Folge 40/41 November 1999

GRV Nachrichten

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

Verkehrspolitik

Der Strassengüterverkehr ist zu billig

Dr.-Ing. Alfons Thoma

Mit der Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes hat die zunehmende Liberalisierung der Verkehrsmärkte seit Anfang der 90er Jahre zu einem starken Druck auf die Tarife für Transportleistungen geführt. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung erwartet als Folge der Aufhebung des innerdeutschen Tarifbindungssystems vom 1.1.1994 an sowie der vom EG-Ministerrat beschlossenen Aufhebung sämtlicher Kabotagevorbehalte, dass das Tarifniveau mittelfristig um 20 bis 30% sinkt.

Dazu kommt, dass ausländische Transportkapazitäten, die in der Regel eine erheblich geringere Kostenbelastung aufweisen, zunehmend auf den deutschen Verkehrsmarkt drängen. In den meisten Ländern der EU sind sowohl die Lohnkosten als auch die fiskalischen Belastungen deutlich niedriger als in Deutschland.

Die Unternehmen des Strassengüterverkehrs klagen darüber, dass die Preise für ihre Beförderungsleistungen zurückgehen. Preiserhöhungen seien kaum durchzusetzen. Unternehmen aus Industrie und Handel, die bisher nur Werkverkehr betrieben haben, nutzen inzwischen die Chance, selbst Güterverkehr zu btreiben. Ebenso haben frühere Güternahverkehrsunternehmen von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, sich auch auf Langstrecken ihr Geld zu verdienen.

Die osteuropäischen Transporteure verstärken zusätzlich den Wettbewerbsdruck.
Ausserdem werden die Kontrollen der auf EU-Ebene harmonisierten Sozialvorschriften innerhalb der EU sehr unterschiedlich gehandhabt und die Verstösse werden nicht in gleicher Weise geahndet. Bei einer Verteuerung des deutschen Strassenverkehrs befürchten deutsche Spediteure, dass ihre Transporte von Ausländern, die billiger sind, übernommen werden.

Inhalt (u.a.)

Verkehrspolitik
Der Strassengüterverkehr ist zu billig 1
Die Verkehrspolitik der Gemeinschaft 5
Ökosteuer 9
Reform der Bahnreform? 11
Der langsame Tod des Transrapid 13

Bahnen
Netz 21 13
Zugang zum Netz der DB 18
Einsatz der Neigetechnik nicht ohne Investitionen 18
Anhebung der Radsatzlasten 19
Neubaustrecke Nürnberg - Erfurt 20
Nachts durch Deutschland 22
Railunion 22
Bahn würde im Ausland kaufen 24
Bahn und Post 24

Andere Verkehrsträger
Zubringerverkehre zu Flughäfen 25
Strassenkontrollen des BAG 27
Überholverbote für Lkw 27
Höhere Bussen für Raser 27
Freie Fahrt für Lkw am Wochenende? 27

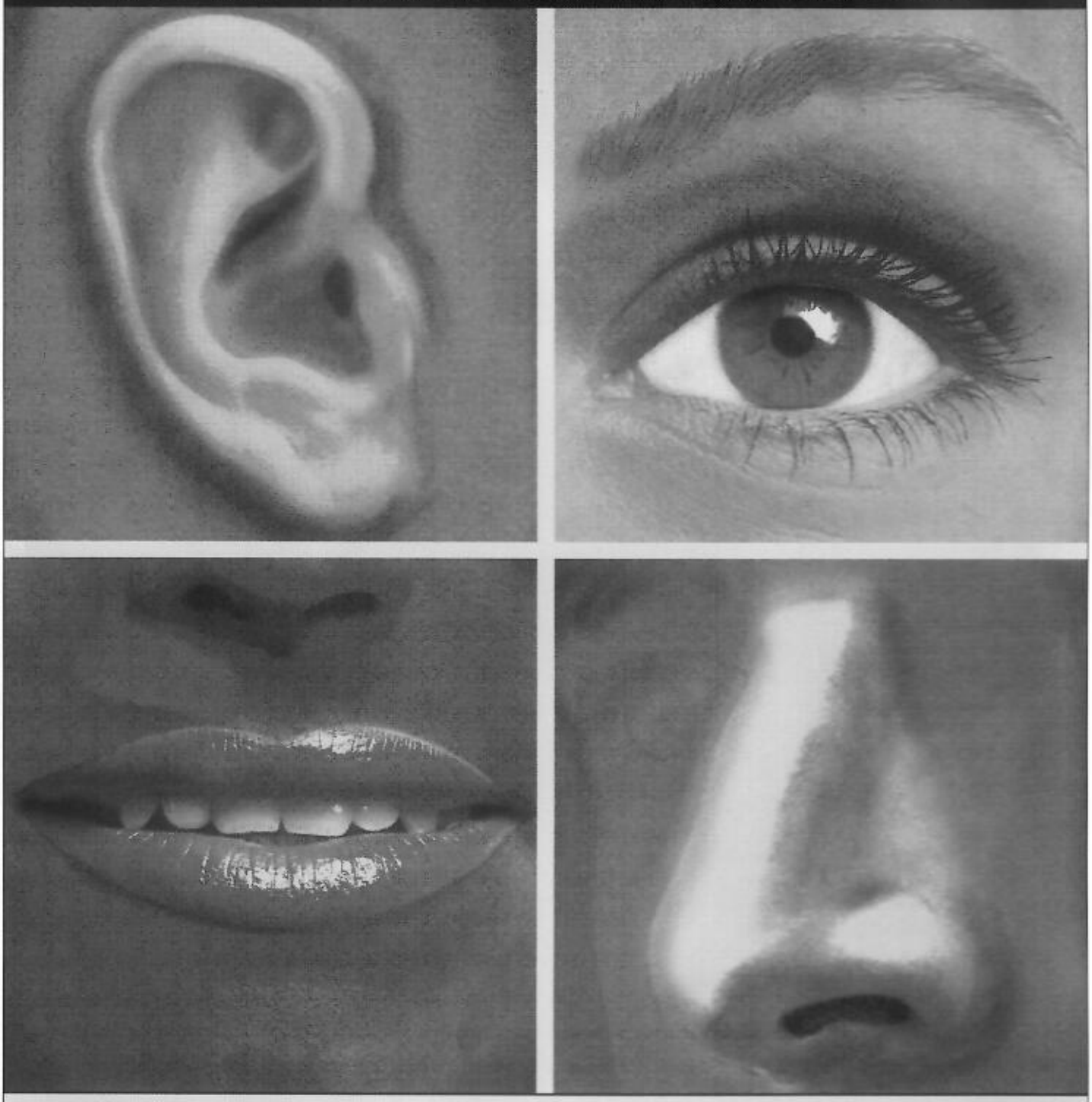
Ausland
Grossbritannien macht negative Schlagzeilen 28
Bilanz der ÖBB 1998 28
Netzzugang bei den SBB 29
Ost-West-Freightway 29

Umwelt
Drei-Liter-Auto löst Umweltprobleme nicht 30
Altautoverordnung 30
Partikelfilter für alle Dieselfahrzeuge 31

Kurzberichte 31

Personalia 35

MIT DER DEVK IN EINE SICHERE ZUKUNFT.



Für eine sinnvolle Zukunft!

Sicherheit und Service – wir begleiten Ihr Leben mit individuell zugeschnittenen Finanzprodukten. Nutzen Sie unsere Erfahrung in allen Versicherungsfragen, in der Vermögensbildung und beim Bausparen. Sorgen Sie für eine finanziell unabhängige Zukunft.

Informieren Sie sich:

Tel. (02 21) 757 757

Internet: www.devk.de

DEVK

VERSICHERUNGEN

Sparda-Banken

UND DEVK-VERSICHERUNGEN. UNSERE PARTNERSCHAFT – IHR VORTEIL.

Sinkende Transportpreise verschärfen nicht nur den Wettbewerb im europäischen Strassengüterverkehr, sondern sie gefährden in hohem Masse die sehr schwache Wettbewerbssituation der Eisenbahnen. Besonders betroffen ist der Kombinierte Verkehr, der nach Angaben von DB Cargo auf vielen Strecken nicht einmal mehr die Kosten für den Personal- und Energieeinsatz für das Umladen und Handling in den Umschlagszentren erwirtschaften und kaum zur Kostendeckung für die genutzten Strecken beitragen kann.

Die Chancen der Bahn, durch den Einsatz eigener Mittel effizienter und leistungsstärker zu werden, werden durch die Liberalisierungsmassnahmen im Strassengüterverkehr zunichtegemacht. Dazu kommt, dass leider die Bahn die Wünsche der Verlader nach Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Logistik vielfach nicht erfüllt.

Aber was ist mit den Folgeproblemen dieser Entwicklung? Die Umwelt wird immer mehr belastet, die Lebensqualität wird vermindert, die Gesundheit wird gefährdet, der Flächenverbrauch für immer neue Strassen und für die Erweiterung von Strassen nimmt weiteres Kulturland in Anspruch.

Bis heute werden in den traditionellen Wegekostenrechnungen die externen Kosten, wie Umweltschäden und nicht durch Versicherungen gedeckte Unfallkosten nicht berücksichtigt.

Leider konnte man sich bis heute nicht auf die Höhe der externen Kosten einigen. Wir haben in den GRV-Nachrichten vorgeschlagen, wenigstens, um einmal einen Anfang zu machen, die unteren Werte der Schätzungen zu Grunde zu legen.
Die Schätzungen für die ungedeckten Wegekosten und ungedeckte externe Kosten schwanken nach Untersuchungen aus dem Jahre 1987 von 8 Pfg bis 30 Pfg je tkm.

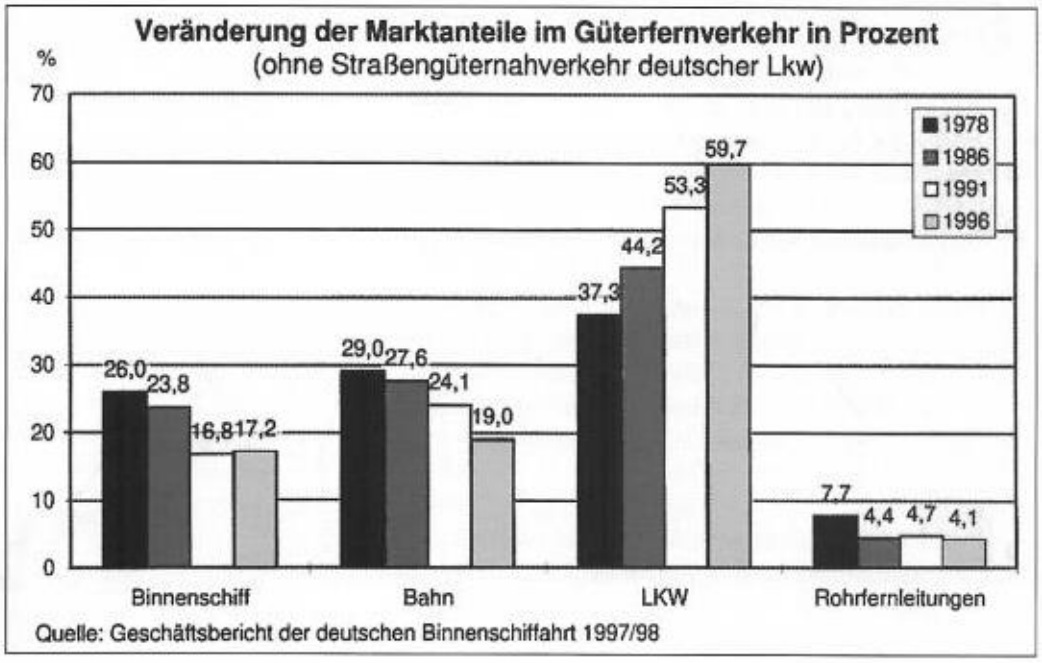
Berücksichtigt werden müssten auch vorgelagerte Negativeffekte, die z.B. bei der Kraftfahrzeugproduktion entstehen.

Im Vergleich der Verkehrsträger schneidet die Binnenschiffahrt als umweltfreundlichster Verkehrsträger besonders schlecht ab; dabei ist sie von der Mineralölsteuer befreit und bezahlt bei den Kanälen nur einen Bruchteil der Wegekosten. Ihre ungedeckten Kosten je tkm liegen noch unter denen der Eisenbahn. Bei allen Kostenkategorien weist der Lkw die ungünstigsten Werte auf.

Nun gibt es immer wieder Vertreter der Lobby für den Lkw, die die These ins Spiel bringen, dass der Strassenverkehr auch einen hohen externen Nutzen für die Gesamtwirtschaft stifte, der gegen die externen Kosten aufgerechnet werden müsse. Abgesehen davon, dass namhafte Wissenschaftler, wie z.B. Prof. Rothengatter, derartige Effekte verneint (sie werden zumindest mittel- und langfristig ausnahmslos über den Markt internalisiert), stellt sich die Frage, ob Umwelt und Klima irreversibel geschädigt werden dürfen nur, weil der Strassenverkehr auch gesellschaftlichen Nutzen bringt. Dies muss verneint werden.
Die niedrigen Marktpreise des Strassenverkehrs haben zu Entwicklungen geführt (Umweltschäden, Staus, Flächenbedarf), die auch nach Auffassung der Politiker nicht unbegrenzt fortgeführt werden dürfen. Nur lassen sich die Politiker ausserordentlich viel Zeit, um das Rad herumzudrehen.

Wie sollten die Betriebskosten der Lkw angehoben werden?

- Die Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten für das Fahrpersonal und deren Überwachung) müssen verschärft werden.
- Erhöhung einer emissionsabhängigen Kfz-Steuer.
- Der Steuersatz für Dieselkraftstoff sollte bis zu einem geeigneten Zeitpunkt verdoppelt werden. Im August wurde vom Abgeordneten Schulz,Verkehrsexperte der



SPD-Bundestagsfraktion, die Forderung in die Debatte geworfen, dass zur bisherigen Ökosteuererhöhung um 6 Pfg/l bis 2003 die Steuer auf Diesel in mehreren Schritten um zusätzlich insgesamt 36 Pfg/l steigen soll. Der Aufschrei der Verbände und auch des ADAC waren so gewaltig, dass sich der ehemalige Bundesverkehrsminister Müntefering von diesem Vorhaben sofort distanzierte.

- Und schliesslich muss die entfernungsabhängige Strassenbenutzungsgebühr (Road Pricing) mit einem Betrag von mindestens 0,4 DM/km so bald wie möglich eingeführt werden.

Gleichzeitig müssen jedoch die Bahnen und die Binnenschiffahrt ihre Angebote verbessern.

Die erwähnten Massnahmen führen bei entsprechender Dosierung keinesfalls zu einer Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit der Bundesrepublik oder zu Produktionsverlagerungen in das Ausland. Im übrigen induzieren Verteuerungen im Güterfernverkehr auch Rationalisierungseffekte. Die Logistik wird weiter ausgebaut, Leerfahrten werden möglichst vermieden, die durchschnittliche Auslastung wird erhöht.

Die Anpassung an die höheren Preis fällt umso leichter, je klarer und langfristiger die Preissignale gesetzt werden. Im übrigen machen die Lkw-Betriebskosten nur einen Teil der Transportkosten im Strassengüterverkehr aus.

In Verbindung mit angebotsverbessernden Massnahmen der Bahnen bewirken die erhöhten Preise eine allmähliche Veränderung der bestehenden Wettbewerbsverzerrungen.

Um es nocheinmal zu sagen:

- Die Einführung einer Eurovignette ab 1995 mit einer Belastung eines Lkw von nur 2500.- DM,
- die Senkung der Kfz-Steuer für einen 40t-Lastzug von 10500 DM auf 2800.-DM (Euro II-Fahrzeuge), 3500 DM (Euro I-Fahrzeuge) und 5000.- DM (Altfahrzeuge),
- die Erhöhung der Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoff lediglich um 7 Pfg/l sowie die
- Aufhebung der Kabotage

widersprachen allen Erfordernissen einer umweltverträglichen Verkehrssteuerung.
Die Einführung der Euro-Vignette und die Erhöhung der Mineralölsteuer haben nicht die aus der Entlastung bei der Kfz-Steuer und aus der Kabotage resultierenden Wirkungen verringert. Auch die Ökosteuer, die eine Erhöhung von nur 6 Pfg brachte, hat der Güterfernverkehr leicht verkraftet. Im übrigen muss auch die Bahn diese Steuer zahlen. Dazu muss die Bahn als einziger Verkehrsträger seine Wegekosten selbst erwirtschaften.

So ist das System Strassengüterverkehr in der Summe nicht teurer sondern billiger geworden. Deshalb wird der Strassengüterverkehr weiter wachsen, während sich die Wettbewerbspositionen der Bahnen und Binnenschiffahrt weiter verschlechtern. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen kann der Güterverkehr der Bahn kaum schwarze Zahlen schreiben.

Die Unternehmen des Strassengüterverkehrs klagen darüber, dass die Preise für die Beförderungsleistungen zurückgehen, und malen Insolvenzen an die Wand.
Die Bahn kann sich gegen die niedrigen Preise der Strasse nicht wehren und sie bei sich nicht senken.
So setzen wir grosse Hoffnungen auf die leistungs-

Aus „Der Lkw-Wahnsinn" im Spiegel Nr. 34, S.62

Strassenschäden
Ein Lkw verursacht während seiner Lebensdauer allein so viele Strassenschäden wie 163.840 Pkw.

Tödliche Unfälle
Bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung steigt die Zahl der Toten. Die Zunahme beträgt 6,8%/Jahr.
1997 waren es 1698 Menschen
1998 waren es 1997 Menschen
nach Feststellungen des Instituts für Fahrzeugsicherheit in München.

Verkehrspolitik
Nach Meinung des ifo-Instituts wird der Lkw bevorzugt: Während deutsche Pkw-Fahrer fast das Doppelte der von ihnen verursachten Kosten für die Infrastruktur bezahlen, bezogen auf die Autobahnen sogar das Dreifache, kommen Lkw nur für 66% der Kosten auf; ausländische Lkw nur für 14,3%.
Für alle ökologischen Schäden des Lkw muss der Steuerzahler herhalten.
Die in Deutschland zugelassenen Lkw produzieren 2 1/2 mal so viele Stickoxide und fast fünfmal so viel Russ wie alle angemeldeten 42 Mio Pkw (20.000 Russpartikel/Jahr).
Hauptursache dieses Desasters ist, dass der Lkw dank öffentlicher Subventionen verlockend billig ist.
Eine durchschnittliche Spedition verlangt für einen 40t-Lkw 1,7 bis 2,0 DM/km. Das ist weniger als ein Taxi kostet..
Unter solchen Umständen kann man von einem Sieg der Strasse sprechen.

abhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) - road-pricing. In der Schweiz hat die Bevölkerung die LSVA in der Abstimmung Ende September 1998 gut geheissen. Hier sind folgende Anfangstarife vorgesehen, die ab dem Jahre 2001 erhoben werden sollen: 0,02 CHF/tkm für den Euro 0, 0,0168 für den Euro I und 0,0142 für den Euro II. Österreich will ebenfalls die LSVA alsbald einführen.
Müntefering drängte ebenso wie das Land Österreich auf baldige, ev. von der EU unabhängige Einführung der LSVA. Jedoch erst im nächsten Jahr wollte er die Höhen der Abgaben festlegen. Im Juli teilte das Bundesverkehrsministerium mit, dass die Ausschreibungen vorbereitet würden.

Damit sich die Umwelt- und Infrastrukturprobleme nicht weiter erheblich vergrössern, ist der Strassengüterverkehr empfindlich zu verteuern, damit die umweltfreundliche Bahn und die Binnenschiffahrt ihren gebührenden Platz in der Verkehrspolitik bekommen. Jedoch müssen auch die Eisenbahnen durch entsprechenden Ausbau des Netzes (bei der DB Netz 21) dafür sorgen, dass die Güterzüge auch untertags schnell und flüssig fahren können. Andernfalls bringt die Verteuerung des Strassengüterverkehrs nur eine marginale Abwanderung von Verkehren von der Strasse auf die Schiene.

