auf der Brenner-Achse wird das Abkommen mit der Schweiz zu einer spürbaren Rückverlagerung des Umwegtransits führen.
Zugleich unternimmt Österreich grosse Anstrengungen, die Attraktivität der umweltfreundlichen Verkehrsträger – insbesondere der Schiene – zu steigern und fördert alle Formen des kombinierten Verkehrs.
Die Berechnungen, die im Rahmen des österreichischen Bundesverkehrswegeplans durchgeführt wurden, haben gezeigt, dass der Zuwachs an Güterverkehrsleistungen bis 2015 auf der Strasse durch diese Massnahmen von 88% auf 59% verringert werden kann, im Personenverkehr ist das Verlagerungspotential noch wesentlich grösser. Gleichzeitig könnte die Güterverkehrsleistung auf der Schiene um 75 bis 100% zunehmen.

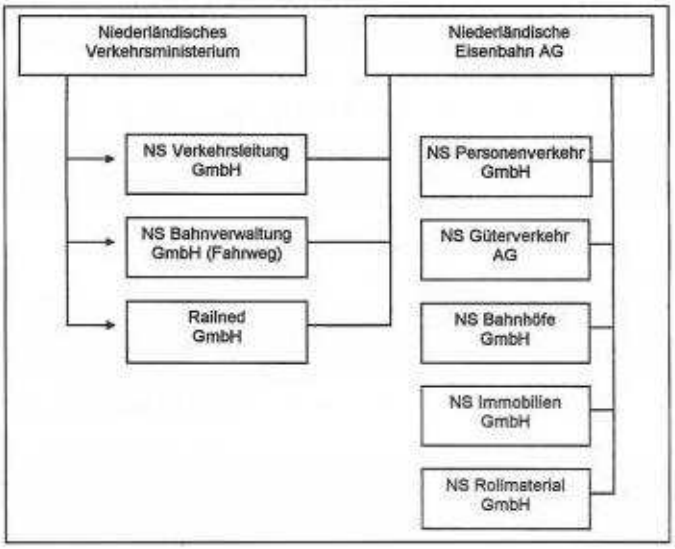
Infrastrukturmassnahmen:

Ende Oktober vergangenen Jahres wurde der Masterplan des Österreichischen Bundesverkehrswegeplanes der Öffentlichkeit vorgestellt. Dieser Masterplan stellt die Konkretisierung der verkehrspolitischen Ziele des GVK-Ö91 im Bereich der österreichischen Verkehrsinfrastruktur dar. Planungshorizont ist das Jahr 2015.
Während das erst in der jüngsten Vergangenheit realisierte Strassennetz nur noch vereinzelt Lücken aufweist und echte Kapazitätsengpässe vorwiegend in den Ballungsräumen auftreten, gibt es echte Erreichbarkeitsdefizite sowie Kapazitäts- und Qualitätsmängel auf der Schiene, deren Netz im wesentlichen auf die Donaumonarchie zurückgeht.
Daher sieht der Masterplan nur noch geringe Investitionen im Bereich der Strasse vor, während in Übereinstimmung mit den Zielen der allgemeinen Verkehrspolitik der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit im Bereich der Bahn liegt. Hier geht es einerseits darum, die verkehrsgeographisch benachteiligten Standorte vor allem in Südösterreich aufzuwerten, andererseits die Kapazität der wichtigen, auch im Beitrittsvertrag Österreichs mit der EU verankerten Transitachsen wirksam zu erhöhen.
Wir sind uns unserer europäischen Verantwortung bewusst und bereit, die notwendige zukunftsorientierte Infrastruktur bereitzustellen. Eine gemeinsame europäische Aufgabe ist es aber, die entsprechenden Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass Bahninfrastruktur und Wasserstrasse als umweltfreundliche Verkehrssysteme auch aus wirtschaftlichen Überlegungen genutzt werden.

(Auch in Österreich gibt es erhebliche Einwände zum Masterplan vor allem zwischen dem Verkehrsministerium und dem Wirtschaftsministerium. Letzeres nennt den Masterplan einen Monsterplan. Die Red.)