Die Verkehrspolitik der Gemeinschaft Die Reform des Eisenbahnsektor in der Europäischen Kommission.

Auszugsweise Mitteilungen aus einem Vortrag, den Günther Hanreich, Direktor für Landverkehr der Europäischen Kommission, Ende vergangenen Jahres gehalten hat. Der vollständige Wortlaut ist in Heft 3/4 98 der österreichischen Zeitschrift für Verkehrswissenschaft enthalten.

Die Attraktivierung des Eisenbahnverkehrs in der Gemeinschaft steht gegenwärtig im Mittelpunkt der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik. Das liegt u.a. daran, dass die Schaffung eines integrierten Marktes für den Schienentransport hinter anderen Verkehrsbereichen herhinkt; es hängt aber auch damit zusammen, dass sich die Akzente in den letzten 5 bis 6 Jahren verschoben haben.
Wenn die wachsende Verkehrsnachfrage befriedigt werden soll, dürfen wir nicht allein vom Strassenverkehr abhängig sein, wie dies in den letzten fünfzig Jahren der Fall war. Die Gemeinschaft zahlt dafür bereits einen hohen Preis in Form von Umweltverschmutzung, Staus und Unfällen. Eine solche Entwicklung ist mit einem nachhaltigen Verkehrssystem nicht vereinbar. Wir brauchen eine neue Politik, die insbesondere Anreize zur Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsarten gibt, damit die Mobilität im nächsten Jahrtausend aufrechterhalten werden kann.
Das bedeutet, dass alle Verkehrsteilnehmer für die gesamten Kosten, die sie verursachen, aufkommen müssen. Nur dies garantiert einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und ermöglicht eine gezielte Stärkung des Schienenverkehrs und des öffentlichen Verkehrs.

Zu den Infrastrukturgebühren:

Gegenwärtig bilden die Verkehrsinfrastrukturgebühren für alle Verkehrsträger in Europa ein Flickwerk, und zwar eines mit vielen Löchern. Die bestehenden Gebühren, wenn es welche gibt, setzen im allgemeinen nicht die richtigen Signale, sie verzerren den Wettbewerb innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern und stiften eher Verwirrung als Ordnung. Die Kommission ist der Ansicht, dass die Strukturen dieser Gebühren für die verschiedenen Verkehrsträger harmonisiert werden sollten. In einem im Juli 1998 vorgelegten Weissbuch schlägt sie vor, dass die Gebühren auf dem Verursacherprinzip beruhen sollten.
Sämtliche Benutzer der Verkehrsinfrastruktur sollten für alle jene Kosten einschliesslich der externen Kosten zahlen, die sie selbst verursachen, und zwar so nah wie möglich am Ort der Nutzung. Mit anderen Worten, die Gebühren sollten auf den Marginalkosten basieren.
Dies setzt die richtigen Preissignale, um eine effizientere Nutzung der Infrastruktur zu garantieren und sicherzustellen, dass die Umweltkosten in die Entscheidungen der Benutzer einbezogen werden. Dies kann enorme Vorteile für die Gesellschaft bringen, insbesondere eine Verminderung von Staus und Umweltverschmutzung.
Dieser Ansatz soll daher unter Berücksichtigung der Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern stufenweise umgesetzt werden. Das Weissbuch schlägt vor, die follow-up-Arbeit in drei Phasen zu gestalten, und führt die Massnahmen auch konkret an, die in jeder Phase vorgesehen sind. Parallel zum Weissbuch hat die Kommission spezifische Rechtsvorschriften für Gebühren zur Nutzung der Bahninfrastruktur vorgeschlagen.
Wenn die Gemeinschaft den vorgeschlagenen Ansatz hinsichtlich der Gestaltung der Infrastrukturgebühren übernimmt, ist viel erreicht, um die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern anzugleichen und die einseitige Abhängigkeit vom Strassenverkehr zu verringern. Dies ist jedoch nicht genug. Wir brauchen aber gleichzeitig auch eine entscheidende Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs, so dass er in bezug auf Qualität und Preis der Dienstleistung mit anderen Verkehrsformen erfolgreich konkurrieren kann.

Die Eisenbahnpolitik im allgemeinen

- Die europäischen Bahnen haben im Wettbewerb mit den meisten anderen Verkehrsträgern generell verloren.
- Zwischen 1970 und 1995 hat die Schienenfracht von 283 auf 220 Mrd tkm abgenommen, während der gesamte Frachtmarkt um 70% und dieStrassenfracht um 255% zugenommen hat.

- In Marktanteilen bedeutet dies, dass der Schienenverkehr mehr als die Hälfte seines Marktanteils verloren hat.

Dieses Ergebnis muss noch vor dem Hintergrund gesehen werden, dass die jährlichen Transportentfernungen um etwa 1% pro Jahr zunehmen:

- Beim Gütertransport auf der Schiene nimmt der Durchschnittswert der Beförderungsdistanz sogar um 2% zu,
- Bereits im nationalen Verkehr werden heute mehr als 2/3 der tkm weiter als 150 km und 1/4 weiter als 500 km transportiert.
- Dies bedeutet zugleich, dass bei gleich bleibenden tkm die tatsächliche Tonnage abnimmt, z.B. von ungefähr 940 Mio t im Jahre 1990 auf 870 Mio t im Jahre 1996.
- Ausserdem steht fest, dass der internationale Schienenverkehr an Bedeutung gewinnt: 1990 hatte er einen Anteil von 36% an der gesamten Schienenfracht, 1997 erreichte er 45%.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs auf diesem Markt zu verbessern, ist es daher erforderlich, sämtliche Schranken, die einen effizienten grenzüberschreitenden Verkehr behindern, zu beseitigen.

Wenn es auch viele Beispiele dafür gibt, dass die Bahnen ihre Kunden nicht ausreichend zufriedenstellen konnten, soll aber keinesfalls behauptet werden, die Bahnen hätten in den letzten Jahren keine Fortschritte gemacht. Die Produktivität ist eine wichtige Masszahl und das diesbezügliche Bild stellt sich in der Gemeinschaft sehr unterschiedlich dar. Das erfolgreichste Eisenbahnunternehmen ist hier die SJ. Die SJ hatte eine Steigerung der gesamten Verkehrseinheiten von etwa 600.000 in 1981 auf fast 1.200.00 in 1995 zu verzeichnen.
Trotz einiger grosser Erfolge, wie die Einführung der Hochgeschwindigkeitszüge, war der Gesamteindruck der Entwicklung der Eisenbahnen innerhalb der letzten Jahrzehnte recht negativ.

Die Richtlinie 91/440

Im Laufe der letzten 10 Jahre ist das herkömmliche Modell der Eisenbahnorganisation vielfach in Frage gestellt worden, und neue Formen der Eisenbahnorganisation sind ausgearbeitet und in die Praxis umgesetzt worden.
Dazu hat die Europäische Gemeinschaft mit der Richtlinie 91/440EWG, ihrer ersten Massnahme, die ausdrücklich zur Entwicklung des Schienenverkehrs entworfen wurde, wesentlich beigetragen.
Die dieser Richtlinie zugrundeliegende Idee ist, dass Bahnunternehmen, um überleben zu können, kommerziell geführt werden müssen und daher auf ein hohes Mass an Unabhängigkeit vom Staat angewiesen sind. Die Richtlinie sorgte für ein unabhängiges Management, ein getrenntes Rechnungswesen für Infrastruktur und Betrieb sowie einige begrenzte Zugangsrechte für internationale Verkehrsdienste und den kombinierten Verkehr.
Die Folge dieser Entwicklung war eine Schuldenminderung, gesündere Finanzen sowie die Trennung der Infrastrukturverwaltung und des Bahnbetriebs in separate Organisationen.
Die in der Richtlinie vorgeschlagene Marktöffnung ist jedoch gescheitert: Die Zugangsrechte haben eine sehr geringe Wirkung auf den Bahnsektor gehabt.

Das Weissbuch 1996

Die Kommission präsentierte in dem Weissbuch eine Gesamtstrategie zur Wiederbelebung der Eisenbahnen; sie baute auf den Ideen der Richtlinie 91/440 auf und ergänzte sie:

- Die Eisenbahnen müssen in erster Linie Wirtschaftsunternehmen sein, die nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten geführt werden und auf einem wettbewerbsorientierten Markt tätig sind.
- Klare Vertragsbeziehungen zwischen Staat und Eisenbahn muss es vor allem für jenen Bereich des öffentlichen Verkehrs geben, den ein Betreiber aus wirtschaftlichen Gründen selbst nicht anbieten will.
- Drittes wichtigstes Ziel: Die Integration der nationalen Schienensysteme.

Anderthalb Jahrhunderte lang haben sich die Schienensysteme nach nationalen Gesichtspunkten entwickelt, um nationale Bedürfnisse zu befriedigen. Dabei haben in den letzten dreissig Jahren auch die technischen Unterschiede zwischen den einzelnen nationalen Schienensystemen entscheidend zugenommen. Dies macht die Organisation des internationalen Verkehrs teuer und schwieriger und zerstückelt den Markt für Eisenbahnzulieferindustrien entsprechend nationaler Gegebenheiten.

Marktöffnung

Die Richtlinie 92/440 hat bezüglich einer Marktöffnung fast keine Wirkung gezeigt. Nationale Eisenbahnunternehmen haben zumeist kein Interesse an einer Förderung des Wettbewerbs gezeigt, der sich gegen diese Unternehmen selbst richten könnte.
Im Jahre 1995 machte die Kommission daher einen neuen Vorschlag, alle Güter- und alle internationalen Personenverkehre zu liberalisieren, aber zu viele Mitgliedstaaten waren dagegen, als dass dieser Vorschlag im Rat ernsthaft diskutiert wurde.
Aus diesem Grunde lancierte die Kommission in ihrem Weissbuch von 1996 die Idee der Güterschienen-Freeways. Aber auch die Freeways haben noch wenig Anklang gefunden.
Angeregt durch die Reaktion auf die Freeways hat die

Kommission eine weitere Initiative zur Marktordnung ergriffen. Wir lancierten die Idee, den Markt nur teilweise und in kleinen Schritten zu öffnen, ohne hierfür bisher einen formalen Vorschlag zu machen. Z.B könnten 5% des Marktes sofort geöffnet werden, mit einem Anstieg auf 15% nach fünf und auf 25% nach zehn Jahren.
Dies würde neuen Betreibern echte Möglichkeiten einräumen und auf die „Etablierten" Druck ausüben, ohne sie zu destabilisieren. Eine Umsetzung wäre leicht: Der Markt könnte in Zugkm gemessen werden, und ein Kontrollmechanismus besteht bereits mit dem Verfahren bei der Erstellung des Fahrplanes.

Bedingungen für die Benutzung der Infrastruktur

Im Juli 1998 legte die Kommission ein Paket von Gesetzesvorschlägen vor, um die Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur festzulegen.
Der wichtigste Gesetzesvorschlag betrifft die Zuteilung von Kapazität und die Festsetzung von Infrastrukturgebühren.
Zudem werden auch Mechanismen vorgeschlagen, um etwaige Konflikte zwischen identischen Anträgen zu Zugtrassen zu lösen und Probleme bei Kapazitätsknappheit so zu behandeln, dass die Rechte sämtlicher Betreiben berücksichtigt werden.
Im Hinblick auf die Eisenbahn-Infrastrukturbenutzungs-Gebühren schlagen wir vor, dass diese auf den Grenzkosten beruhen sollen, also jenen Kosten, die direkt als Folge einer konkreten Transportleistung anfallen. Darüber hinaus würden Regeln aufgestellt, wie das Gebührensystem auf Knappheit reagieren kann und wie Anreize für gute Leistung und Strafen für schlechte gegeben werden.
Wenn ein Mitgliedstaat für externe Kosten Gebühren erheben will oder höhere Gebühren als Grenzkosten einheben möchte, kann er dies nur unter Bedingungen tun, die so ausgestaltet sind, dass sich dadurch die Wettbewerbssituation zwischen Schiene und Strasse im Güterverkehr nicht verschlechtert.

Lassen Sie mich auf zwei Vorteile dieser Vorschläge hinweisen:

- Erstens würden sie Entscheidungen transparent und deutlich machen. Bereits dies wird zu grösserer Effizienz und besserer Nutzung der Infrastruktur führen.
- Zweitens würden sie die Aufgaben der Zuteilung von Zugtrassen und der Erhebung von Gebühren auf unabhängige Gremien übertragen, die selber keine Verkehrsdienste anbieten.

Dies ist für einen fairen Wettbewerb von entscheidender Bedeutung, um Interessenkonflikte zu vermeiden. Diese wären zweifellos in jenen Fällen gegeben, in denen ein Unternehmen selbst Bedingungen bestimmt, unter denen seine Konkurrenten ihre Geschäfte tätigen sollen.

Integration der nationalen Systeme

Ein weiteres Ziel ist es, die nationalen Schienensysteme weiter zu integrieren. Diese haben sich bisher auf nationalen Netzen entwickelt, daher gibt es wichtige Unterschiede in der Technologie, den Betriebsregeln und der Organisation der einzelnen Schienensysteme. Eine Folge davon ist, dass Lokomotiven und ihre Besatzung an Grenzstationen ausgewechselt werden, was die Geschwindigkeit der Züge herabsetzt, die Pünktlichkeit verringert und die Kosten erhöht.
Dazu kommt, dass es im Falle der Fracht beim Austausch von Daten und bei der Durchführung von Inspektionen zu grossen Verzögerungen kommt, was oft dadurch verschlimmert wird, dass Fahrpläne schlecht aufeinander abgestimmt sind.
Alles dies mindert die Wettbewerbsfähigkeit des nationalen Schienenverkehrs und macht ihn teuer, obwohl er mit dem in den letzten Jahrzehnten stets billiger und effizienter gewordenen Strassenverkehr konkurrieren soll. Die Kommission bereitet daher ein Weissbuch über die Integration nationaler Bahnsysteme vor.

Die technische Harmonisierung dient aber gleichzeitig einem weiteren Ziel, nämlich die Integration des Marktes für die Eisenbahnausrüstung zu fördern. Die Eisenbahnen sind zwar bereits Gegenstand der Rechtsvorschriften für das öffentliche Auftragswesen. Dies hat zwar einigen Druck auf die Preise ausgeübt, jedoch bisher kaum die einheimischen Märkte für Lieferanten aus anderen Mitgliedstaaten geöffnet.

Schlussfolgerungen

Soweit also in groben Zügen die Strategie der Kommission zur Wiederbelebung des Schienenverkehrs. Sie würde

- nach und nach freie Märkte schaffen,
- die Eisenbahnunternehmen dazu bringen, wie Wirtschaftsunternehmen zu handeln,
- die Verantwortlichkeit von Staat und Eisenbahnen zu klären,
- den öffentlichen Verkehr zu verbessern und die nationalen Systeme weiter zu integrieren.

Dies ist ein ehrgeiziges, aber auch realistisches Vorhaben. Ohne solche Veränderungen würde der Schienenverkehr marginalisieren. Wir müssen dies aber verhindern, denn wir brauchen einen effizienten Schienenverkehr, um damit zur Aufrechterhaltung der Mobilität in einer nachhaltigen Form in der Gemeinschaft beizutragen.

Herr Hanreich hat vor knapp einem Jahr seinen Vortrag gehalten. Was ist inzwischen geschehen? Neue Einbussen im deutschen Schienengüterverkehr müssen zur Kenntnis genommen werden. Nur ganz wenige Unternehmen haben bisher die Möglichkeit genutzt, eigene Züge auf den Gleisen der DB AG zu fahren. Haupthemmnis ist der hohe Trassenpreis. In

Frankreich hat man sich bisher überhaupt einer Öffnung des Marktes verschlossen. Es wird in Deutschland bemängelt, dass gerade gegen die Vorschläge der Kommission zur Öffnung des Marktes gehandelt wird, denn zuständig für die Trassenvergabe ist nicht etwa eine unabhängige Behörde, die selbst keine Züge fährt, sondern die DB Netz AG. Sie legt die Trassenpreise fest und vergibt die Trassen. Muss die DB Netz AG nicht darauf achten, dass vor allen anderen DB Cargo die erforderlichen Trassen erhält? Viele verlangen in Deutschland, dass das anders werden soll. Der ehemalige Bundesverkehrsminister Müntefering hat kurz vor seinem Abgang der Bahn gedroht, er werde eine neutrale Behörde dafür einrichten.-

Wenn man jedoch den Gedanken freien Lauf lässt, so muss man sich andererseits fragen, ob nicht, wenn der Fahrweg von möglichst vielen Dritten benutzt wird, DB Cargo zu einem marginalen Unternehmen wird. Aber das gilt nicht nur für den Güterverkehr. DB Regio hat in den Ländern, die für den SPNV zuständig sind, schon gehörig Konkurrenz bekommen, manchmal mit neuen guten Ideen, manchmal auch mit erheblichem Misserfolg (z.B. die Oberlandbahn).-

Die DB AG will jedenfalls beim Einkauf von Eisenbahnausrüstungen, wie man aus Gesprächen des Herrn Ludewig hörte, nicht mehr nur auf nationale Anbieter zurückgreifen, sondern auch bei ausländischen Unternehmen, soweit sie die deutschen Bedingungen erfüllen, einkaufen.

Präsidentschaftswechsel im Verkehrsministerrat der EU

Am Ende des ersten Halbjahrs 1999 übergab der ehemalige Bundesverkehrsminister Müntefering die Präsidentschaft im Verkehrsministerrat an den finnischen Verkehrs- und Telekommunikationsminister Ollil Pekka Heinonen.

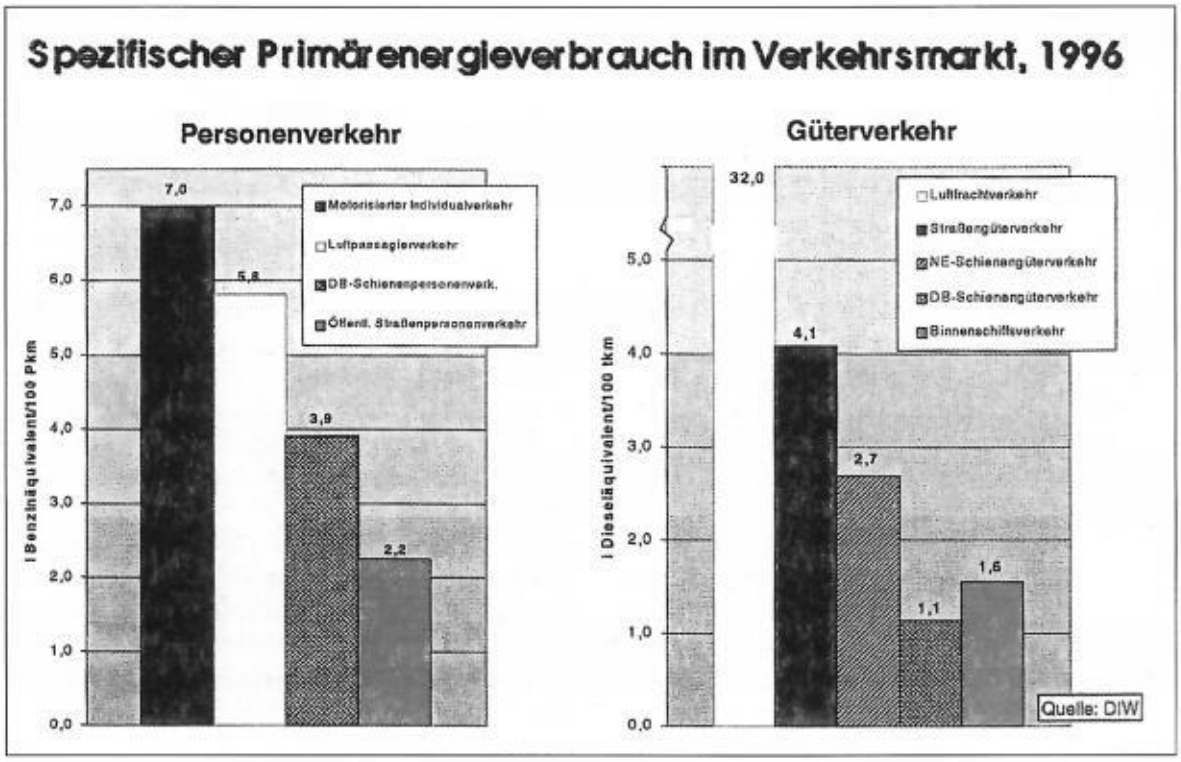
Während der finnischen Präsidentschaft wird die Eisenbahn-Liberalisierung eines der wichtigsten Themen werden. „Wir wollen die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn in Europa stärken und erreichen, dass sich der Eisenbahnsektor Schritt für Schritt dem Wettbewerb öffnet", sagte Heinonen. Wir wollen sehr viel Engagement einbringen. Die sehr erfolgreiche deutsche Präsidentschaft bilde eine gute Grundlage für seine Arbeit. Ob in dieser Frage jedoch in seiner Präsidentschaft ein Kompromiss gefunden werden könne, sei noch offen.

Müntefering meinte in diesem Zusammenhang, dass mit der Bahn 1970 rund 32% der Güter befördert wurden, während es jetzt nur noch 14% sind. Wenn dies so weitergehe und und die zusätzlich entstehenden Verkehre auch noch auf die Strasse kommen, haben wir den Verkehrskollaps. Weiter meinte Müntefering, ein Einstieg in das Problem könne es sein, in den nächsten Jahren doppelgleisig vorzugehen: Die Länder, die sich öffnen wollen, öffnen sich, und die das nicht wollen, kooperieren und machen eben keine Öffnung.

Heinonen kündigte an, auf dem Ratstreffen im Oktober über die Auswirkungen der EU-Erweiterung zu diskutieren. Er selbst habe eine positive Haltung zur Erweiterung, die aber vernünftig organisiert werden muss, um zu einer ausgewogenen Situation zu kommen, was die Verkehrsmärkte betrifft.

EU-Strukturfonds-Mittel für Verkehrswegeinvestitionen in den neuen Bundesländern

Ein Bundesprogramm „Verkehrsinfrastruktur" hat die Bundesregierung im Juni beschlossen. Das Programm bezieht sich auf Verkehrswegeinvestitionen in den neuen Bundesländern mit einem Gesamtvolumen von 7,918 Mrd DM. Es ist dabei vorgesehen, dass 3,0 Mrd DM aus dem EU-Strukturfonds kommen in einem Förderzeitraum von



2000 bis 2006. Es sollen damit sieben Strassenbauten, acht Schienenprojekte, die Anbindung des Flughafens Schönefeld an Schiene und Strasse und der Elbeausbau im Bereich Magdeburg finanziert werden. Das umfangreichste und teuerste Projekt ist der Bau der Bundesautobahn A 17 mit 1,321 Mrd Baukosten, von denen 500 Mio aus den EU-Strukturfondsmittel kommen. Angesichts der leeren Kassen des Bundes stellen diese zu erwartenden EU-Mittel eine wesentliche Hilfe für die Realisierung der vorgesehenen Baumassnahmen in den neuen Bundesländern dar.

Ökosteuer

Die Ökosteuer sollte nach Auffassung der DB AG in den Folgestufen derart umgestaltet werden, dass sie ihre ökologische Lenkungswirkung im Verkehr in Richtung auf Verlagerung zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln entfaltet.
Politisches Ziel muss die umwelteffiziente Produktion von Verkehrsleistung im Gesamtsystem Verkehr sein. Das wird nur mittels spürbarer finanzieller Anreize im Verkehrsmarkt gelingen. Die DB AG fordert daher:

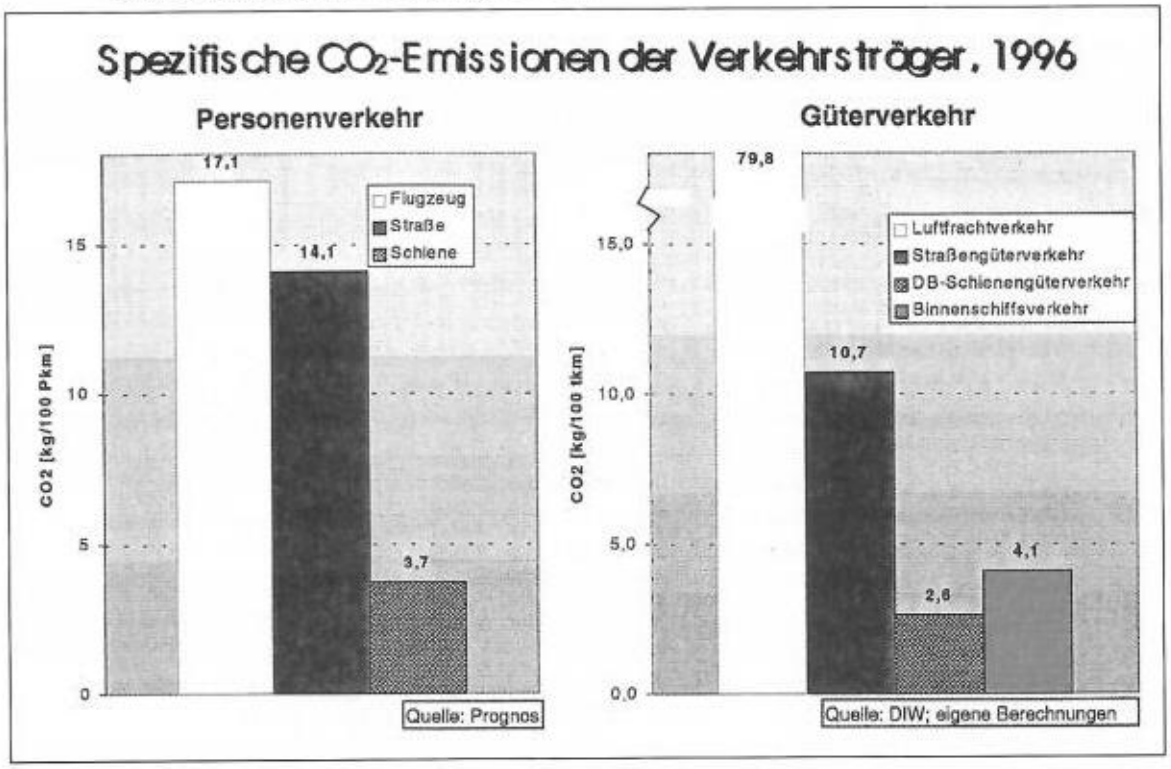
- Differenzierung von Mineralöl- und Kerosinsteuer nach Umweltverträglichkeit der Verkehrsträger:
  - Privilegierung des umwelteffizienten öffentlichen Verkehrs (Bahn und Bus) durch Anwendung eines deutlich reduzierten Mineralölsteuersatzes,
  - Einführung einer Kerosinsteuer für den Flugverkehr,
  - Anwendung der Mineralölsteuer auf das Binnenschiff.
  - Einfrieren des Stromsteuersatzes für den Fahrbetrieb im schienengebundenen Verkehr und für Oberleitungsbusse auf dem jetzigen Niveau.

Konkret fordert die DB AG:

- Marktorientierte Förderung des energieeffizienten Verkehrsträgers Schiene durch Berücksichtigung ökologischer Vorteilhaftigkeit in den Verkehrsmarktpreisen,
- Einfrieren des Stromsteuersatzes für den Fahrbetrieb im schienengebundenen Verkehr und für Oberleitungsbusse auf dem jetzigen Niveau,
- Förderung des ökologischen Verkehrsträgers Schiene durch Anwendung eines deutlich reduzierten Steuersatzes – beispielsweise auf Heizölniveau,
- Beseitigung der steuerlichen Privilegien von Luftfahrt und Binnenschiff (Einbeziehung in die Ökosteuer durch Einführung von Mineralöl- bzw. Kerosinsteuer).

Der Verband Deutscher Verkehrunternehmen (VDV) fordert den Deutschen Bundestag auf, von einer weiteren Belastung für Busse und Bahnen in der geplanten 2. und 3.Stufe der Ökosteuer abzusehen. Der öffentliche Verkehr sei in der 1.Stufe bereits mit netto 222 Mio DM belastet worden. Aus Gründen des Energiesparens , der Klimaschutz- und Schadstoffreduktionsziele dürfe der ÖPNV nicht weiter verteuert werden. Bekanntlich fahren die ÖPNV-Nutzer weit energiesparender als die Nutzer des Pkw.

Unbeeindruckt von der höheren Benzinsteuer verbraucht der deutsche Autofahrer mehr Sprit als zuvor. Nach kurzem Rückgang nahm der Benzinverbrauch gemessen am am gleichen Vorjahresmonat im Juni um 2,1% auf 2,58 Mio Liter zu. Damit ist der ökologische Lenkungseffekt zunächst nicht eingetreten. Sechs Pfennig/Liter seien zu wenig gewesen, um die Autofahrer zum Umdenken zu bewegen, beklagte die Vorstandssprecherin der Grünen, Antje Radcke.



Hinterlassenschaft von Müntefering

Nach dem gescheiterten Verkauf von Eisenbahnerwohnungen fehlen 4,6 Mrd DM im Verkehrsetat. Weiter hatte Münterfering geplant, die bis 1997 gewährten zinslosen Kredite des Bundes an die Bahn in Höhe von rund 13 Mrd DM zum Barwert von 6 Mrd DM an private Banken zu verkaufen. Der Deal ist jedoch bisher nicht zustande gekommen. Damit summieren sich die Ausfälle auf 10,6 Mrd. DM. Eine weitere Etatlücke könnte noch durch das pauschalierte Wohngeld entstehen. Die Länder weigern sich bisher, anstelle des Bundes die Miete für Sozialhilfeempfänger zu übernehmen.
Weiter ist offen, wie die globalen Minderausgaben in Höhe von 5,2 Mrd DM konkretisiert werden sollen. Geplant ist die Einsparung von 450 Mio DM bei den Wasserstrassen und jeweils 2,38 Mrd DM bei Schiene und Strasse. Wegen der politischen Brisanz ist noch offen, ob bei einem „road pricing" auch die Pkw zur Kasse gebeten werden sollen.

Kurz vor seinem Weggang überraschte Münterfering mit der Aussage, der Transrapid solle nur eingleisig gebaut werden, dann könnte das in der Koalitionsvereinbarung vorgesehene Engagement des Bundes, für den Fahrweg keinen höheren Betrag als 6,1 Mrd DM beizutragen, eingehalten werden. Er hat dabei jedoch die Rechnung ohne den wichtigsten Wirt, die Bahn, gemacht. Diese weigert sich, eine so abgespeckte Transrapidbahn zu betreiben. Bei einem eingleisigen Transrapid kann jedenfalls ein 20-Minuten-Takt nicht eingehalten werden. Dies rüttelt wieder an den unterstellten Fahrgastzahlen. Die Grünen bezeichnen den Vorschlag von Münteferimg als „Mogelpackung". Jetzt dürfte das Aus für den Transrapid besiegelt sein, nachdem sich kein Finanzier für die Mehrkosten von 2 bis 3 Mrd DM gefunden hatte.

Die DB AG wehrte sich gegen die Aussage des ehemaligen Bundesverkehrsminister, der sagte, „die Güter werden bei der DB AG mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von lächerlichen 18 km/h befördert. Dies trifft sicherlich nicht zu. Die Aussage war eine bewusste Provokation für die Bahn, deren Ergebnisse im Güterverkehr zu ernster Sorge Anlass geben.

Die GRV meint, sollte man beim Transrapid wirklich eine eingleisige Strecke ins Auge fassen, wäre das Desaster gross, wenn ein Zug auf der eingleisigen Strecke liegen bleibt. Je nach Schaden kann das mehrere Stunden dauern. U.U. muss ein Dieselfahrzeug kommen und den Zug abschleppen. Was geschieht dann mit den Reisenden? Die DB kann nicht einspringen, sie wird keine Reserven in Hamburg und Berlin für eventuelle Ausfälle der Magnetbahn vorhalten, weil das für sie zu kostspielig ist. Und die parallele Bahnstrecke ist nicht entsprechend ausgebaut.

VDV kritisiert Wettbewerbsnachteile für den Schienengüterverkehr

Nach wie vor bestehen nach Auffassung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gravierende Nachteile für den Schienengüterverkehr. Die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen sei aber Grundvoraussetzung für eine bessere Position des Schienengüterverkehrs am Markt und für die Verlagerung von Gütern von der Strasse auf die Schiene.
So muss der Eisenbahnverkehr als einziger seine Wegekosten selbst erwirtschaften. Gleichzeitig müssen die Bahnen Mineralölsteuer bezahlen, während ihre Konkurrenten Binnenschiffahrt und Flugzeug davon befreit sind, müssen Trassenpreise von etwa 8.- DM/ Zugkilometer und Mineralölsteuer in Höhe von von 1,85 DM/ Zugkilometer bei Dieselbetrieb bezahlt werden.

Der VDV schlägt vor, dass die gezahlten Beträge für Modernisierungsinvestitionen und zur Senkung der Trassenpreise verwendet werden sollen.
Erheblichen Nachholbedarf zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen sieht VDV-Präsident Ludwig auch bei der Investitionspolitik des Bundes. Durch den forcierten Ausbau des Fernstrassennetzes habe der Lkw kräftig profitiert. Man habe deshalb die in der Koalitionsvereinbarung der ursprünglich vorgesehenenn Mittel für Schiene und Strasse begrüsst. Die Bundesregierung hat sich aber von diesem Ziel 1999 eher entfernt. Beim Ausbau der Schieneninfrastruktur müssen die Bedürfnisse des Schienengüterverkehrs besser berücksichtigt werden. Vor allem der Ausbau von Knoten solle in der Bundesverkehrswegeplanung Beachtung finden..

Auch im internationalen Verkehr kann sich der Lkw im europäischen Binnenmarkt nahezu ohne Grenzkontrollen frei bewegen, während die Schiene immer nach an nationale Grenzen gebunden sei. Diese Nachteile müssten baldigst beseitigt werden, eine Netzöffnung sei zwingend erforderlich, wenn Güter über nationale Grenzen hinweg zu akzeptablen Bedingungen für die Kundschaft auf der Schiene transportiert werden.

Gutachten zum Kombiverkehr

Das Beratungsunternehmen HaCon hat im Auftrag des BMVBW ein Standortkonzept für den Kombinierten Verkehr (KV), der von der DB AG betrieben wird, vorgelegt. Dabei zeigen die Prognosen, dass bei gegebenen Rahmenbedingungen ein Wert von 30 Mio t/Jahr als wenig steigerungsfähig angesehen wird. Somit scheinen die in der Verkehrspolitik immer wieder genannten 90 Mio t bis zum Jahre 2010 nicht realisierbar zu sein. Wenn man Subventionen für den Kombinierten Verkehr ausschliesst, dann kann nur die schwierige Problemlage des KV durch eigene Anstrengung der Bahnen verbessert werden, wobei Rationalisierungserfolge eine preisliche

Wettbewerbsfähigkeit und qualitative Verbesserungen die Attraktivität des KV sicherstellen müssen.

Die GRV vertritt die Auffassung, dass der von allen Politikern bisher hochgelobte KV genauso wie der gesamte Schienengüterverkehr nur dann gesteigert werden können, wenn die Wettbewerbsbedingungen eine Änderung erfahren und endlich der Strasse die externen Kosten angelastet werden.

Grüne fordern Senkung der Trassenpreise

Der verkehrspolitische Sprecher der Bundestagsfraktion der Grünen, Albert Schmidt, empfahl am 25.8.99 dem damaligen Verkehrsminister, von 2002 ab die elektronische Strekkengebühr für Lkw einzuführen. Nach seiner Ansicht ist der wachsende Güterverkehr das Ergebnis einer seit Jahren verfehlten Verkehrspolitik. Der Strassengüterverkehr sei „unschlagbar billig". Der Transport auf der Schiene sei dagegen zu teuer. Die Trassenpreise seien in Deutschland so hoch wie in keinem anderen europäischen Land. Die Trassenpreise müssen herunter, die Lkw-Abgaben herauf. Nur so werde die Güterbahn im Wettbewerb eine Chance haben. Heute zahle ein 40-t-Lkw „lächerliche" 2400 DM für eine Jahresvignette, mit der er mehr als 100.000 km fahren könne und dabei die Fahrbahnen hundertausendmal mehr belaste als ein Pkw.
Für 2.400 DM könne ein Güterzug dagegen gerade einmal die Strecke München – Stuttgart befahren. Es sei deshalb kein Wunder, wenn sich die Spediteure von der Bahn verabschieden.

Bundeskartellamt will Trassenpreise überprüfen

Die DVZ berichtet, dass das Bundeskartellamt die Trassenpreise der DB AG unter die Lupe nehmen will. Überprüft werden soll, ob die Bahn gegen das kartellrechtliche Diskriminierungs- und Behinderungsverbot verstösst. Das Amt ist unzufrieden damit, dass Dritte nur in geringem Umfang das Netz der DB nutzen.
Als Grund dafür vermutet das Kartellamt die Tatsache, dass Netz und Betrieb nach wie vor in einer Hand der DB liegen. Die rechtliche Überführung in eigenständige Aktiengesellschaften reiche nicht aus. Für die Entwicklung von Wettbewerb habe diskriminierungsfreier Netzzugang „überragende Bedeutung".
Die DB habe, bevor es zu einer Entscheidung des Kartellamtes kam, zwar ihr Trassenpreissystem nach Inkrafttreten einer vom Bundesverkehrsministerium erlassenen Verordnung völlig umgestaltet. Von den neuen Trassenpreissystemen profitierten aber vor allem die Transportbereiche der Bahn als einzige Grosskunden. Als „problematisch" gilt dabei, dass neue konkurrenzwillige Eisenbahnunternehmen Trassenleistungen bei ihrem Wettbewerber DB AG einkaufen müssen.
Im Oktober hat das Bundeskartellamt erneut ein Verfahren gegen die DB AG eingeleitet, weil NE-Bahnen und Gebietskörperschaften sich an das Amt gewandt hätten mit dem Vorwurf, sie fühlten sich gegenüber den Bahntochtergesellschaften bei den Entgelten für die Netzbenutzung benachteiligt.
Bisher verteidigte sich die DB AG, in dem sie auf die Variopreise verwies, mit denen auch kleinere Unternehmen zu attraktiven Konditionen aufs Netz der DB kämen. Ausserdem verweist die DB AG auf die Tatsache, inzwischen 130 Gesellschaften auf dem Schienennetz der DB ihre Leistungen anbieten. Die Tendenz sei stark steigend. Damit herrsche in Deutschland ein intensiverer Wettbewerb als in jedem anderen europäischen Land.

Bundesrat will Trassenpreise senken

Die Trassenpreise sollen kurzfristig gesenkt werden. Mittelfristig sei jedoch das Prinzip der vollen Wegekostenanlastung anzustreben. Dafür plädiert der Bundesrat, der sich mit dem EU-Weissbuch „Faire Preise für Infrastrukturbenutzung" befasste.
Zur Zeit herrschen nach Ansicht der Länderkammer ungleiche Wettbewerbsbedingungen zu Lasten des Schienenverkehrs. Hohe Trassenkosten hätten zurückläufigen Mengen im Schienengüterverkehr geführt. Die Länderkammer befürchtet daher, dass der Schienengüterverkehr in der gegenwärtigen Form „nur noch wenige Jahre lebensfähig ist".
Insgesamt hält der Bundesrat das von der EU-Kommission vorgelegte Wegekostensystem „letztlich nicht für zielführend". Es drohe die Gefahr, dass die „dringliche gemeinschaftsweite Harmonisierung der Entgeltsysteme auf die lange Bank geschoben werden könnte".
Erforderlich seien vielmehr rasche, pragmatische und politische Lösungen. Um Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern, dürfe es keine Mindestentgeltregelung geben, die den Mitgliedstaaten Spielraum für die Festlegung der Entgelte liessen.
Bei der Frage der Wegekosten im Strassenverkehr dürfe der Güterverkehr nicht isoliert betrachtet werden. Es sei nicht praktikabel, die Staukosten nur dem gewerblichen Verkehr in Rechnung zu stellen. Wenn der Verkehr auf der Strasse über den Preis gelenkt werden soll, dann müsse auch der Individualverkehr einbezogen werden.