Die Bahnreform in den Niederlanden

Die Bahnreform der Niederlande ist etwas anders verlaufen als die Bahnreform in Deutschland (Siehe Übersicht).
Die NS-Bahnverwaltung GmbH sorgt für Neubau und Instandhaltung.
Die NS-Verkehrsleitung führt die tägliche Koordination des Schienennetzverkehrs aus.
Railned optimiert die Benutzung des Netzes und überwacht die Sicherheit.
Der Eisenbahnbau- und ein Teil des Engeneeringbetriebes sind verkauft.



Die Struktur der Niederländischen Eisenbahn im Jahr 1998.

In wenigen Jahren sollen die Auftragsorganisationen aus der NS-Holding herausgelöst werden, damit die völlige Trennung der Infrastruktur vom Eisenbahnbetrieb gewährleistet ist.
Alle Aktien befinden sich beim Staat. Alle Subventionen sollen bis zum Jahr 2000 abgebaut sein. Im gleichen Jahr bekommen die Regionalbehörden die Verantwortung für die Vergabe des Betriebes auf den Regionallinien.

Der Fahrweg liegt beim Staat. Doch auch in den Niederlanden ist man mit dem Ergebnis nicht zufrieden. Die scharfe Trennlinie zwischen Infrastruktur und Betrieb bringt grosse Nachteile mit sich. In den Niederlanden kommt der Wettbewerb auf der Schiene genauso zögerlich in Fahrt wie bei der DB AG. Bisher gibt es nur wenige Anfragen für eine Zulassung Dritter auf dem Schienennetz (*trotz der äusserst niedrigen Trassenkosten, die praktisch gleich null sind. Die Red.*). Die Zulassungsbedingungen stellen eine hohe Schwelle dar, weil sie auch mit Investitionen verbunden sind. Es musste festgestellt werden, dass sich die Einführung von Wettbewerb in der Praxis schwieriger erweist als man gedacht hatte.

Wir rufen in Erinnerung, dass die Europäische Kommission im Jahre 1991 beschlossen hatte, dass Infrastruktur und Betrieb zumindest in der Buchführung getrennt werden müssen. Sowohl in der Bundesrepublik als auch in den Niederlanden ist man viel weitergegangen.

Die technische Verknüpfung zwischen Rad und Schiene einerseits und die Trennung von Betrieb und Infrastruktur andererseits sind dauernd Quelle für Hindernisse. Will man z.B. höhere Geschwindigkeiten in Bögen fahren, gibt es mehrere Möglichkeiten:

a) Es wird die Überhöhung der Gleise geändert oder ein grösseres Überhöhungsdefizit zugelassen,
b) Bögen werden geändert,
c) Neigetechnik wird mit oder ohne Umbauten des Gleises eingesetzt.

Es ist sofort einzusehen, dass hier ein enges Zusammenspiel von den Verantwortlichen für die Infrastruktur und denen, die für den Betrieb verantwortlich sind, notwendig ist.
Eine Änderung des Stromsystems oder die Elektrifizierung kann eigentlich nur in vollem Einvernehmen der beiden Instanzen vorgenommen werden, weil eine von der Infrastrukturbehörde beabsichtigte Elektrifizierung beim Betreiber u.U. Investitionen in Millionenhöhe für die Beschaffung der Elloks auslöst.

Auch die Verantwortung für den Fahrplan ist in zwei Händen: Auf der einen Seite regelt eine staatliche Behörde die Planung der Infrastruktur, auf der anderen Seite formuliert der Betrieb das Transportangebot und die Logistik. Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass beide Planungen miteinander abgestimmt werden müssen. Wenn auch in Deutschland die Netz AG sich unter dem Dach der DB Holding befindet, ist die Problematik die gleiche.

In den USA ist Fahrweg und Betrieb in der Regel in einer Hand.