Reform der Bahnreform?

Die Zeitschrift „Welt" sieht in der neuen Struktur der Bahn mit ihren fünf Aktiengesellschaften unter dem Dach der Holding DB AG neben vielen unbestrittenen Vorteilen auch Fallstricke. Eine Reform der Reform sei vorgezeichnet. Es droht ein Wettbewerb der AGen DB Regio und Reise & Touristik. Das grösste Manko liegt in der Gründung der DB Netz AG. Das war ein Fehler der Bahnreformer. Auf Dauer wird es die Bahn überfordern, dass sie selbst für den Fahrweg aufkommen muss. Diese Zuordnung widerspricht der Praxis bei den anderen Ver-

kehrsträgern. Strassenspediteure sind auch nicht für den Bau und die Wartung der Autobahnen zuständig. Der Gesetzgeber sollte darum eine Reform der Reform ins Auge fassen und das Netz aus der Bahn AG herausnehmen.
Interessant ist, dass auch Müntefering sich wie folgt zu dieser Frage äusserte und meinte, für die SPD stehe das Prinzip der staatlichen Daseinsvorsorge ausser Frage *(Wir haben das Wort Daseinsvorsorge im Zusammenhang mit der Bahn schon lange nicht mehr gehört. Die Red.)*. Die Infrastruktur dürfe nicht nur unter kommerziellen Aspekten gesehen werden. Die Bundesregierung will aber auch keine Subventionierung des Schienennetzes im Hinblick auf niedrige Trassenpreise.
Das ist schon eine schwierige Situation. Die Daseinsvorsoge für die Bahn aber auch für die Bürger, die unter verstopften Autobahnen leiden, verlangt nach niedrigeren Trassenpreisen. Wenn eine Subventionierung dieser Preise ein Tabu ist, bleibt wieder nur die stärkere finanzielle Belastung der Strasse als einzige Möglichkeit übrig.

Bund will Bahnpolizei nicht mehr bezahlen

Nach Angaben von Dr. Ludewig würden die im Sparpaket der Bundesregierung geplante Abgabe für den Einsatz der Bahnpolizei (Bundesgrenzschutz) und die weiteren Stufen der Ökosteuer eine jährliche Zusatzbelastung von bis zu 600 Mio DM bedeuten. Darauf hatte Ludewig in einem Schreiben im September an Bundesfinanzminister Eichel und den damaligen Verkehrsminster Münterfering hingewiesen. Diese Massnahmen bedeuteten eine Gefahr für die Privatisierung der Bahn.

Die GRV meint, solange die Polizei gratis bei Fussballspielen eingesetzt werde, gibt es keine plausible Erklärung, die Bahn für die Bahnpolizei zur Kasse zu bitten. Dann müsste auch die Strassenverkehrsregelung durch die Polizei bei der Strasse neu überdacht werden.

Lkw darf nicht stärker belastet werden

Ausgerechnet der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Eduard Oswald (CSU) sagte am 9.9. auf dem Deutschen Logistik- und Versandleiter-Tag in Bonn, dass die von der Bundesregierung geplante entfernungsabhängige Strassenbenutzungsgebühr nicht zu zusätzlichen finanziellen Belastungen für den deutschen Strassengüterfernverkehr führen dürfe. Sie muss in vollem Umfang durch Abschaffung oder Reduzierung bisheriger Steuern und Abgaben ausgeglichen werden. Weiter führte er aus, dass die zusätzlichen Einnahmen, die aus der elektronischen Strassenbenutzungsgebühr erzielt werden, auch in den Strassenbau fliessen sollen. Weiter: „Der Lkw ist das Rückgrat unseres Güterverkehrs", er dürfe nicht überdurchschnittlich mit Abgaben belastet werden.

Die GRV fragt sich, ob man eine entfernungsabhängige Strassenbenutzungsgebühr, die erhebliche Kosten für die Rechengeräte und die Gebührenerhebung erfordert, dann überhaupt braucht, wenn man davon ausgeht, dass sie voll durch Ermässigung oder Wegfall anderer Steuern kompensiert werden soll. Dann ändert sich an den Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Strasse überhaupt nichts. Die Wettbewerbssituation der Bahn kann nur verbessert werden, wenn der Strassengüterverkehr zu den externen Kosten herangezogen wird.

Lkw-Gewerbe verlangt Ausgleich für Autobahngebühr

Der ehemalige Bundesverkehrsminister Müntefering wollte bis zum Jahr 2002 eine Streckengebühr für Lastkraftwagen einführen. Dann sollten alle Lastwagen aus dem In- und Ausland eine Gebühr bezahlen, die von verschiedenen Parametern abhängig sein soll, vor allem von der Länge der gefahrenen Kilometer, von der Tageszeit usw. Abgerechnet werden soll das Kilometergeld mit Hilfe elektronischer Erfassungssysteme. Die Vignette hat damit ausgedient, sie musste unabhängig von der Fahrleistung bezahlt werden und kostet nur 2400 DM/Jahr. Die Bundesregierung will eine europaweite Regelung anstreben; komme diese nicht zustande, so will sie die Gebühr im Alleingang einführen. Ähnliche Bestrebungen gibt es in den Niederlanden und in Österreich.
Alle Bahnen wünschen sich von dieser Abgabe, dass sie endlich die Wettbewerbsdefizite zwischen Schiene und Strasse beseitigt und die Strasse endlich auch zu den externen Kosten heranzieht. Nur so hat der Güterverkehr der Bahn überhaupt noch Chancen.

Der Landesverband Bayerischer Transportunternehmen (LBT) verlangt nun im Gegenzug eine entsprechende Absenkung der Kfz- und Mineralölsteuer. Der LBT stellt nachdrücklich klar, dass jede Änderung des Geührenerhebungssystems auch einen Beitrag zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Kraftverkehr leisten muss. *(Wenn bei allen Ländern Europas die gleiche Abgabe erhoben würde, würde das harmonisierungsneutral sein. Die Red.)*. Der LBT malt ein schlimmes Bild, wenn er sagt, es könne nicht angehen, dass durch deutsche Fiskalpolitik ein unverzichtbares Gewerbe in den Ruin getrieben wird und gleichzeitig immer mehr Lkw aus dem Ausland das Bild auf den Autobahnen bestimmen.

Dass die Schiene längst in den Ruin getrieben wird, weil die streckenabhängige Abgabe der Lkw viel zu spät kommt, interessiert den LBT wenig. Die GRV erwartet erhebliche Auseinandersetzungen, je näher der Zeitpunkt der Einführung kommt. Grosse Sorgen machen der GRV auch die dazu erforderliche Technik, Fragen des Datenschutzes u.ä. Der Beitrag in diesem Heft über einschlägige Versuche in den Niederlanden ermutigen nicht allzu sehr. Es liegt nun an den Politikern; wenn sie wirklich der Bahn helfen wollen, müssen sie sich

energisch dafür einsetzen, dass die Abgabe mit einer wesentlich stärkeren Belastung der Strasse bald verwirklicht wird.

Road-Pricing

Das niederländische Verkehrsministerium prüft seit einiger Zeit die technischen Systeme des „electrotechnik road-pricing" im Raum Utrecht. Dabei stellte sich heraus, dass vor allem die Lesegeräte für Kennzeichen, auf deren Daten die Berechnung basiert, Mängel hatten. 20% der Kennzeichen konnten nicht oder nur mangelhaft erfasst werden. Die Niederlande wollen die elektronische Maut in 2001 einführen. Aufgrund der Ergebnisse schieden zwei Firmen aus. Das Projekt soll jetzt nur noch mit den Firmen Q-Free (Norwegen), Pecktraffik (Niederlande) und Brisa (Portugal) fortgeführt werden.

Die GRV fragt sich, was macht eigentlich die EU auf diesem Gebiet. Es ist erfreulich, dass die Niederlande eine Vorreiterrolle spielen. Aber gefragt ist doch eine europäische Lösung, die in allen europäischen Ländern einheitlich angewandt werden soll. Es gibt aber auch Stimmen, die sagen, erhöht den Benzinpreis auf DM 5.-, dann braucht man keine Kfz.-Steuer mehr und erspart sich den hohen finanziellen Aufwand, den das road-pricing verlangt.

Nach Angaben der VCÖ-Zeitung vom August 1999 läuft derzeit unter dem Titel „Faire Preise im Güterverkehr – Schwerverkehrsabgabe für Europa" eine Unterschriftensammlung für eine Petition an das Europaparlament. Ziel der Petition ist die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA in der EU als grossen Schritt zu einer europaweit abgestimmten, nachhaltigen Verkehrspolitik zu unterstützen.

Die Forderungen der Petition: Einhebung auf allen Strassen im EU-Bereich (nicht nur auf Autobahnen) nach dem Verursacherprinzip, indem sie neben den Wegekosten auch die bisher ungedeckten externen Kosten des Lkw-Verkehrs berücksichtigt; als Bemessungsgrundlage werden neben dem höchstzulässigen Gesamtgewicht, den Abmessungen und den gefahrenen km auch die Lärm- und Schadstoffemissionen herangezogen; zum Schutz ökologisch besonders sensibler Räume ist eine Differenzierung nach oben möglich; die Schwerverkehrsabgabe wird durch elektronische Abbuchung nach dem Territorialprinzip dort bezahlt, wo die Transporte stattgefunden haben.

Vorbild Schweiz
Die Petition lehnt sich an das Vorbild der Schweizer LSVA an, wie sie am 27.9.98 von der Schweizer Bevölkerung angenommen wurde.

Der langsame Tod des Transrapid

Müntefering sagte kurz vor seinem Abgang als Bundesverkehrsminister, der Transrapid solle eingleisig gebaut werden, dann käme man mit den vorgesehenen 6,1 Mrd DM aus. Die Grünen halten dies für eine Mogelpackung und weisen den Vorschlag von Müntefering zurück.

Mitte Oktober erklärte nun das an der Betriebsausrüstung beteiligte Unternehmen Adtranz, dass es aus dem Geschäft aussteigen will, weil der Fahrweg nicht finanzierbar ist. Die endgültige Entscheidung, die eigentlich schon jetzt fällig wäre, wurde auf Ende des Jahres verschoben, vor allem, weil beschlossen worden ist, die Auswirkungen eines eingleisigen Ausbaus in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht zu überprüfen. Selbst der neue Bahnchef Hartmut Mehdorn wird bereits mit dem Hinweis zitiert: „Das Risiko einer eingleisigen Transrapidstrecke ist nicht beherrschbar. Bleibt ein Zug liegen, fällt die ganze Strecke aus". (Und Ersatzzüge der DB sind auch nicht da. Die Red.) Es ist dabei schade, dass die Ertüchtigung der etwa parallelen Schienenstrecke zur Hochgeschwindigkeitsstrecke damit auf die lange Bank verschoben wird. Neuerdings setzt sich der Ministerpräsident von NRW vehement für den Transrapid ein, indem er eine staatliche Bürgschaft für den Transrapid propagiert.

Zum Transrapid ist noch auf eine **Untersuchung von Dr. Rudolf Breimeier** in der Eisenbahn-Revue 10/1999 hinzuweisen, in der er den Energieverbrauch von Transrapid und Eisenbahn vergleicht. Er kommt zu folgendem Ergebnis: Die bisherige Lehrmeinung, die Magnetschwebetechnik sei hinsichtlich ihres spezifischen Energiebedarfs je Platzkilometer günstiger als die Eisenbahn einzustufen, lässt sich nicht aufrechterhalten.

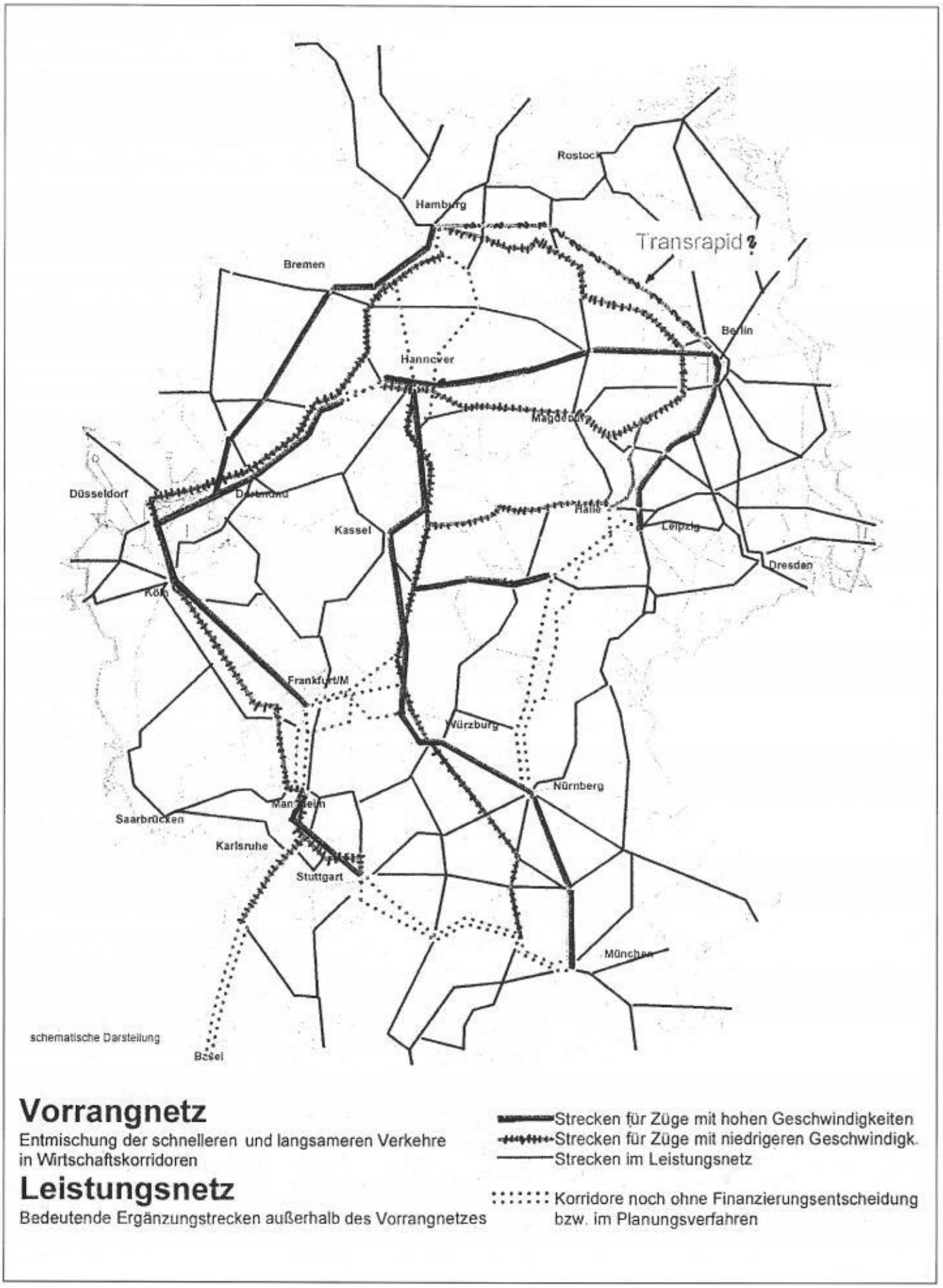
Eisenbahnen

Netz 21

Mit der Strategie Netz 21 – der Aufsichtsrat der DB AG stimmte am 7.7.99 der Strategie zu – hat die DB AG in den vergangenen 15 Monaten die Planungen zur Modernisierung der Infrastruktur überarbeitet. Ziele sind die Leistungssteigerung und Erhöhung der Verfügbarkeit der Strecken, die Senkung der Kosten sowie die Verbesserung der Reise- und Transportzeiten, um damit die Voraussetzung für mehr Verkehr auf der Schiene zu schaffen. Aussen vor bleibt die Verantwortung und Zuständigkeit von Bund und Ländern für die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

Netz 21 soll stufenweise umgesetzt werden und umfasst folgende Kernbereiche:

Netz 21



Vorrangnetz

Entmischung der schnelleren und langsameren Verkehre in Wirtschaftskorridoren

Leistungsnetz

Bedeutende Ergänzungstrecken außerhalb des Vorrangnetzes

Strecken für Züge mit hohen Geschwindigkeiten
Strecken für Züge mit niedrigeren Geschwindigk.
Strecken im Leistungsnetz

Korridore noch ohne Finanzierungsentscheidung bzw. im Planungsverfahren

- Neue Netzstruktur mit der Ausweisung eines **Vorrangnetzes** mit getrennten Strecken für schnell und langsam fahrende Züge, eines **Leistungsnetzes** für den gemischten Verkehr und eines **Regionalnetzes** für einen attraktiven Nahverkehr in der Fläche.

Das **Vorrangnetz** verbindet Ballungszentren und wird künftig etwa 1000 km Strecken umfassen, davon 3.500 km für den schnellfahrenden Verkehr, rund 4.500 km für den langsameren Verkehr sowie 2000 km für den reinen S-Bahnverkehr.
Das **Leistungsnetz** wird rund 10.000 km für gemischten Verkehr, also Fern,-Nah- und Güterzüge auf einem Gleis, umfassen.
Das **Regionalnetz** mit rund 18.500 km wird ebenfalls von Personen- und Güterzügen befahren und ergänzt Vorrang- und Leistungsnetz.

- Modernisierung der bestehenden Strecken und Eisenbahnknoten sowie Aus- bzw. Neubau von Strecken mit hoher Systemgeschwindigkeit einschliesslich der flächendeckenden Einführung digitaler Leit- und Sicherungssysteme.

Netz 21 zielt darauf ab, den Transporteuren im Fern-, Güter- und Nahverkehr ausreichende Kapazitätsreserven für zukünftige Verkehrsentwicklungen bereitzustellen. Netz 21 soll allein auf den Vorrang- und Leistungsnetzen die Kapazität um bis zu 30% erhöhen.

Die DB Netz AG betreibt rund 38.500 km Eisenbahnstrecken und Anlagen. Ziel ist, allen Verkehrsunternehmen den Zugang zur Schiene einfach und zu wirtschaftlich attraktiven Konditionen zu ermöglichen. Die Wettbewerbssituation von DB Netz ist geprägt durch einen leistungsfähigen und kostengünstigen Fahrweg, aber auch durch ein historisch gewachsenes Streckennetz. Zur Zeit werden etwa 60% der Leistung auf einem Viertel des Netzes erbracht. Für den Weg zu einem marktorientierten Unternehmen sind deshalb strukturelle Veränderungen und in erheblichem Umfang Investitionen notwendig.

Mit Innovationssprüngen wie etwa Rail-Telematik soll der Schienenverkehr zur Innovationsdynamik des Strassenverkehrs aufschliessen und wirksame Beiträge zur Entlastung der Strasse leisten. Netz 21 sind die korrigierten Verkehrsprognosen aus dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde gelegt. Hinzu kommt, dass die für die Verkehrsinfrastruktur vorgesehenen öffentlichen Mittel knapper geworden sind.

Die Neustrukturierung des Netzes und die durchgehende Entmischung der schnellen und langsamen Verkehre sparen Überholungsbahnhöfe und Weichen ein, reduziert die Betriebs- und Instandhaltungskosten.
Zum Beispiel können auf der rechten Rheinstrecke unter Beibehaltung aller Haltepunkte die Zahl der Überholungsbahnhöfe von 16 auf 3 reduziert, rund 70 Weichen und 8 km Gleis eingespart werden.
Seit 1998 hat die DB AG bereits in den drei Korridoren Hannover – Würzburg, Hamburg – Ruhrgebiet - Rhein/Neckar und Ruhrgebiet – Hannover – Berlin mit dem Ausbau der getrennten Streckennetze begonnen. Gemeinsam mit dem bestehenden S-Bahn-Netz sind bereits 40% des Vorrangnetzes ausgebaut.

Mit Netz 21 als unternehmerischem Ziel will die Bahn durch optimale Netzstrukturen mehr Verkehr auf die Schiene holen, indem
- ausreichende Kapazitäten bedarfsgerecht bereitgestellt,
- den Transporteuren wettbewerbsfähige Fahrzeiten ermöglicht und
- eine hohe Verfügbarkeit der Anlagen sichergestellt werden.

Netz 21 soll die Betriebskosten des Netzes senken, um die ansteigende Abschreibung und Zinsbelastung sowie die auslaufenden Altlastenzuschüsse zu kompensieren und stabile Trassenpreise zu ermöglichen.

Netz 21 beantwortet für jedes einzelne Investitionsprojekt in das vorhandene Schienennetz und für jedes Neubauprojekt, welcher Gesamteffekt auf das Netz ausgelöst wird. Ein Vergleich der mit Einzelprojekten erzielbaren Netzeffekte erlaubt dann eine Priorisierung gemäss den jeweiligen Beiträgen zur Leistungssteigerung der Infrastruktur. Investitionsvorhaben mit den höchsten Kapazitäts- und Verlagerungseffekten für die gesamten Verkehrsströme werden priorisiert. Im Ergebnis wird die DB AG sich auf drei Schwerpunkte konzentrieren:
- Erhalt und Optimierung des Bestandnetzes,
- Moderne Leit- und Sicherungstechnik,
- Neu- und Ausbaustrecken mit hoher Netzwirkung.

Im Vordergrund steht zunächst der Erhalt und die Sanierung der bestehenden Strecken. Parallel dazu wird das Bestandsnetz durch viele kleine baulich-technische Massnahmen verbessert. Dieses Netz wird durch eine intelligente Steuerungstechnik mit dem Ziel der besseren Kapazitätsauslastung weiter optimiert. Im Gesamtzusammenhang eines ertüchtigten, optimierten und leistungsfähigen Bestandsnetzes werden neue Bauvorhaben mit hoher Netzwirkung realisiert, um zentrale Engpässe zu beseitigen und die Fahrzeiten weiter zu reduzieren.

Die Investitionsstrategie sieht Investitionen in Höhe von rund 48 Mrd DM in das bestehende Netz bis 2010 vor. Davon sind 36,9 Mrd DM für den Erhalt und die flächendeckende Verbesserung der Schieneninfrastruktur geplant, 10,8 Mrd DM für die netzweite Einführung innovativer Leit- und Sicherungstechnik.

Im **Bestandsnetz** sollen mit vielen kleinen Optimierungen weitere substantielle Effekte erzielt werden. Dazu gehören Brückenerneuerungen, die Modernisierung des Oberbaus, der Weichen und der Ausbau auf eine maximale Gleis-

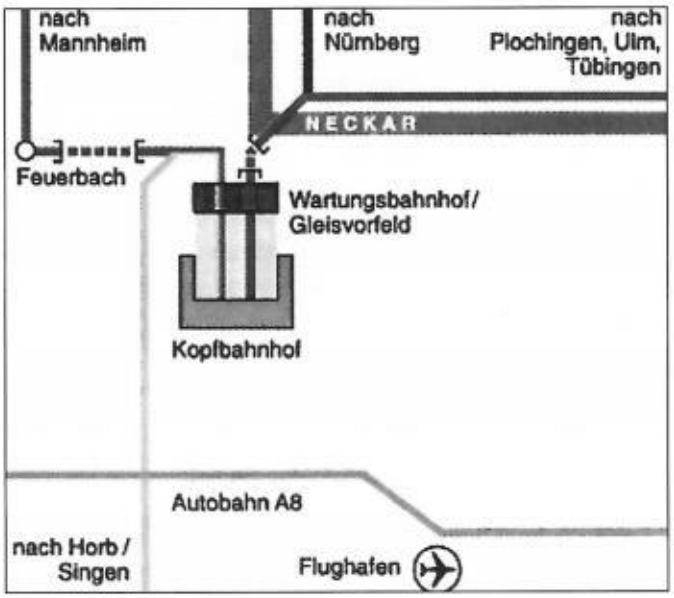
überhöhung zur Steigerung der Kurvengeschwindigkeit. Zur Umsetzung des Investitionsvolumens von 36,9 Mrd DM müssen jährlich etwa 1000 neue Projekte gestartet werden. Zu dem Paket gehört die Erneuerung von Strecken der S-Bahn Berlin (1,4 Mrd DM) und die Modernisierung oder Beseitigung von Bahnübergängen. Geschwindigkeitseinbrüche und Langsamfahrstellen sollen weniger werden.

Bei der Leit- und Sicherungstechnik sollen vor allem Funkfahrbetrieb, Funkzugbeeinflussung, elektronische Stellwerke und Betriebszentralen in enger Zusammenarbeit mit der Industrie netzweit eingeführt werden. Dabei soll auch der Betrieb auf schwächer belasteten Strecken kostengünstiger gestaltet werden. Zu den 92 elektronischen Stellwerken sollen weitere 120 hinzukommen. Bundesweit soll es nur noch sieben Betriebssteuerzentralen geben, von denen aus in wesentlichen Teilen des Vorrangs- und Leistungsnetzes der Betrieb disponiert und gesteuert werden soll.
Für rund 10.000 km des Regionalnetzes soll ebenfalls Funkfahrbetrieb eingeführt werden, wobei von der Lok die Weichen und Bahnübergänge gesteuert werden. Grundlage ist das digitale Mobilfunknetz GSM-R (Globalsystem for Mobile Communikation - Rail), das nach internationalem Standard arbeiten soll. Im Auftrag der DB AG wird bis 2002 Mannesmann Arcor das Funknetz in Betrieb nehmen (Der Vertrag hat ein Gesamtvolumen von etwa drei Mrd DM.). Das System soll weitgehend ohne Signale und verkabelte Sicherungseinrichtungen auf der Strecke auskommen.

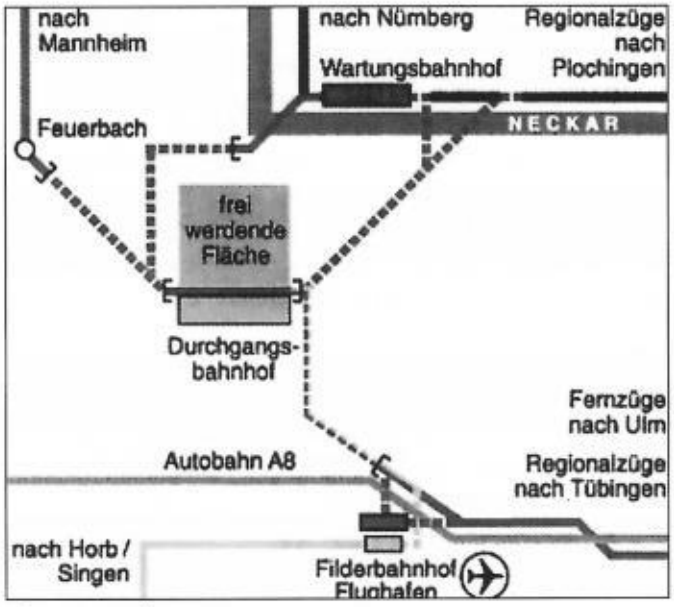
Als Neu-Ausbauvorhaben werden zwischen den Ballungsräumen Rhein/Main und Rhein/Neckar sowie zwischen Frankfurt und der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg zwei Neubaustrecken geplant, um zusätzliche Kapazitäten für den Nahverkehr und den wachsenden Fernverkehr zu schaffen, Fahrzeiten zu verkürzen und sich verschärfende Engpässe im zentralen Netzbereich durch Lückenschlüsse aufzulösen. Dazu kommen kleinere Massnahmen an der Strecke Braunschweig – Hildesheim und das Programm Rangierbahnhöfe.

Zu den fortgeschrittenen Bauvorhaben, die fertiggestellt werden, gehören Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Knoten Berlin, NBS Köln – Rhein/Main, NBS Nürnberg – Ingolstadt – München, die Sachsen-Franken-Magistrale, die Mitte-Deutschland-Bahn, Verbesserungen in den Knoten und zahlreiche kleiner Massnahmen.

Netz 21 entwickelt Lösungen für Massnahmen, für die derzeit keine ausreichenden Mittel zur Verfügung stehen. Das gilt insbesondere für die ABS/NBS Nürnberg – Erfurt, die NBS Halle/Leipzig – Erfurt und Stuttgart 21 inkl. der NBS Wendlingen – Ulm. Bei Stuttgart 21 prüft zur Zeit eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Land, Stadt und DB AG, ob ein Teilprojekt bestehend aus Bahnhof, Fildertunnel und der Strecke Stuttgart – Wendlingen sinnvoll ist.



Derzeitige Streckenführung zum Stuttgarter Hauptbahnhof



„Stuttgart 21"

Sollte sich Verkehrsnachfrage und Finanzausstattung günstiger als prognostiziert entwickeln, wird über den Weiterbau neu entschieden.

Der Schwerpunkt bei Netz 21 liegt klar in der Erhaltung und Verbesserung des bestehenden Streckennetzes. Es lässt sich dann realisieren, wenn Bund und Länder diese neue Priortäten konsequent mittragen. Viele Vorteile bringt die Strategie für den Nahverkehr.

Die GRV meint, dass die Zeitspanne für die Realisierung des Programms sehr gross ist. Es ist zu hoffen, dass dabei der Bahn der Atem nicht ausgeht und die Finanzierung sich realisieren lässt. Es kann aber auch sein, dass in einem so langen Zeitraum die Verkehrspolitik andere Akzente setzt, die die Strategie 21 verändern. Andererseits ist die Entflechtung von schnellem und langsamem Verkehr ein dringendes Gebot, damit die Wettbewerber der Bahn mit dem Vorwurf aufhören müssen, die Schiene sei ja gar nicht in der Lage, grössere Transportmengen aufzunehmen.

Die Bahnen im ersten Halbjahr 1999

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes haben **die Eisenbahnen in Deutschland** im ersten Halbjahr 1999 142,6 Mio t Güter transportiert, das sind 9,4% weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Da die durchschnittliche Versandstrecke auf den deutschen Strecken um 5,7% auf 251 km gestiegen ist, fiel der Rückgang bei der Beförderungsleistung von 35,8 Mrd tkm mit 4,5% niedriger aus als bei der Tonnage.
Einen Aufkommenszuwachs erreichten die Bahnen nur beim Empfang aus dem Ausland. Mit 22 Mio t gab es ein Plus von 0,7%. Der Binnenverkehr ging jedoch um 11,5% auf 96,7 Mio t zurück. Beim Versand in das Ausland beförderten die Bahnen 19,3 Mio t, das ist ein Verlust an Tonnage von 9%. Der Transitverkehr brachte mit 4,6 Mio t ein Minus von 9,5%.
Landwirtschaftliche Erzeugnisse 3,9 Mio t = + 8,5%,
Halb- und Fertigerzeugnisse 10,8 Mio t = + 0,2%
Kohle 29,4 Mio t = - 2,9%,
Eisen NE-Metalle 24,2 Mio t = - 20,2%!
Erze und Metallabfälle 13,8 Mio t = - 22,6%!

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr nahmen um 6,5% auf 3,1 Mrd DM ab.

DB Cargo musste in den ersten sechs Monaten erhebliche Verluste hinnehmen. DB Cargo hat in diesem Zeitraum nur 138,5 Mio t befördert, das sind 6% weniger. Die Verkehrsleistung sei dagegen nur um 4% gesunken. Schuld sei vor allem der schlechte Konjunkturverlauf bei den Branchen wie Stahl, Baustoffen, Erzeugnissen der chemischen Industrie und der Agrarwirtschaft. Für das Gesamtjahr erwartet DB Cargo eine allmähliche Erholung im Güterverkehr. Umsatzzahlen wurden nicht genannt, doch sei der Rückgang bei den Umsätzen geringer als beim Aufkommen.
Dagegen konnte der Personenverkehr leicht zulegen. Er verzeichnete ein Plus von knapp 33 Mio Fahrgäste gegenüber dem Vorjahr. Mehr als 816 Mio Reisende kauften ein Ticket. Im Nahverkehr stieg die Zahl der Fahrgäste bei DB Regio um 31,6 Mio auf 743 Mio und im Fernverkehr bei DB Reise&Touristik um 1,2 Mio auf auf 73,6 Mio.
Der Konzernumsatz mit 14,598 Mrd DM hat sich gegenüber dem Vorjahr nur wenig verbessert.
Das Betriebsergebnis werde auch 1999 positiv ausfallen, obwohl die Altlastenerstattungen durch den Bund im ersten Halbjahr um 325 Mio DM zurückgegangen sind. Hinzugekommen ist auch die Ökosteuer, die die Bahn über das ganze Jahr hinweg mit 80 Mio DM belasten werde.
Einen Rekord wird die Bahn bei den Investitionen erreichen, sie will bis zum Jahresende mehr als 17 Mrd DM investieren.
Zum 30.6. beschäftigte die Bahn 244 385 Mitarbeiter, das sind 15 435 weniger als im Vorjahr.

Pünktlichkeit

Ihr angestrebtes Ziel, ihre Züge mit grösserer Pünktlichkeit zu fahren, hat die DB AG nicht erreicht. Selbst der Vorjahresdurchschnitt von 86,7% wurde in den ersten drei Juniwochen mit nur 80% unterschritten. An zwei Tagen lag die Pünktlichkeit bei 60%. In einer morgendlichen Runde wollen die Technikvorstände die Gründe analysieren. Dabei wird eine der Hauptursachen in der umfangreichen Bautätigkeit gesehen. Im Vorrang- und Leistungsnetz waren 190 Langsamfahrstellen vorhanden. Zusätzliche Finanzmittel sollen bereitgestellt werden, um diese weitgehend zu beseitigen. Priorität haben die Schnellfahrstrecken, die linke Rheinstrecke sowie die Strecke Augsburg – München.
Im Fernverkehr sieht man vor allem in der verspäteten Bereitstellung von Fahrzeugen eine Ursache für Verspätungen. Die Situation wurde Anfang Juni noch durch Umbeheimatungen verschärft.
DB Cargo wird künftig zusätzliche Züge zur Bereitschaftsverstärkung in bestimmten Zugbildungsbahnhöfen einsetzen und mehr Ersatzlokomotiven bereithalten.
Bei DB Regio fielen viele Steuerwagen aus und brachten damit das Wendezugkonzept ins Wanken. Massnahmen in den Werken sollen hier Abhilfe schaffen.

Die GRV fragt sich, ob es bisher gelungen ist, das Personal besser zu motivieren, damit pünktlicher gefahren werden kann. Manchmal meint man schon, dass das Interesse bei den Eisenbahnern, selbst zur Pünktlichkeit mitbeizutragen, nicht sehr

gross ist. Die Achtung auf den Zeigersprung scheint aus der Mode gekommen zu sein. Oft kommt es einem vor als ob bei Zugverspätungen die gleichen Aufenthaltszeiten eingehalten werden, wie bei pünktlichem Verkehren der Züge auch, wenn längst alle Reisenden im Zug sind. Sicherlich bringt die Ansicht, dass die Eisenbahner mehr motiviert werden könnten, wenn sie selbst Aktien des Unternehmens erhielten, keine Besserung. Geld allein darf dies doch nicht bewirken.

Kein Zusammenhang zwischen Personalabbau und Sicherheit

Etwa Mitte September sagte Dr. Horst Föhr, Vorstand Personal und Recht bei der DB AG, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn hänge entscheidend von den Personalkosten, dem bedarfsgerechten Personaleinsatz sowie der Arbeitseffizienz ab. Dafür seien flexible Arbeitszeiten und Arbeitsplätze sowie Mobilität der Mitarbeiter unverzichtbar. In diesem Jahr würden weniger als die ursprünglich vorgesehenen Zahl von 14.000 Beschäftigten gestrichen werden.
„Abbaupotental" sieht Föhr unter anderem noch in Bahnwerken und im sogenannten Facility-Management. Diese Sparte, die derzeit noch Verluste macht, soll zum 1.1.2000 als eigenständige GmbH mit 19.000 Mitarbeitern ausgegliedert werden.
Der Personalbestand hat sich in den vergangenen fünf Jahren um 120.000 auf 245.000 verringert. Die Umsatzsteigerung im gleichen Zeitraum von 28,9 Mrd DM auf 30 Mrd DM sei jedoch noch nicht zufriedenstellend.
Föhr widersprach Befürchtungen, dass sich der Personalabbau negativ auf die Sicherheit ausgewirkt habe: „Nachweislich gibt es keinen Zusammenhang zwischen Personalabbau und Sicherheitsmängeln".

Zugang zum Netz der DB

Allmählich nimmt die Zahl derer, die Güterverkehrsleistungen auf DB-Gleisen anbieten wollen, trotz der hohen Trassenkosten zu. Seit Juni fährt die auf Seecontainer spezialisierte Spedition Eurokombi, Hamburg, zwischen den Überseehäfen Hamburg/Bremen und dem Umschlagbahnhof München-Riem. Dafür bedient sie sich der Eisenbahn und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB), die einen Eurosprinter von Siemens angemietet hat. Die Wagen wurden von der Ahaus-Alstätter Eisenbahn (AAE) angemietet. Die Züge verkehren dreimal in der Woche.
Wegen der Blockadehaltung von DB Cargo muss Eurokombi in München eine private Diesellokomotive zum Rangieren einsetzen. In Hamburg und Bremerhaven ist jedoch die DB als Betriebsführerin der dortigen Hafenbahnen verpflichtet, Leistungen für Dritte zu übernehmen.

Das Ganze zeigt doch, wie schwierig es ist, private Züge auf das Gleis zu bringen.

Einsatz der Neigetechnik nicht ohne Investitionen

Dr.-Ing. Alfons Thoma

Schon in den 60er Jahren hatte man den Einsatz von Zügen mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung (GST) bei der damaligen Deutschen Bundesbahn z.B. auf der kurvenreichen Strecke zwischen Ingolstadt und Treuchtlingen untersucht. Bei höherer Geschwindigkeit beim Durchfahren von Bögen muss auch bei GST die Fliehkraft von der Aussenschiene des Bogens aufgenommen werden. Damals waren die für den Schienenoberbau zuständigen Fachleute der Auffassung, dass der Oberbau die grösseren zulässigen Fliehkräfte nicht ohne weiteres aufzunehmen vermag. Die Neigetechnik verschwand deshalb für längere Zeit in die Akten der Bahn.

Im Laufe der Zeit spielte jedoch die Aufassung, dass man auch ausserhalb der Neu- und Ausbaustrecken aus Konkurrenzgründen mit dem Strassenverkehr schneller fahren müsse, eine wesentliche Rolle, da inzwischen auch die Konstruktion des Oberbaues verbessert worden ist.
Seit 1988 verkehrt in Italien der Pendolino planmässig im Fernverkehr, Fernverkehrs-Neigezüge verkehren in der Schweiz , in Finnland und in Schweden, seit kurzem der ICE T zwischen Stuttgart und Zürich.
In der Regel wird bei diesen Zügen die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h nicht überschritten.
Aber auch im überregionalen Nahverkehr wurden mit Erfolg die Dieseltriebzüge VT 610 seit 1992 zwischen Nürnberg und Hof bzw. Bayreuth eingesetzt. Auf Grund dieses Erfolges bestellte die DB AG 204 Neigezüge vorrangig für den Einsatz in Bayern, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Thüringen. Sie eignen sich vor allem für den Integralen Taktfahrplan, der verlangt, dass sich zwischen den einzelnen Knoten bestimmte Fahrzeiten in einem gleichbleibenden Zeittakt wiederholen, damit die Züge jeweils zur etwa gleichen Zeit in den Knoten eintreffen, sodass der Übergang der Reisenden von Zug zu Zug verbessert wird.
Der Einsatz beschleunigungsstarker Neigezüge bringt die Chance, mit Fahrzeitverkürzungen von 10% bis 30% die Forderungen des Integralen Taktfahrplans anstelle von Streckenausbauten zu erfüllen.
Trotzdem darf man nicht meinen, dass der Einsatz von Neigezügen ohne grössere Investitionen möglich ist.
Bei jeder Planung von neuen Einsatzrouten für Neigezüge ist zu berücksichtigen, dass eine vorausgehende Anpassung der Strecken sowohl hinsichtlich des installierten Signalsystems als auch der Gleisanlagen erforderlich ist.
Bekanntlich wird, um die auf den Fahrgast bei der Bogenfahrt einwirkende Querbeschleunigung zu verringern, die bogenäussere Schiene erhöht. Die Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung legt fest, dass eine Erhöhung von 180 mm nicht überschritten werden darf. Aufgrund interner Vorschriften der Bahn sind bei Gleisen mit Schotterbett nur 160mm, bei fester Fahrbahn 180 mm zulässig.