Die **GRV** *meint, dass sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland mit der Trennung von Fahrweg und Betrieb noch bei weitem keine optimale Lösung gefunden ist. Bei der alten Bahn hat es diese Probleme nicht gegeben.*

Kurzberichte

Am 2.12.98 stellte der Chef der DB AG, Dr. Ludewig, ein neues „10-Punkte-Programm" vor. Unter dem Titel **„Fitness 99"** will der Konzern im Güter- und Personenverkehr die innerbetriebliche Qualität steigern. Verspätungen sollen minimiert, Kunden besser informiert werden. Kernpunkte dazu sind, Störungen präventiv zu vermeiden, rasch zu beseitigen sowie die 15 Transportleitungen Deutschlands durch 150 „Pünktlichkeits- und Infomanager" personell zu verstärken.

Die **Bahncard** mit Zahlungsfunktion wird es ab April nicht mehr geben. Der Vertrag mit der Citibank läuft aus. Nach vier Jahren schläft die Verbindung von Bahncard mit Visakreditkarte ein, von der sich Bahn und Citibank viel versprochen hatten. Die Nachfrage nach der Kreditkarte war zu gering. Von etwa 3 Mio Bahncardbesitzern orderten nur 435 000 die Kombination mit der Kreditkarte und mehr als die Hälfte haben die Zahlungsfunktion nicht in Anspruch genommen. Ebenfalls zum 1.4. wird die Bahncard teurer, sie kostet dann 260 statt bisher 240 DM in der zweiten und 520 DM für die erste Klasse. Die Laufzeit wird von 12 auf 13 Monate verlängert.

Die **französische SNCF Fret nahm Stückgutzüge mit 200 km/h** auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Süd-Ost in Betrieb. Sie will damit in ein Marktsegment des Luftverkehrs einbrechen. Die lokbespannten Züge verfügen über Wagen mit Drehgestellen. Die Last ist auf 300 t beschränkt; auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke ist eine Achslast von höchstens 17 t vorgeschrieben.

Auch die DB AG wird sich am **Umzug von Bonn nach Berlin** und umgekehrt beteiligen. DB Cargo hat attraktive Transportlösungen für Grossumzüge zusammen mit Spediteuren entwickelt. Durch intelligente Verknüpfung von Schiene und Strasse werden die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger für zuverlässige, termingenaue Umzugslogistik genutzt. DB Cargo stellt für den Haus-Haus-Verkehr eigene Container zur Verfügung. Der Hauptlauf auf der Schiene soll im Nachtsprung erfolgen.

Zusammen mit einer weiteren Firma startete Intercontainer-Interfrigo (ICF) einen neuen **Shutttlezug für Luftfrachtsendungen** zwischen den Flughäfen Amsterdam-Schipol und Frankfurt/Main. Dieser Aircargo-Shuttle verkehrt vorerst zweimal pro Woche im Nachtsprung in beiden Richtungen. Die Beförderungszeit dauert maximal 10 Stunden. Ab März 1999 soll der Shuttle jeden Tag verkehren. ICF setzt dafür eigenes Rollmaterial ein. Der Shuttle hat eine Kapazität von 120 t. Neben den Luftfrachtsendungen können auch maritime Container und Wechselbehälter befördert werden. Der Hafen Amsterdam erhält damit die erste intermodale Schienenverbindung mit Deutschland.

Die DFO (Deutsche Fährgesellschaft Ostsee) firmiert künftig unter dem Namen **Scandline Deutschland Gmbh**, parallel dazu heisst die entsprechende Firma Dänemarks nunmehr Scandline Dänemark. Beide sind Töchter der Scandline AG, die zu je 50% der DB AG und dem Dänischen Transportministerium gehört. Der Zusammenschluss dient der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit.

Der **Hochgeschwindigkeitszug Thalys**, der zwischen Paris und Deutschland verkehrt – er endet seit Ende Sept. 1998 nicht mehr in Köln sondern in Düsseldorf – weist nach einjähriger Betriebszeit eine positive Bilanz auf. 800 000 Fahrgäste benutzten den im 2-Stunden-Takt verkehrenden Zug, das sind 8% mehr als in den Prognosen vorhergesagt worden ist. Rund 70% der Kunden sind zwischen Deutschland und Frankreich unterwegs, 2% benutzen ihn zwischen Köln und Aachen. Die Züge sind durchschnittlich zu 50 % ausgelastet.