Höhere Fahrgeschwindigkeiten in Bögen führen zu Fliehkräften, die nicht mehr durch die Überhöhung abgebaut werden können. Das heisst der Wagenkasten muss mehr geneigt werden. Der Überhöhungsfehlbetrag darf bis zu einem Wert von 300 mm steigen, was einer Querbeschleunigung von 2 m/s2 im nicht geneigten Fahrzeugbereich entspricht.
Diesen Fehlbetrag hat der Bundesminister für Verkehr für die Aufnahme des ersten Einsatzes der VT 610-Triebzüge am 16.4.1992 als unbefristete Ausnahme mit entsprechenden Auflagen zugelassen. Diese Ausnahmegenehmigung muss für jede Einsatzstrecke, die mit Neigetechnikzügen befahren werden soll, erteilt werden.
Dies bedeutet für jede solche Strecke eine Reihe von baulichen Massnahmen.
Vor allem ist aber die Zugsicherungstechnik betroffen. Ist beispielsweise die Neigetechnik gestört, muss wieder auf den Regelzugbetrieb übergegangen werden.
Die Geschwindigkeiten für Regelzüge und Neigezüge müssen gleichermassen signalisiert werden. Da sich die Neigezüge den Bahnübergängen schneller nähern als konventionelle Züge, muss auch die Sicherung der Bahnübergänge entsprechend angepasst werden (auf Strecken, die mit mehr als 160 km/h befahren werden, dürfen keine Bahnübergänge vorhanden sein!).
Überhöhungsrampen vor und nach Bögen müssen gegebenenfalls verändert werden. Vorhandene etwa zu niedrige Überhöhungen in den Bögen müssen, um die mit Neigetechnik erzielbare Höchstgeschwindigkeit auszuschöpfen, u.U. auf 160 mm erhöht werden. Es gibt noch eine Reihe von notwendigen Massnahmen, die hier nicht aufgezählt werden sollen.
Die Investitionskosten wiesen Mitte der neunziger Jahre eine grosse Bandbreite zwischen 35 000 und 195 000 DM/ Streckenkilometer (ohne Planungskosten) auf.
Besonders teuer ist der Austausch von Schienen und Weichen infolge ihrer Abnutzung.
Dazu kommen noch eine Reihe von Baumassnahmen, die durch die Neigetechnik veranlasst werden (z.B. Bau zusätzlicher Überholungsgleise).

Wegen der hohen Finanzierungsanforderungen für Neubaustrecken sind die Bahnen gezwungen, im Vorgriff auf den Streckenausbau, als dauerhaften Ersatz von Neubauabschnitten oder in Ergänzung zu verkürzten Neubauabschnitten, im vorhandenen Streckennetz Neigezüge mit verbesserten Fahrzeiten verkehren zu lassen, um nicht weitere Marktanteile im Fernverkehr zu verlieren.
Jedoch für die schnelle Verbindung von Ballungszentren mit Geschwindigkeiten weit über 200 km/h in der Konkurrenz zu Auto und Flugzeug sind Neu- bzw. Ausbaustrecken unabdingbar. Hier wird auch der häufige Geschwindigkeitswechsel, wie er bei Neigezugstrecken i.d.R. der Fall ist, vermieden, was der Erhöhung des Fahrkomforts und der Erhöhung der Sicherheit dienlich ist.

Wenngleich heute die Bahn angesichts ihrer finanziellen Lage und auch aus anderen Gründen vermehrt in das bestehende Netz investiert, bleibt die Forderung der GRV bestehen, zwischen den Ballungszentren „Autobahnen der Schiene" zu bauen, denn die Strasse hält am weiteren Autobahnausbau trotz des hervorragenden Autobahnnetzes fest. Die Neigetechnik ist nur für Reisezüge möglich, der schnelle Güterverkehr bleibt aussen vor.

Anhebung der Radsatzlasten im Eisenbahngüterverkehr?

Dr.-Ing. Alfons Thoma

Im internationalen Eisenbahngüterverkehr werden immerhin noch 40% der Güter von der DB AG gefahren. Wegen der ganzen Reihe von bekannten Hemmnissen beim Übergang von einem Land zum anderen fragt sich, ob nicht auch die Höhe der Radsatzlasten (RSL) ein Hemmnis im nationalen wie im internationalen Verkehr ist, wenn man von Verbesserungen der Güterwagenbauweise, was ihr Eigengewicht anbelangt, einmal absieht. (Lassen Sie mich kurz abschweifen zum Roadrailer, den die Bayerische Trailerzug-Ges. einsetzt. Hier fällt praktisch kein Fahrzeuggewicht – abgesehen von den Drehgestellen – an.)

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) schreibt vor: Auf Hauptbahnen sind eine Radsatzlast (zwei Räder) bis zu 18 t und Fahrzeuggewichte je Längeneinheit bis zu 5,6 t/m unter bestimmten Bedingungen zulässig. Höhere Radsatzlasten und Fahrzeuggewichte je Längeneinheit sind zulässig, wenn sie vom Oberbau und von den Bauwerken sicher aufgenommen werden können. Die EBO schränkt also auch hier die Bahn, wie vielfach immer wieder von Nichtfachmännern behauptet wurde, nicht ein. Bei Neubau und Erneuerung des Oberbaus muss dieser auf Hauptbahnen mindestens eine Radsatzlast von 20 t aufnehmen können.
Also könnte die Bahn, ohne gegen die EBO zu verstossen, mit den Lasten weiter hinaufgehen, wenn sie den Nachweis erbringt, dass Oberbau und Bauwerke die höheren Lasten sicher aufnehmen können.
Nutzt die Bahn diese Möglichkeiten auf verschiedenen Strecken, wo sie höhere Lasten fahren will? Mit höheren Achslasten könnte sie schwerere Züge fahren und u.U. Trassen einsparen. Ist dies aber angesichts zurückgehenden Schienengüterverkehrs ein wirtschaftliches Unterfangen?

Schauen wir aber auch auf den Wettbewerber Strasse:
Die Strassenverkehrszulassungsordnung verlangt, dass die Radsatzlast 10 t nicht übersteigt; ist die Achse angetrieben, darf die Radsatzlast 11,5 t nicht übersteigen.
Unter bestimmten Voraussetzungen dürfen die Kraftfahrzeuge 32 t, bei Fahrzeugkombinationen mit mehr als vier Achsen 40 t und Fahrzeuge bestimmter Bauart für Beförderungen im Kombinierten Verkehr 44 t nicht übersteigen. Für Sondertransporte, die früher bei der Bahn

lagen, nutzt die Strasse die niedrige Radsatzlast durch Anordnung einer entsprechend grossen Zahl von Achsen; die Tragfähigkeit der befahrenen Bauwerke muss auch hier nachgewiesen werden.
Wir stellen fest, dass im Normalfall der Eisenbahngüterwagen, was das Gewicht anbelangt, dem Strassenfahrzeug überlegen ist.

Im europäischen internationalen Verkehr dürfen nach den einschlägigen Vorschriften der UIC zwei- oder vierachsige Wagen heute mit einer maximal zugelassenen RSL von 22,5 t fahren.

Ich habe hier das Problem der RSL angesprochen, weil ausserhalb des UIC-Bereichs in Südafrika, Australien und Nordamerika Wagen mit höheren RSL eingesetzt werden. Dort verkehren Wagen mit RSL von 30 t. Man diskutiert bereits über Radlasten von 33 t bis 36 t. Diese Werte werden dort als die ökonomischste Lösung betrachtet. Aber auch in Europa vor allem in Skandinavien wird in bestimmten Inselverkehren mit höheren RSL gefahren. Ein Grund dafür ist, dass dort z.T. längere und schwerere Lkw als im übrigen Europa mit der Schiene konkurrieren. Z.B wird das Eisenerz zwischen Lulea in Schweden nach Narvik in Norwegen mit vierachsigen Wagen mit einer RSL von 25 t transportiert. Neuerdings sollen Fahrzeuge für diesen Verkehr mit Radlasten von 30 t beschafft werden, was nicht nur zu einer ganz erheblichen Transportsteigerung führt, sondern auch die Gesamtkosten reduziert. Auch in Grossbritannien will man amerikanische Technologie im Laufwerksbereich und Fahrzeuge mit RSL von 25 t einsetzen.
In Europa haben die zweiachsigen Wagen einen hohen Anteil vor allem im internationalen Verkehr. Auch hier gibt es Bestrebungen, die RSL zu erhöhen. Z.B dürfen zweiachsige Schiebewandwagen bis zu einer Radlast von 25 t beladen werden. Sie könnten damit eine um 17 % höhere Lademasse befördern. Auch der bekannte Wagenvermieter, die Ahaus-Altstädter-Eisenbahn, beschafft Fahrzeuge mit einer Radlast von 25 t.
Aber auch bei uns tut sich etwas: Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hat in jüngster Zeit Fahrzeuge mit Radsatzlasten von 25 t geprüft und zugelassen.

Hier müsste vor allem die UIC tätig werden. Auch die Instandhaltung des Oberbaues spielt dabei eine ausschlaggebende Rolle. Eine umfassende Untersuchung, bei der auch die Geschwindigkeiten, die Längsdruckkräfte, die erforderlichen Bremswege und die Traktion einbezogen werden müssten, ist überfällig. Dazu ist eine Kosten/Nutzen-Analyse zu erstellen. Die Erfahrungen anderer Bahnen mit höheren Achslasten wären einzubeziehen.

Gegenwärtig befinden sich weitere Drehgestelle und Radsätze für RSL 25 t im Prüfverfahren beim EBA. Diese Fahrzeuge können infolge fehlender Harmonisierung im EU-Bereich nur auf definierten geeigneten Trassen im nationalen Bereich eingesetzt werden (keine RIV-Fähigkeit).

Die DB AG könnte z.B. im Netz 21 auch Streckenkategorien für höhere Achslasten festlegen.

Dies ist nach meiner Auffassung ein Bereich, der bisher in der verkehrspolitischen Diskussion zu kurz gekommen ist. Eine Radlast von nur 22,5 t stellt für verschiedene Spezialtransporte auf der Schiene kein Optimum dar. Die Bahnen sollten alle Anstrengungen unternehmen, die Effektivität des Schienengüterverkehrs zu erhöhen und mit Verbesserungen auf diesem Gebiet die Wettbewerbssituation zu Gunsten der Schiene zu verbessern. Einheitliche Regeln müsste die EU vorschlagen.

Neubaustrecke Nürnberg - Erfurt - (Leipzig) und Ost-West-Verbindung durch Thüringen

Bekanntlich hat der ehemalige Bundesverkehrsminster Müntefering den bereits begonnenen Bau der Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt gestoppt. Aufgeschoben sei aber nicht aufgehoben. Bernhard Vogel, Ministerpräsident von Thürigen, hat diese Entscheidung sehr kritisiert.

Wir erhielten von Dipl.-Ing. Ingmar Gorissen, Verkehrs- und Landschaftsplaner aus Nürnberg, eine Zuschrift, in der er den im Bau befindlichen bzw. teilweise fertiggestellten Bau nördlich des Thüringer Waldes in einen billigeren Vorschlag einbinden will, damit die bisherigen Investitionen genutzt werden können. Weiter enthält seine Zuschrift auch einen Vorschlag für den Ausbau und die Anbindung der Strecke Leipzig – Erfurt – Eisenach an die bestehende NBS Hannover – Würzburg als Verbindung nach dem Westen.

Wir möchten diese Vorschläge unseren Lesern zur Diskussion geben; im übrigen ist die örtliche Situation vielen nicht besonders geläufig. Wir haben dazu eine Skizze gefertigt, aus der die vorgesehenen Massnahmen zu ersehen sind. Die Schwierigkeiten liegen in der Überwindung des Thüringer Waldes.

Die grösszügige Planung einer NBS von Ebensfeld auf nahezu direktem Weg nach Erfurt hat nach Auffassung von Gorissen die folgenden Nachteile:
Es sind 35 km Tunnel und 30 bis 40 km Kunstbauten bzw. starke Einschnitte oder Dämme zu errichten, die Trassierung erfolgt abseits von Siedlungsschwerpunkten des östlichen Thüringens, die Trassierung verlangt Umwege in der Relation nach Berlin und Dresden.

Sein Vorschlag geht davon aus, dass die Strecke von Nürnberg bis Kronach (Pressig) sich gut ausbauen lässt; eine kurze Tunnelstrecke ist südlich von Probstzella erforderlich, die jedoch allen Zügen der Relation zugute kommt und nicht nur den ICE-Zügen; der Tunnelanteil seiner Vorschläge beträgt nur 1/5 der bisherigen Planung.

Im einzelnen schlägt Gorissen vor:

Erlangen - Lichtenfels: Anhebung der Geschwindigkeit auf 200 km/h. Dazu sind u.a. 17 Bahnübergänge zu beseitigen.
Lichtenfels – Pressig: Anhebung der Geschwindigkeit auf durchgehend 160 km/h.
Pressig – nördlich Kohlmühle: Durch Begradigung der Linienführung Erhöhung der Geschwindigkeit auf 160 km/h,
Nördlich Kohlmühle bis Unterloquitz: Neubaustrecke mit 7,5 km langem Tunnel, Fahrgeschwindigkeit 200 km/h;
Unterloquitz – Kaulsdorf: Begradigung der Linienführung = Vmax 160 km/h;
Kaulsdorf – Saalfeld: teilweise sehr kurvenreiche Strecke = Vmax 120 km/h;
Saalfeld – Paulinzella Begradigung und Bau eines zweiten Gleises = Vmax 120 km/h;
Paulinzella – Cottendorf: Neubau eine Verbindungskurve zur im Bau befindlichen NBS.
Unter Berücksichtigung von Halten in Erlangen, Bamberg, Lichtenfels und Saalfeld ergäbe sich eine Fahrzeit von 1h 45 min (Reisegeschwindigkeit 120 km/h).

Auch für die weiteren Streckenabschnitte von Erfurt bis Halle/Leipzig macht Gorissen eine Reihe von Einsparungsvorschlägen.

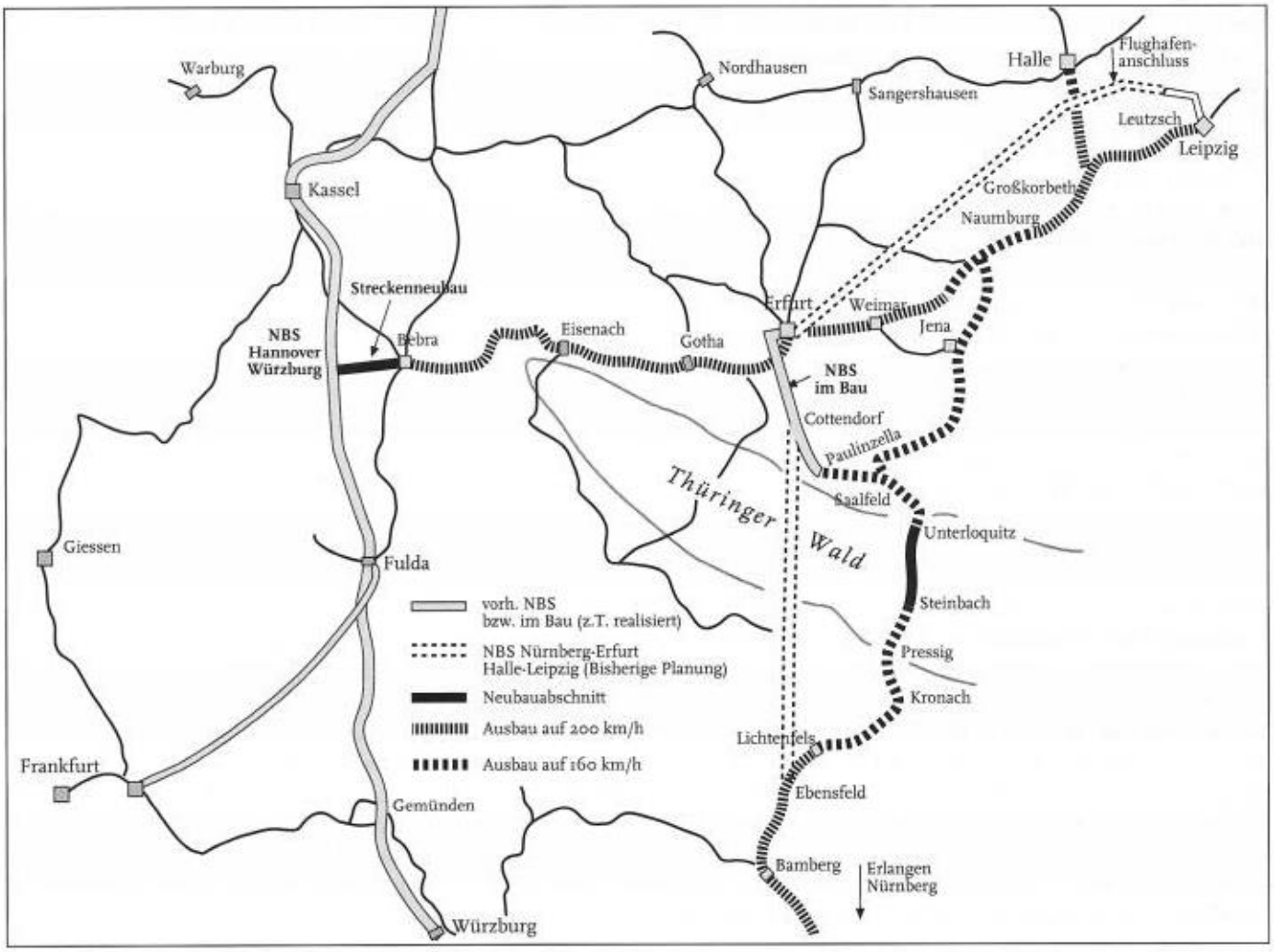
Die Vorschläge für die Relation Fulda – Leipzig können wir aus Raumgründen im Detail nicht aufführen. Sie stehen auch nicht im Zusammenhang mit der Strecke Nürnberg – Erfurt.

Insgesamt ist Gorissen der Auffassung, dass sich durch seine Vorschläge in der Relation Nürnberg – Leipzig die Fahrzeit von heute 3 h 45 min auf die Fahrzeit von 2 h 17 min verkürzen liesse. In der Relation Frankfurt – Leipzig wird mehr als eine Stunde an Fahrzeit eingespart.

Die Mitbenutzung seiner Trassen durch den Güterverkehr ist gegeben, da die Steigungen 2,8% nicht übersteigen.
In diesem Zusammenhang ist interessant, dass Müntefering an der Thüringer-Waldautobahn festhielt.

Nach Angaben der F.D.P bereitet die EU-Kommission eine Klage gegen die Bundesregierung vor. Die Strecke sei als Teil des europäischen Geschwindigkeitsnetzes auch mit EU-Geldern finanziert worden.

Die GRV meint, dass die Vorschläge von Gorissen nicht unbeachtlich sind, weil sie Investitionsruinen vermeiden, aber leider bei Weiterbau der NBS auch solche auslösen. Es wäre auch zu prüfen, ob die Strecke nicht zunächst eingleisig mit



Begegnungsabschnitten gebaut werden sollte. Aber langfristig betrachtet und unter dem Aspekt, dass der Weiterbau der Strecke nicht aufgehoben sondern nur aufgeschoben ist, braucht die Verbindung Berlin – Nürnberg – München – Verona – Mailand eine geradlinige Verbindung durch den Thüringer Wald, die jetzt leider vor allem aus Finanzierungsgründen nicht weitergebaut werden kann.