Mit dem Ausbau der **Strecke Augsburg – München** ist im Mai vergangenen Jahres begonnen worden. Mit dem Bau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Augsburg und Olching beseitigt die DB AG einen der empfindlichsten Engpässe im Streckennetz. Die Kapazität wird in diesem 43 km langen Abschnitt ab 2003 verdoppelt. Damit wird es möglich, den schnellen Fernverkehr vom Nah- und Güterverkehr zu trennen. Insgesamt investieren Bund und DB AG 1,1 Mrd DM.

DB Cargo baut in Rostock ein neues Kombiwerk für Wartung und Reparatur von Wagen und Lokomotiven. Für das neue Werk, in dem die bisher räumlich getrennten Instandhaltungspunkte für Güterwagen und Lokomotiven zusammengeführt werden, hat DB Cargo Investitionsmittel von 10 Mio DM bereitgestellt.

Der **Deutsche Verkehrgerichtstag** schlug im Januar anlässlich eine Kongresses mit 1500 Experten des Verkehrsrechts vor, die Benutzung des Handys am Steuer als Ordnungswidrigkeit zu ahnden. Auf ein solches Handyverbot im Auto wollte sich Bundesverkehrsminister Müntefering nicht festlegen.
Ausserdem regten die Juristen ein längeres Fahrverbot für besonders rücksichtslose Verkehrsrowdys und Autobahndrängler an. Weiter wandten sich die Juristen gegen die Autoversicherer, die unmittelbar nach einem Unfall die Schadensentwicklung voll und ganz in ihre Regie nehmen, um damit Kosten zu sparen. Sie verlangten, dass der Geschädigte immer genau den Schadensersatz erhalten müsse, der ihm nach Recht und Gesetz zustehe, er dürfe nicht zu übereilten Entscheidungen bei der Schadensabwicklung gedrängt werden.

Holland startet mit 400 ausgesuchten Fahrzeughaltern einen **Feldversuch für das Road Pricing**. Vier unterschiedliche technische Systeme werden auf ihre Zuverlässigkeit geprüft. Dem Aspekt Datenschutz wird dabei ein hoher Stellenwert eingeräumt. Die bei dem Feldversuch erzielten Ergebnisse münden im Jahr 2000 in einen neuen Versuch. Holland möchte mit diesem System die Erreichbarkeit der Wirtschaftszentren während der Spitzenzeiten nachhaltig verbessern.

Der Bund fördert das 800 Mio teure Luftschiffprojekt **CargoLifter** (*wir berichteten hierüber.*) mit einer Bürgschaft von 62 Mio DM. Die Bundesregierung verspricht sich von dem Projekt die Entlastung herkömmlicher Verkehrsträger durch Verlagerung eines Teiles des Schwerlastverkehrs in die Luft.

Die **Lkw-Fahrten durch den Gotthardstrassentunnel** stiegen in 1998 auf über eine Million, das sind 54 000 Lkw mehr als in 1997. Im Zusammenhang mit den bilateralen Verträgen zwischen der Schweiz und der EU wächst in den Kantonen südlich und nördlich des Gotthard die Angst, dass der Verkehr zusammenbricht, wenn im Jahre 2001 mit weiteren 1000 Lkw täglich gerechnet werden muss. Deshalb haben die Kantone im Januar vom schweizerischen Verkehrsminister Moritz Leuenberger griffige Massnahmen zur Verlagerung des Schwerverkehrs verlangt. Weil die Probleme sich vor allem am Gotthard auswirken, solle dort die Neat vorrangig gebaut werden. Bis dahin soll alles getan werden, um den Lkw den Umstieg auf die Bahn schmackhaft zu machen.

Für knapp 1,8 Mrd DM hat **die Deutsche Post den Schweizer Speditions- und Logistikkonzern Danzas übernommen.** Sie hat 93,3% der stimmberechtigten Namensaktien erworben. Durch die Übernahme baut die Deutsche Post ihre Position als führendes Unternehmen in Europa aus. Dabei soll Danzas unter dem Dach der Post als eigenständiges Unternehmen arbeiten und die angepeilte Umsatzverdoppelung auf 15 Mrd sfr schneller erreichen.

Personalia

Heinz Dürr, Aufsichtsratsvorsitzender der DB AG, legte am 24.2.1999 sein Amt nieder. Dürr war von 1991 bis 1994 Vorstandsvorsitzer der Deutschen Bundesbahn, anschliessend der DB AG, bis er 1997 als Vorsitzender in den Aufsichtsrat überwechselte.

Dr. Dieter Vogel, ehemaliger Vorstandsvorsitzender der Thyssen AG wurde Nachfolger von Dürr.

Dr.-Ing.e.h. Wilhelm Pällmann, früher Vorstandsmitglied der Deutschen Bundesbahn, wurde am 26.2.1999 65 Jahre alt. Die GRV hat ihm als Förderer der GRV herzlich zu seinem Geburtstag gratuliert.

Dr. Hermann Gause, seit November 1997 Beauftragter der Konzernleitung der DB AG, wurde am 18.1.1999 65 Jahre alt.

Peter Witt wurde nach dem Ausscheiden von Dr. Eckart Lehmann neuer Präsident des Verbandes der Deutschen Bahnindustrie.

Kaare Vagner, bisheriger Vorstandsvorsitzender des Bahntechnik-Konzerns Adtranz musste wegen wenig zufriedenstellender Geschäfte seinen Hut nehmen. Rolf Eckrodt ist nunmehr neuer Vorsitzender. Er war zuvor stellvertretender Vorsitzender der Adtranz-Konzernleitung und Vorsitzender der Konzernleitung Deutschland.

Dipl.-Ing. Hermann Wolters vollendete am 1.2.99 sein 65. Lebensjahr. Wolters war Vorstand der Werke und schied vor einem Jahr aus dem aktiven Dienst der DB AG aus; er bleibt weiterhin Vorstandsvorsitzer des Verbandes Deutscher Elektrotechniker.

Dr. Ulrich Klimke, Leiter der Dienststelle Berlin des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen in Berlin, vollendete am 12.2.99 sein 60. Lebensjahr.
Klaus Hellmann, wurde am 3.1.99 50 Jahre alt. Er hat sich vor allem für den Einsatz des Cargosprinters eingesetzt und dafür als Auszeichnung die „Goldene Schiene" von der Vereinigung der höheren Führungskräfte der Bahn (VHB) erhalten.

Angelika Zahrnt (54) ist neue Vorsitzende des Bundes für Umwelt und Naturschutz. Sie hat die Nachfolge von Hubert Weinzierl angetreten.

Dr.-Ing. Heinrich Lehmann, zuletzt Mitglied des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn wurde am 23.12.98 85 Jahre alt.

Prof. Dr. Ulf Häusler, Vorstandsmitglied für den Fahrweg der DB, geht in den Ruhestand. Als Beauftragter der Konzernleitung wird er sich jedoch noch „DB und Expo 2000" widmen..

Leserzuschriften

1. Zu dem Artikel von Stephan Breuer und Dr. Markus Pennekamp „Von externen Kosten, Infrastrukturkosten und einer Fata Morgana" in den GRV-Nachrichten Nr. 36, S.8-11 schrieb uns **Prof. Dr.-Ing. Udo J. Becker**, *Lehrstuhl für Verkehrsökologie der Technischen Universität Dresden (auszugsweise).*

„In allen wesentlichen Punkten kann ich Ihnen zustimmen.
Auf Seite 10 aber formulieren Sie sehr hart: „Es gibt niemanden, der von der Steuer(kosten) belastung keinen Nutzen hat."