Kritik der Stiftung Warentest an der DB AG

In einer ziemlich vernichtenden Kritik an der Bahn hat die Stiftung Warentest beanstandet, dass immer mehr Züge verspätet ankommen und die Spartarife am Schalter oft nicht berücksichtigt werden.
Die Bahn erklärte, sie nehme die Kritik ernst. 40% der Zugverspätungen hätten aber externe Ursachen. Sie habe bereits seit Juni ein Programm zur Schulung ihrer 5000 Fahrkartenverkäufer und 1.500 Mitarbeiter bei der Telefonauskunft eingerichtet.
Die Stiftung führte ihre Untersuchung an 24 Bahnhöfen durch. Hinzu kamen 102 Beratungsgespräche ihrer Tester. Die Pünktlichkeit wurde im Juni bei rund 11.000 Nah- und Fernzügen gemessen. Von den beobachteten Zügen sei nur die Hälfte pünktlich, ein Viertel geringfügig verspätet gewesen. Jeder fünfte Zug habe eine Verspätung von mehr als 6 Minuten gehabt. 75% aller Preisauskünfte seien überteuert gewesen. Bei Fahrten ins Ausland seien die Auskünfte noch schlechter. Der Chefredakteur der Stiftung Warentest meint, zu einer solchen Pleite komme es offensichtlich dadurch, dass sich die Bahn im eigenen Tarifdschungel verlaufen habe.

Funkzugbeeinflussung?

Es wird leider immer schöner geredet als es sich dann herausstellt. In einer Reihe von Beiträgen wurde bisher hohes Lob für die Funkzugbeeinflussung (FZB) ausgesprochen; teure Verkabelungen und ortsfeste Signale würden entfallen. Nun ist zu hören (Generalanzeiger vom 5.10.99), dass die Firma Siemens bis zum Oktober 1998 die Signaltechnik für Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h auf der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main hätte bereitstellen sollen. Dem ist die Fa. Siemens nicht nachgekommen. Jetzt wird hier die bewährte Linienzugbeeinflussung (LZB) eingebaut, was sicher auch zu den Zeitverzögerungen und Kostenerhöhungen beiträgt.

ICE 2 und der Seitenwind

Das Eisenbahn-Bundesamt hat festgelegt, dass ICE2-Halbzüge mit vorausfahrendem Steuerwagen die auf Schnellfahrstrecken zugelassene Höchstgeschwindigkeit von Vmax =280 km/h nur fahren dürfen, wenn die Seitenwindlage es zulässt. Planmässig fahren diese Züge mit Vmax = 250 km/h.
Bei Seitenwind muss eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 200 km/h sichergestellt sein. Die einschlägigen Untersuchungen haben ergeben, dass das Seitenwindrisiko örtlich sehr differiert und sich auf bestimmte Streckenabschnitte konzentriert. Auf diesen Abschnitten wird nunmehr die Geschwindigkeit grundsätzlich auf 200 km/h herabgesetzt. Die Vorgabe für den Triebfahrzeugführer gibt die Linienzugbeeinflussung. Später soll ein intelligentes Windwarnsystem eingeführt werden, damit auch in den kritischen Abschnitten Höchstgeschwindigkeit gefahren werden kann, wenn die Windlage es zulässt.

Nachts durch Deutschland

Seit Ende Mai des Jahres dirigiert die DB AutoZug GmbH, eine Tochtergesellschaft der DB Reise & Touristik, mit dem Unternehmen DB Nachtzug den gesamten Nachtreiseverkehr der DB AG. Bei dem Unternehmen sind nunmehr alle Verantwortlichkeiten für Betrieb, Disposition und Instandhaltung der Fahrzeuge gebündelt. Dazu kommen die Zuständigkeiten für die Gestaltung des Services und der Preise. Unter der Regie von DB AutoZug rollen knapp 900 Reisezugwagen. Etwa 480 Fahrzeuge werden in den Nachtzügen eingesetzt. Die DB NachtZug bedient mehr als 1000 Verbindungen auf 10 Linien. Die Zahl der Linien soll noch ausgeweitet werden.
Ausser der NachtZug GmbH schickt derzeit nur noch die Schweizer CityNightLine CNL AG, eine gemeinsame Tochter von DB AG und SBB, in Deutschland und im grenzüberschreitenden Verkehr Nachtzüge auf die Reise und zwar je ein Zugpaar auf den Linien Berlin/Dresden – Zürich, Hamburg – Zürich und Dortmund – Wien.
Für 120 Mio DM werden zur Zeit zum Teil bereits 30 Jahre alte Schlaf- und Liegewagen modernisiert.

Railunion

Zum 1.1.2000 fusionieren DB Cargo AG und NS Cargo zu einem gemeinsamen europäischen Transport- und Logstikdienstleister. Weitere Partner können dem Unternehmen beitreten. Ziel ist u.a. auch eine Qualitätsverbesserung.
Um die nationalen und internationalen Transport- und Logistikanforderungen zu erfüllen, wird das neue europäische Unternehmen (bisheriger Arbeitstitel Rail Cargo Europe) die Zusammenarbeit mit anderen Eisenbahnunternehmen, mit Speditionen, Strassentransport- und Binnenschiffsunternehmen suchen.
Railunion wird zunächst als GmbH gegründet. Sie wird keine Auswirkungen auf die Beschäftigungsrechte der Mitarbeiter haben. Sitz der GmbH wird Mainz sein.
Auch im Personenverkehr wird zwischen den beiden Bahnen eine enge Zusammenarbeit angestrebt. Es ist vorgesehen, die Strecke Frankfurt/M – Köln – Amsterdam mit einem gemeinsamen Fahrzeugpool zu befahren. Eingesetzt werden sollen Triebzüge der Baureihe ICE 3M, die

mit den entsprechenden Stromsystemen ausgestattet sein werden.

Mehr Güter auf die Bahn, wenn...

Ein dem DVZ-Verlag bekannter Einsender (DVZ Nr.89 S.16) meinte, er würde gerne (mehr) mit der Bahn verladen, wenn

- DB Cargo nicht bestehende Verkehre, die durch langwierige Akquisitionsbemühungen für die Schiene gewonnen werden konnten, durch das Schliessen von Ladestrassen wieder auf die Strasse verlagern würde,
- DB Cargo in „Provinzstädten" wie zum Beispiel Düsseldorf oder Duisburg noch über eine Ladestrasse verfügen würde,
- Kundenberater von DB Cargo wüssten oder sogar herausfinden könnten, wo es welche Privatgleisanschlüsse gibt, die man gegen Entgelt mitbenutzen könnte,
- DB Cargo mit Privatbahnen Logistikketten gemeinsam aufbauen könnte,
- DB Cargo in der Lage wäre, innerhalb von drei Arbeitstagen – und nicht in drei Wochen – Preise für internationale Transporte für Einzelwagen oder Ganzzüge anzubieten.
- DB Cargo Kunden informieren würde, wenn Güter wagen trotz Zusage nicht abgefertigt, wegen „Überlast" einmal stehen bleiben oder heute gerade keine Zug- oder Rangierlok verfügbar ist,
- DB Cargo Fahrpläne einhalten würde.

(Es sind nicht alle Klagen des Einsenders hier aufgeführt.)

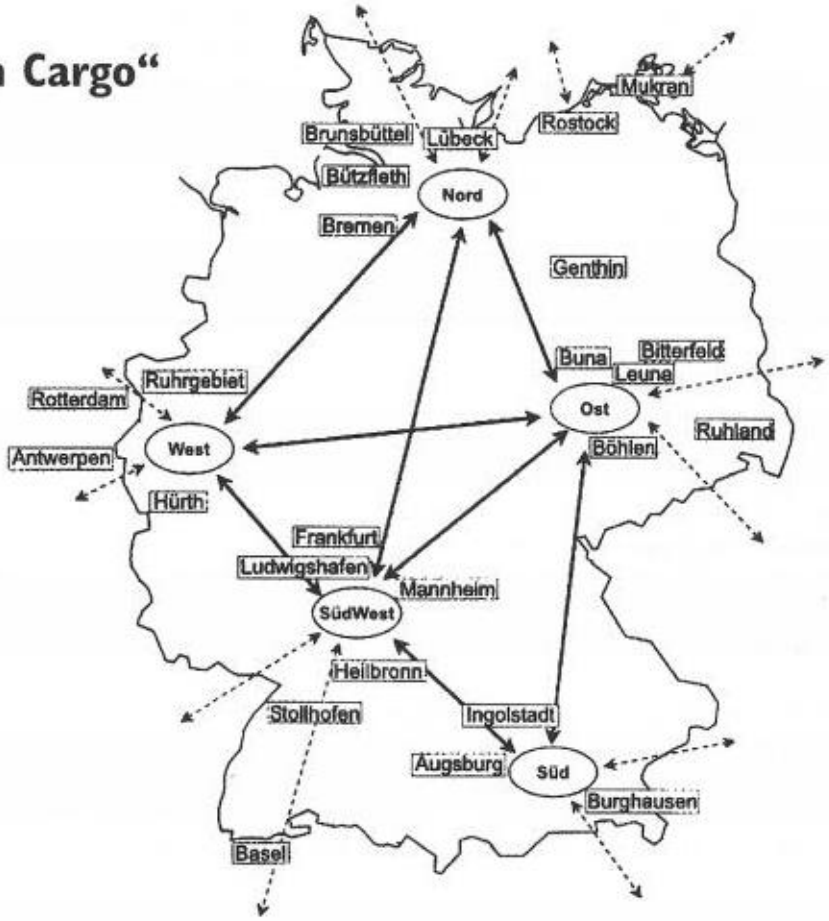
„Chem Cargo" soll nächstes Jahr starten

Unter diesem Namen will DB Cargo AG auf den Markt für Chemische Produkte, Mineralöl und Düngemittel gehen. Die AG will ihre Marktstellung mit neuen Konzeptionen und deutlich ausgeweiteten Serviceleistungen weiter ausbauen. Mit „Chem Cargo" will DB Cargo die Chemiestandorte mit Regelzuglinien (bunte Züge) über Nacht – auch unter Einbezug von Systempartnern, wie z.B. andere Schieneverkehrsunternehmen und Speditionen - bedienen.

Schneller von München nach Verona

In sechs Stunden von München nach Verona also fast doppelt so schnell wie bisher soll der Kombi-Zug fahren. Eine entsprechende Kooperationsvereinbarung haben jetzt DB Cargo, ÖBB, FS und die Kombioperateuere der beteiligten Länder unterzeichnet. Die Federführung liegt bei dem Unternehmer Karl Fischer (Simsee-Transport), der das Projekt angestossen hatte. Ausserdem wirken die Fachhochschule Rosenheim und das Fraunhofer-Institut für

Netz „Chem Cargo"



Materialfluss und Logistik mit. Das Projekt wird von der Bayerischen Staatsregierung mit 2 Mio DM gefördert.

Bahn würde im Ausland kaufen

Nach einem Bericht des „Handelsblatt" sagte das für den Einkauf zuständige Konzernvorstandsmitglied, Wolfgang Gemeinhardt, die Bahn werde verstärkt Angebote ausländischer Bieter prüfen. Es gäbe in Europa interessante Neigetechnikzüge und glücklicherweise viel Wettbewerb. Auch eine Alternative für den ICE 3 sei denkbar unter Hinweis auf den französischen TGV.
Hintergrund der Debatte sind unterschiedliche Vorstellungen zwischen Bahn und Herstellern. Die DB AG will für die zweite Serie von ICE 3-Zügen sowie ICE-Zügen mit Neigetechnik nicht höhere Preise zahlen als sie für die erste Serie ausgehandelt wurden.
Bisher umfasst die ICE-Flotte 166 Züge einschliesslich der bereits bestellten 63 ICE-Züge mit Neigetechnik. Hinzu kommen 50 festbestellte ICE-3-Züge. Bei den Neigezügen besteht eine Option auf 33 weitere Fahrzeuge, beim ICE 3 eine solche von 14 Zügen.
Der ICE 3 wird von Siemens Verkehrstechnik und Adtranz sowie zu Teilen von Bombardier/DWA gebaut, der ICE mit Neigetechnik von einem Konsortium aus Siemens, Bombardier/DWA, Duewag und Fiat. Zu berücksichtigen ist auch der in die Schlagzeilen geratene VT 611 mit Neigetechnik, der unter vielen Pannen litt. (*Erst in diesen Tagen hat das Eisenbahnbundesamt den VT611 wieder voll zugelassen.*)
Nach Angaben des Präsidenten des Verbandes der Deutschen Bahnindustrie, Peter Witt, habe sich die Zahl der Aufträge vor allem aufgrund gesunkener Aufträge aus dem Ausland auf 12,3 Mrd DM verringert.

Bahn und Post

Bisher transportiert DB Cargo im kombinierten Verkehr zwischen den grossen Wirtschaftszentren täglich 220 Wechselbehälter für die Deutsche Post, was etwa 10% der nationalen Frachtpost entspricht. An Wochenenden erhöht sich der Anteil auf 50%.
Im Juli unterzeichneten die zuständigen Persönlichkeiten ein Abkommen, das weitere Verlagerungen von der Strasse auf die Schiene zum Ziel hat. Mit dieser Kooperation sollen zunächst weitere 10.000 Behälter/Jahr auf die Schiene kommen. Das entspricht einer weiteren Steigerung von 20% im werktäglichen Verkehr. Dazu kommen noch 20.000 Behälter von Dritten, die auf der Bahn befördert werden.
Das wird ermöglicht durch ein besonderes Angebot von DB Cargo: Von Hamburg über Hannover nach Nürnberg, München und Stuttgart will die Bahn besonders schnelle Frachtzüge (Parcel-Intercity mit Vmax bis zu 160 km/h) verkehren lassen, die sicherstellen sollen, dass die zeitkritische Frachtpost pünktlich und zuverlässig ausgeliefert wird. Falls die Beförderung wunschgerecht erfüllt wird, soll sie auch im Ost-West-Verkehr eingeführt werden. Die Betriebsaufnahme ist für den 1.1.2000 vorgesehen. Die Nutzung durch Dritte wird zugelassen.

Bahntrans

Welche Hoffnungen verknüpften sich mit diesem Namen! Fast alle Stückgutabfertigungen der Bahn wurden geschlossen und gammeln nun vor sich hin und sind ein schlechtes Bild für den Reisenden, wenn er aus dem Zugfenster schaut und die Ruinen sieht. Sie werden auch mit der Bahn identifiziert.

Nunmehr wird auch der Name Bahntrans in wenigen Monaten verschwunden sein. Das kündigte der Jean-Luis Dermaux, Chief Executive Officer der belgischen Logistikfirma ABX Logistiks und Bahntrans-Muttergesellschaft in Frankfurt/Main, vor Journalisten an. Der neue Firmenname werde eindeutig auf die Zugehörigkeit zu ABX hinweisen. die Veränderung sei auch deshalb geboten, weil der Name Bahntrans „nicht überall einen guten Klang" habe. Dermaux rechtfertigt die bisherigen Anpassungen im Bahntransmanagement mit den schlechten Geschäftsergebnissen.

Rangierbahnhof München-Nord

1991 ist der Rangierbahnhof München-Nord eröffnet worden. Bis es so weit war, sind schwierigste Auseinandersetzungen mit der Landeshauptstadt München und mit Bürgerinitiativen vorausgegangen. Dass es zur Genehmigung des umfangreichen Bauvorhabens nach vieljährigen Planungen und Anstrengungen überhaupt gekommen ist, ist auch dem massiven Einsatz des Herausgebers dieser Zeitschrift zu
Der Rangierbahnhof ist seinerzeit in kleinerem Umfang gebaut worden als ursprünglich vorgesehen war. Riesige Lärmschutzwälle umgeben die Anlage, auf denen heute eine „unvorstellbare Fauna und Flora" vorhanden ist. Es soll nunmehr im nächsten Jahr auf dem Areal eine „Nachordnungsgruppe" mit einem kleinen Berg, zwölf zusätzlichen 200-m-langen Gleisen, Bremsen und elektronischen Steuerungseinrichtungen gebaut werden. Damit können die Wagen zielgerecht nachgeordnet werden. Es handelt sich dabei nicht um eine Erweiterung des Rangierbahnhofs, sondern um eine Komplettierung. Seinerzeit wurden auch nur 40 statt der 60 geplanten Richtungsgleise mit immerhin 120 km Gesamtlänge gebaut.
In der hochtechnisierte Gesamtanlage können innerhalb von 24 Stunden 3600 Wagen zu neuen Güterzügen zusammengestellt werden.
Da es sich um eine Komplettierung einer planfestgestellten Anlage handelt, muss das Bauvorhaben von der Stadt nicht abgesegnet werden. Die Kosten für das Vorhaben belaufen sich auf 30 Mio DM.

Kein Rückbau stillgelegter Strecken in Rheinland-Pfalz

Ein Vertrag zwischen DB Netz und Rheinland-Pfalz legt fest, dass elf seit 1996 stillgelegte Strecken, deren Reaktivierung geprüft werden soll und bei denen kommunale Gebietskörperschaften oder Dritte ein Interesse an der Wiederaufnahme des Verkehrs haben, in den kommenden drei Jahren nicht zurückgebaut werden. Die zwischenzeitlichen Kosten für die Verkehrssicherungspflicht übernimmt das Land.

Frankfurter Messestadt

Die Bahn will das Gelände am ehemaligen Frankfurter Güterbahnhof vermarkten.
Dabei hat die Deutsche Bank ihr 6,5 Mrd teures Messestadt-Projekt zurückgezogen, weil die Bahn das Gelände nicht an die Bank verkaufen wollte. Die Bahn präsentierte zur gleichen Zeit ein eigenes Modell zur Neugestaltung des 90 ha grossen Areals. Die dort geplante „Eurocity" wurde von dem Architekten Albert Speer entworfen. Das 7,5 Mrd DM teure Projekts soll mit freundlicher Unterstützung der Dresdener Bank verwirklicht werden. Es ist ein „internationaler Boulevard" mit Geschäftshäusern, einem See, einem Park und Wohnhäusern vorgesehen. Der Gewinn komme direkt oder indirekt der Bahn zugute. Der Magistrat von Frankfurt will in absehbarer Zeit über das Projekt entscheiden.

Andere Verkehrsträger

Zubringerverkehre zu Flughäfen

Auszug aus einer Ausarbeitung von Dr.-Ing. Gunther Ellwanger, Wirtschafts- und Umweltdirektion der UIC, Paris.

Das Thema „Hochgeschwindigkeit" hat bei den Bahnen und in der verkehrspolitischen Diskussion eine immer grössere Bedeutung erlangt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Bahnen ihr Angebot in diesem Bereich rasch ausdehnen und damit Erfolge haben, da sie marktgerechte und umweltfreundliche Alternativen zum überlasteten Strassen- und Luftverkehr anbieten. Das europäische Produkt Hochgeschwindigkeit eröffnet auch Möglichkeiten einer verstärkten Kooperation zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Luft.

Bei dem Begriff „Regionalluftverkehr" handelt es sich im wesentlichen um Verkehre mit kleinen Flugzeugen (19 bis 80 Plätze) zwischen Regionalflugplätzen und als Zubringer zu Verkehrsflughäfen.

Unter Schiene wird hier der Verkehr mit Geschwindigkeiten von 250-300km/h auf Neubaustrecken sowie 200-220 Km/h auf Ausbaustrecken verstanden.

Im Jahr 1997 erbrachten die europäischen Hochgeschwindigkeitszüge von sechs Bahnen bereits 42,3 Mrd Pkm, was 15% der Verkehrsleistung aller Bahnen in der EU entspricht. Derzeit verkehren die Züge auf einem Streckennetz von mehr als 14000 km, davon 2700 km Neubaustrecken. Das Leitschema des europäischen Geschwindigkeitsnetzes umfasst 12500 km Neubaustrecken (NBS) und 14000 km Ausbaustrecken (ABS).
Im Jahre 2005 werden voraussichtlich 5500 km Neubaustrecken in Betrieb sein. Dieses Netz ermöglicht dann Tagesrandverbindungen bis zu 750 km Entfernung (z.B. Paris – Marseille), sowie Nachtzüge und Frachthochgeschwindigkeitszüge bis zu 1500/3000 km.
In Deutschland stehen dem ICE gegenwärtig rund 600 km NBS mit einem Vmax = 280 km/h zur Verfügung; im Bau befinden sich weitere 300 km.
Bei der Hochgeschwindigkeit dominieren heute die kurzen Züge mit etwa 400 Plätzen, die auch als Doppeleinheit verkehren können. Dem Regionalluftverkehr stehen verschiedene Flugzeuggrössen für sein geringes Verkehrsaufkommen zur Verfügung. Um Auslastungen von 60 bis 80% zu erreichen, benötigt der Hochgeschwindigkeitszug etwa 10 mal so viele Kunden wie das Regionalflugzeug.