Und hier möchte ich doch eine Anmerkung einfügen: Sie meinen, es gäbe niemanden, der aus einem Strassenneubau keinen Nutzen zöge. Dazu bringe ich das folgende Beispiel:
In einer Stadt wohnen zwei Menschen, Herr Müller und Frau Meier. Herr Müller fährt jeden Tag mit dem Auto ins Büro, verdient relativ gut und hat sich deshalb ein Häuschen im Grünen gekauft. Frau Meier ist leider arbeitslos und alleinstehend; sie widmet sich vorrangig der Erziehung ihrer beiden Kinder. Da Frau Meier aber finanziell als benachteiligt gelten kann, musste sie in eine billige Wohnung an einer Ausfallstrasse ziehen. Diese Ausfallstrasse wird nun ausgebaut – und natürlich wird in Deutschland keine Maut erhoben. Also fährt Herr Müller jeden Morgen auf der wunderbar ausgebauten Ausfallstrasse an der Wohnung von Frau Meier vorbei: Er hat einen direkten Nutzen davon. Und die ungedeckten Wegekosten finanziert er durch seine Steuern mit. Frau Meier hat ausschliesslich Nachteile: Sie muss jeden Morgen den Lärm und die Abgase des Herrn Müller ertragen, aber auch sie bezahlt über ihre Steuern (z.B. Mehrwertsteuern) für die Strasse. Mit anderen Worten: Frau Meier bezahlt, obwohl sie ausschliesslich Lasten hat, für die Strasse mit.

Ich mag nun nicht bestreiten, dass auf dieser Strasse vielleicht einmal ein Lebensmitteltransport fahren könnte, von dem Frau Meier dann profitiert. In einem Ökosystem (und in einer Gesellschaft) ist alles mit allem vernetzt. Es ist allerdings zweifellos so, dass seit dem Ausbau der Ausfallstrasse der private Autoverkehr vor dem Haus von Frau Meier zugenommen hat: Viele Autofahrer konnten, da es nun keine Staus mehr gab, vom Bus auf das Auto umsteigen. Die Verkehrsbetriebe können das Defizit nun nicht mehr länger hinnehmen, sodass die Buslinie vor dem Haus von Frau Meier stillgelegt wird. Sie sehen, es gibt durchaus vielfältige, z.T. sehr drastische Nachteile für Frau Meier.

Was ich damit sagen will ist folgendes: Ihr Satz, es gibt niemanden, der aus einem Strassenneubau keinen Nutzen hat, ist sehr hart. Ich möchte nur anmerken, dass es sehr wohl ein Problem sein kann – ein verteilungspolitisches, wie Sie richtig bemerken – , wer die Wegekosten tatsächlich deckt. Darf ich einen – genauso richtigen – Satz formulieren, der das Problem aber umdreht? Er lautet:
Es kann sehr wohl Menschen geben, die aus einem Verkehrswegbau in jedem Fall viele verschiedene, z.T. drastische (Netto-)Nachteile erleiden.
Auch deshalb ist, schon aus Fairnessüberlegungen, eine verursachergerechte Anlastung von Infrastrukturkosten vorzuziehen.

Sie schreiben weiter, dass der Staat seine knappen Haushaltsmittel für die „sinnvollsten" Verkehrsinfrastrukturprojekte verwenden muss. Und was bitte soll das sein? Wer bitte soll entscheiden, was sinnvoll ist? In einer Marktgesellschaft gibt es dazu nur eine Entscheidungsinstanz: Wenn die Nutzer meinen, dass ihre Nutzen die Kosten übertreffen, dann ist etwas sinnvoll und dann soll es gebaut werden. Übersteigen aber die Kosten den Nutzen, dann soll es nicht gebaut werden: Es ist nicht sinnvoll. Dabei sind aber alle, auch die externen Kosten (z.B. der Umwelt, des Klimas oder die von Frau Meier) einzubeziehen. Welches Verkehrsinfrastrukturprojekt sinnvoll oder nicht sinnvoll ist, werden wir also nur entscheiden können, wenn Kostenwahrheit herrscht ... und erst dann!

Uns allen viel Erfolg auf diesem Weg!"

2. Zum Beitrag von Thoma: Trägt die Strasse ihre Kosten? in den GRV Nachr. Nr. 36 Seite 7 schrieb **Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning,** *Westring 63, 34127 Kassel:*

„Sehr geehrter Herr Dr. Thoma, erlauben Sie mir zum Artikel folgende Bemerkungen:

1. Zu den Strassenverkehrskosten müssen bei einer korrekten Kostenrechnung marktgerechte Zinsen und Abschreibungen von Strassen- und Parkplätzen gehören – das ist betriebswirtschaftlicher Grundkurs. Dabei kommt das Volumen von etwa 2000 Mrd DM Wert – also etwa 200 Mrd DM jährliche Abdiskontierung - heraus; also ein Riesenpaket, kaum diskutiert; ich halte es für verfehlt, der Bahn 40 Mrd DM „Altschulden" zu „erlassen", ohne diese 2000 Mrd DM „Altschulden" der Strasse zu erwähnen.

2. Die Verschleierung der Kosten über Steuern, Krankenkassen, Renten, Mieten usw. hat sehr wohl grossen volkswirtschaftliche Schaden: Die so künstlich erniedrigten Verkehrspreise erzeugen eine extreme Übernachfrage und so eine extreme Übergrösse aller Verkehrssysteme und Verkehrsangebote – besonders in den extrem teuren, unökologischen und ineffizienten Sektoren. Auch dies ist ein kleines Einmalsein der Marktwirtschaft.

Es steht zu befürchten, dass die Fortsetzung dieser Politik die Bürger zu zu unsinnigen Extremausgaben für Verkehr zwingt und zum wirtschaftlichen Kollaps führt."

Dr. Thoma: Ich habe diesem Beitrag nichts hinzuzufügen. Nach den Bemerkungen von Herrn Dr. von Winnig geht die Rechnung der Strasse noch viel ungünstiger aus als in meinem Beitrag dargestellt, der zeigen sollte, dass die Autofahrer bei weitem nicht ausreichend für ihre Fahrwege aufkommen.

Ich erinnere in diesem Zusammenhang, dass das Bundesumweltamt 1993 die externen Kosten der Strasse zu 133,3 Mrd DM errechnet hat (Luftbelastung 18,9, Boden- und Gewässerbelastung 2,2, Lärm 10,4, Trennwirkung und Flächenverbrauch 1,1, ÖPNV-Mehrkosten durch Strassenverkehr 2,7, Streusalzschäden 0,9, Kosten aus Verkehrsunfällen 31,3, Kosten der Infrastruktur 60,6 Mrd DM). Diesen 133,3 Mrd standen 55,7 Mrd DM an Einnahmen aus der Kfz.-und Mineralölsteuer gegenüber, sodass ein Saldo von 77,6 Mrd DM offenbleibt. Im gleichen Jahr wurden die externen Kosten für die Bahn zu 9.3 Mrd DM errechnet.

In eigener Sache

Die GRV ist zur Fortsetzung ihrer verkehrspolitischen und verkehrswissenschaftlichen Arbeit **dringend** auf Spenden angewiesen. Wenn Sie die Arbeit der GRV, vor allem die Herausgabe der GRV-Nachrichten, unterstützen, so können Sie dies leicht durch Überweisung einer Spende, die steuerlich absetzbar ist, mit Hilfe des beigefügten Formulars tun.
Die GRV möchte sich bei den Lesern besonders bedanken, die regelmässig eine Spende überweisen.

Herausgeber:	Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e.V. Bromberger Str. 5, 40599 Düsseldorf Telefon: 02 11 / 74 15 07 Konto-Nr. 63284-431 bei der Postbank Essen (Bankleitzahl 36010043)
Verantwortlich im Sinne des Presserechts:	Dr.-Ing. Alfons Thoma Amsterdamer Str. 10 53117 Bonn Telefon 02 28 / 6 89 99 82 Fax 02 28 / 6 89 99 84 E-Mail AThoma1998@aol.com