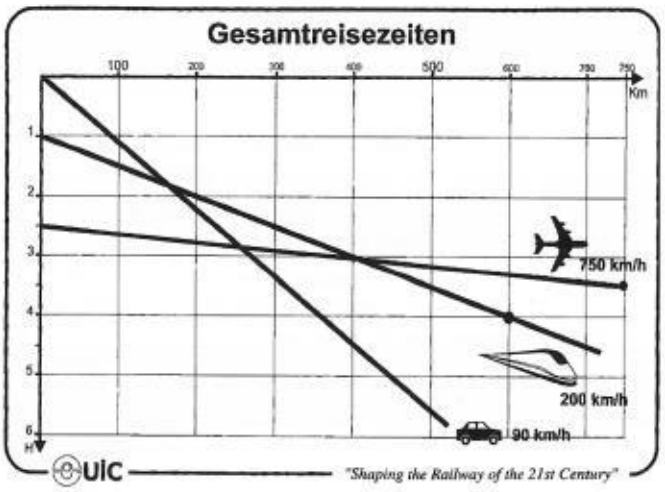
Die Hochgeschwindigkeitszüge haben folgendes Sitzplatzangebot:

ICE 1	669	ICE 3	415
Eurostar	786	TGV PSE	386
ICE 2	491	TGV A	485

Bei der Verkehrsmittelwahl sind entscheidend :
Gesamtreisezeit, Häufigkeit/Zeitenlage, Preis/Reisezweck, Attraktivität und Umsteigeplatz.
Besteht in einer Relation die Wahl zwischen der Bahn und dem Flugzeug, richtet sich die Entscheidung erfahrungsgemäss nach Reisezeit und Preis. Die Entscheidung des Reisenden hängt von der Bedeutung ab, die er dem Preis bzw. der Gesamtreisezeit, d.h. der Ausbleibezeit von Haus zu Haus, beimisst.

Beim Vergleich der Reisezeiten (vergl. Bild nächste Seite) von Pkw, Hochgeschwindigkeitszug und Flugzeug werden im Hinblick auf die An- und Abfahrten pauschale Annahmen unterstellt:

Zug/Bahnhof 2 x 30 Min = 60 Min.
Flugzeug (Einchecken, Gepäck, Wege...)
2 x 45 min + 2 x 30 Min = 2 h 30 min.



Die folgende Tabelle zeigt, dass der Zug bis zu 3 Stunden Bahnreise Marktführer ist.

Heute	
Paris - Brüssel	1h15
Paris - Lyon	1h56
Paris - Lille	0h51
Zukünftig	
Frankfurt Flugh. -Amsterdam	3h00
" " - Basel	2h45
" " - Brüssel	2h50
" " - Köln	1h00
" " - München	2h45

Folgende Vernetzungen zwischen Fernverkehr der Bahn und Flughäfen sind vorhanden:
Frankfurt/Main, Zürich, Genf, Amsterdam, Paris Roissy-CDG, Lyon Satolas.
Der Flughafenanschluss von Köln/Bonn ist im Bau.

Die in der Tabelle rechts oben aufgeführten Reisezeiten machen die Attraktivität der Vernetzung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs mit Flughäfen deutlich.

Um eine deutliche Verlagerung zur Schiene zu gewährleisten, sind weitere Verbesserungen notwendig. Sie betreffen in erster Linie die durchgehende Abfertigung der Passagiere und des Gepäcks, was die Einrichtung von Flugterminals in den Bahnhöfen, die Entwicklung eines raschen und sicheren Gepäckbehandlungssystems und die Entwicklung von Verfahren für Verspätungen erforderlich macht. Daneben stellt die Integration der Reservierungssysteme und die Ausgabe kombinierter Fahr-/Flugscheine eine erhebliche Verbesserung dar. In Zukunft werden die neuen Informationstechnologien und insbesondere das Internet Möglichkeiten zur Reservierung und zum Verkauf intermodaler Fahr-/Flugscheine bieten.
Im Frachtbereich ist der intermodale Verkehr Flugzeug/Schiene noch nicht soweit fortgeschritten. Lediglich

Relationen	Bahnfahrzeit	Marktanteil der Bahn
Paris -Brüssel 320 km	1h25	95%
Paris - Lyon 430 km	2h00	90%
Madrid - Sevilla 471 Km	2h15	82%
Tokyo - Osaka 515 km	2h30	85%
Paris - London 450 km Paris - Bordeaux 570 km Stockholm - Göteborg 460 km	3h00	60%
Tokyo - Hiroshima 820 km Paris - Niederlande 450 km	4h00	40 bis 50%
Paris - Toulon 830 km Paris - Toulouse 830 km	5h00	20 bia 30%
Paris - Perpignan 940 km Paris - Nizza 990 km	6h bis 6h30	10 bis 20%

der Flughafen Frankfurt/Main kann hier mit dem Cargo-Sprinter auf erste Erfahrungen verweisen.
Das Deufrako-Projekt der SNCF und der DB, FEX (Frachtexpress) will das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz auch für hochwertige und lukrative Gütertransporte nutzen. Hochgeschwindigkeitszüge sollen wie Frachtflugzeuge für den Transport von Luftfrachtcontainern mit Rollbahnsystemen im Boden ausgerüstet werden.
Mit solchen FEX-Zügen könnte schrittweise ein effizientes, schnelles Transportsystem für den wachsenden, lukrativen Markt der Kurier-, Express- und Paketdienste entwickelt werden. Paris, London und Brüssel sind heute schon mit Hochgeschwindigkeitsstrecken verbunden, der Anschluss nach Köln/Bonn und weiter nach Frankfurt folgt in absehbarer Zeit. Bei guten Verknüpfungen der Bahnhöfe/Flughafenterminals ist eine weitgehende Verlagerung des Zubringerverkehrs möglich, was sowohl ökonomisch als auch ökologisch sinnvoll ist.

Um dem Anspruch höherer Mobilität zu genügen, operieren heute viele Fluggesellschaften über Hubs (Drehscheiben-Flughäfen), von denen aus eine optimale Bedienung der Zielmärkte erfolgt, Eine wichtige Voraussetzung für das Funktionieren sind gut abgestimmte Verbindungen mit dem Hub für die An- bzw. Abreise der Passagiere; diese Anschlussanbindungen können sowohl boden- als auch luftseitig erfolgen.
Insbesondere im Hinblick auf den Kurzstreckenluftverkehr, d.h. Strecken, auf denen der Zug hinsichtlich Reisezeit wettbewerbsfähig ist, ist die Vernetzung von Eisenbahn und und Flugzeug zukunftsweisend. Durch die Verlagerung des Kurzstreckenluftverkehrs auf die Schiene können die freiwerdenden Kapazitäten für Langstreckenflüge genutzt werden. Dies ist auch ein Grund, warum Flughäfen und Airlines heute in der Bahn überwiegend einen Kooperationspartner und nicht den Konkurrenten sehen.
Lufthansa und DB AG haben im Juli 1998 vereinbart, nach Inbetriebnahme der NBS Köln-Rhein/Main parallel laufende Kurzstreckenflüge auf die Schiene zu verlagern.

Ebenfalls im Sommer 1998 vereinbarte die Französische Staatsbahn SNCF mit United Airlines, den Zubringerverkehr Lyon – Paris mit dem TGV durchzuführen.
Soweit Regionalflugzeuge grosse Hubs bedienen, wird auch in Zukunft ein Wettbewerb mit den schnellen Zügen herrschen. Zwischen Regionalflughäfen mit niedrigem Verkehrsaufkommen hat das Flugzeug auch in Zukunft eine starke Marktposition. Der Regionalluftverkehr wird mit seinen kleinen Flugzeugen auch in Zukunft insbesondere bei Geschäftsreisen eine bedeutende Rolle spielen. Umgekehrt können Hochgeschwindigkeitszüge auch den Verkehr zwischen benachbarten Hubs übernehmen.

Insgesamt liefert der Zubringerverkehr auf der Schiene zu Flughäfen einen Beitrag zur umweltverträglichen Mobilität.
Die GRV hat zwei Bemerkungen zu diesem Beitrag:
1. Die Regionalflugplätze werden teilweise von den Ländern sehr ansehnlich finanziell unterstützt. Sie sind in der Regel sogar Gesellschafter der einschlägigen Gesellschaften.
2. Die Regionalflugplätze bedienen Bereiche, von denen aus die Bahn für längere Streckenabschnitte, was die Geschwindigkeit anbelangt, nicht konkurrenzfähig ist.

Strassenkontrollen des BAG

Das Bundesamt für Güterverkehr hat im Jahre 1998 228.000 Fahrzeuge in Ostdeutschland, vor allem in Sachsen und Brandenburg kontrolliert. Beanstandet wurden 43.000 Fahrzeuge (18,9%). Interessant ist, dass bei den deutschen Fahrzeugen die Zahl der Beanstandungen zugenommen hat (24%), während sie bei den ausländischen Fahrzeugen durchgehend abnahm (18%). Damit wird das in der Öffentlichkeit und von Politikern gebrauchte Argument hinfällig, die ausländischen Fahrzeuge seien in wesentlich schlechterem Zustand bzw. die höchstzulässigen Lenkzeiten würden häufiger überschritten. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die osteuropäischen Länder ihre guten Fahrzeuge vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr einsetzen.

Überholverbote für Lkw

In den Niederlanden gilt auf etwa 35% des Autobahnnetzes ein Überholverbot für Lkw zwischen 6.00 und 10.00 Uhr und von 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr.

In Italien hatten die Behörden auf der Brennerautobahn und zwischen Bologna und Florenz ein Überholverbot eingerichtet, ausserdem müssen sie ein Tempolimit von 50 km/h einhalten. Nach Protestaktionen italienischer Fahrer soll in der Nacht wieder freie Fahrt zugelassen sein.

Das seit 21.6. zwischen Kufstein und Brenner verhängte Überholverbot wird als gute Sache bezeichnet, die den Verkehrsfluss erhöht und der Erhöhung der Sicherheit wie dem Umweltschutz dient. In den ersten 14 Tagen hätten 191 Fahrer das Verbot verletzt. Dies sei angesichts einer Frequenz von 4.500 bis 5.000 Lkw eine verhältnismässig niedrige Quote. Allerdings würden die Übertretungen bewusst in Kauf genommen und seien nicht auf mangelnde Information zurückzuführen.
Ausgeweitet wurde das Überholverbot seit 15.9. auch auf Abschnitte der West- und Südautobahn. Verkehrsminister Caspar Einem begründete diese Massnahme mit der steigenden Zahl von Unfällen mit Lkw-Beteiligung. Alleine im ersten Halbjahr 1999 stieg die Zahl solcher Unfälle um 15,7%, die Zahl der dabei Verletzten um 24,5% und der dabei Getöteten gar um 50,8%. Auf Autobahnen und Schnellstrassen sind rund 20% der Verletzten bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung zu verzeichnen und rund 39% der Getöteten, obwohl der Anteil der Lkw auf Autobahnen nur etwa 12 - 14% ausmacht. Vor allem die Geschwindigkeitsunterschiede und oft sehr plötzliche Ausschermanöver führen zu gefährlichen Situationen.
Auf den niedersächsischen Autobahnen sollen die Strecken, auf denen Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,6 t nicht überholen dürfen, ausgeweitet werden. Zeitlich begrenzte Überholverbote würden besonders an Gefäll- und Steigungsstrecken die Zahl der Lkw-Unfälle (1700/Jahr in Niedersachsen) senken.

Höhere Bussen für Raser

Die Bussgelder für Schnellfahrer von Lkw werden vsl. im ersten Halbjahr 2000 empfindlich erhöht und die Dauer des Fahrverbots verlängert. Der ehemalige Bundesverkehrsminister hat eine entsprechende Änderung zur Bussgeldverordnung vorgelegt.
Lkw-Fahrer sind danach bei Geschwindigkeitsübertretungen von mehr als 40 km/h betroffen. Unter dieser Marke ändert sich nichts. Beim Gefahrguttransport gibt es zudem Zuschläge auf Bussgelder und Fahrverbotsdauer.
Bei Überschreitungen der vorgeschriebenen Geschwindigkeit zwischen 41 und 50 km/h beträgt der Strafaufschlag 50.-DM (auf 350 DM innerorts und auf 300 DM ausserhalb geschlossener Ortschaften), bei mehr als 50 km/h beträgt der Aufschlag 200 DM (auf 600 DM innerorts, auf 500 DM ausserhalb geschlossener Ortschaften).
Bei mehr als 60 km/h Tempoüberschreitung steigt die Strafe schliesslich um 450 DM auf 850 DM innerorts und 750 DM ausserhalb geschlossener Ortschaften. Zudem wird das Fahrverbot um jeweils einen Monat verlängert. Bei Tempoübertretungen mit gefährlichen Gütern werden die Geldstrafen zwischen 100 und 500 DM je Fall erhöht.

Freie Fahrt für Lkw am Wochenende?

Im Transitland Deutschland gilt für Lkw ein Fahrverbot sonntags von 0 bis 22 Uhr, während der Urlaubszeiten zusätzlich samstags von 7 bis 20 Uhr. Schärfer sind die

Regelungen in Österreich und in der Schweiz. Europa ist in dem Streit uneins. Die Transitländer wollen keine neue EU-Regelung, die Randstaaten ärgern sich über diese Regelung, weil ihnen am Profit und Wohl ihrer Spediteure gelegen ist. Die Fahrer selbst wünschen ebenfalls keine Änderung, sonst müssten sie auch noch sonntags am Steuer sitzen.
Die EU-Kommission wollte das Fahrverbot nur sonntags 7-22 Uhr beschränken.
Daraus wurde nichts: Bei der ersten EU-Verkehrsministerratskonferenz unter finnischer Präsidentschaft fand der Vorschlag keine Mehrheit.

Ausland

Grossbritannien macht negative Schlagzeilen

In Grossbritannien hat die Privatisierung der Eisenbahn bei den Benutzern kaum Verbesserungen gebracht. Der Zugbetrieb wurde an 25 Franchiseunternehmen vergeben, die über das Land verstreut in einem regionalen Monopol arbeiten. Ausserdem wurden 1994 drei Leasingunternehmen gegründet, die einen Grossteil der Züge an die 25 Betriebsgesellschaften verleasen. Den Betreibern ist es aber auch gestattet, eigene Züge zu kaufen.
Alle Gleise, Bahnhöfe und Signalanlagen befinden sich in der Hand der börsenorientierten Railtrack.
Die Zugbetreiber klagen, ihr Wohl und Wehe hinge von den zu geringen Investitionen von Railtrack ab, denn wenn diese beispielsweise nicht die veralteten
Signalanlagen erneuere, werde sich an den häufigen Verspätungen nicht viel ändern. Weiter bauten die Betriebsgesellschaften kräftig Personal ab, weil dies einer der wenigen Wege zur Kostensenkung war. Manche Unternehmen entliessen so viele Fahrer, dass sie die vereinbarten Zugverbindungen nicht mehr bedienen konnten.
Dies und noch mehr schrieb die Frankfurter Allgemeine Zeitung am 1.3.199.

Nun kam das schwere Eisenbahnunglück bei London am 5.10.99, mit etwa 30 Toten. Nicht das Unglück an sich wirft ein schlechtes Licht auf die englische Verkehrspolitik, sondern die Umstände, wie es sich ereignete:
Ein Lokführer überfuhr ein oder sogar mehrere rotzeigende Signale. Beeinflussungssysteme, die Züge beim Überfahren eines rotzeigende Signals zum Halten bringen, wie sie bei fast allen anderen Bahnen Europas üblich sind, gibt es in England nicht!
Eine knappe Woche nach dem Unglück kündigte die Regierung erste Konsequenzen an. Verkehrsminister Preskott bestätigte, dass der privaten Bahngesellschaft Railtrack die Oberaufsicht über die Sicherheit der Signal- und Gleisanlagen entzogen werden soll. Er kündigte ferner an, dass auf allen Hochgeschwindigkeitsstrecken der britischen Bahn Warnsysteme eingebaut werden sollen, die einen Zug automatisch bremsen, wenn er ein Haltesignal überfährt. Man fragt sich, warum das nur auf Hochgeschwindigkeitsstrecken geschehen soll.
Die Zeitung „Mail on Sunday" berichtete, Railtrack habe bisher die Einführung eines modernen automatischen Zwangsbremssystem aus Kostengründen abgelehnt. Die Fachleute hätten errechnet, dass die Kosten dafür umgerechnet 42 Mio DM „pro gerettetem Menschenleben" betragen würden.
(In England ist die Zahl der Überfahrungen von Rotsignalen im vergangenen Jahr um 8% auf 781 gestiegen ist. 1994/95 betrug der Wert noch 643.)
Im übrigen liegt nach Angaben der UIC die Rate der Toten je Milliarde Reisekm im Zeitraum von 1986 bis 1996 in Grossbritannien bei 0,36, in Deutschland bei 0,31 und in Frankreich bei 0,27.

Bei der deutschen Bahn wurde die Zwangsbremsung bei rotzeigenden Signalen schon sehr frühzeitig eingeführt. Die alte Eisenbahn-Bau-und Betriebsordnung (gültig vor 1967) schrieb bereits vor, dass bei Geschwindigkeiten über 120 km/h die Strecken mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein müssen, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann. 1994 wurde die Vorschrift verschärft, nach ihr ist bereits bei Geschwindigkeiten über 100 km/h die Zugbeeinflussung vorgeschrieben. Rechnungen wie sie in England aufgestellt wurden, wie viel ein geretteter Mensch kostet, wurden in Deutschland erst spät aufgemacht als manche Pseudowissenschaftler meinten, die Ausgaben für die Sicherheit bei der Bahn seien zu hoch, man müsse die EBO novellieren und Unfälle in Kauf nehmen. Nach Unfällen hat man dann aber von diesen Herren nichts mehr gehört. Die Sicherheit hatte und hat Vorrang.

Bilanz der ÖBB 1998

Ihre beste Bilanz seit Bestehen haben die ÖBB vorgelegt.
Der Umsatz lag mit rund 3,9 Mrd DM etwa auf der Höhe des Vorjahres. Auf den Güterverkehr entfielen rund 1,83 Mrd DM auf den Personenverkehr rund 1,89 Mrd DM. Der Betriebserfolg konnte um 68,2% auf rund 0,23 Mrd DM gesteigert werden. Dabei unterstützte der Bund die ÖBB mit einem Zuschuss von rund 1,77 Mrd DM. Der Bilanzgewinn wurde von rund 120 Mio DM in 1997 auf rund 189 Mio DM erhöht.
Verschiedene Finanzaktionen haben zu dem guten Ergebnis beigetragen:
Wertberichtigungen bei den Lokomotiven, Verkauf des bahneigenen Telefonsystems, Leasinggeschäfte und erhöhte Pachteinnahmen.
Weniger erfolgreich war das operative Geschäft. Die Zahl der Reisenden ist um 18% zurückgegangen, wobei 1/3 der beförderten Fahrgäste auf den Bahnbus entfallen. Im Güterverkehr konnten die Beförderungsleistungen gegenüber dem Vorjahr um 3,8% auf 77,9 Mio t gesteigert werden, jedoch gingen die Erlöse um 1% zurück.

Die ÖBB wollen bis 2004 rund 814Mio DM investieren. Dabei sollen u.a. für den Fernverkehr neue Triebzüge für hochkomfortable Tagesrandverbindungen auf der West- und Südbahn beschafft werden.

Umstrukturierung der SBB

Eine Netzzugangsverordnung der Schweiz regelt seit 1.1.99 die Rechte und Pflichten von Eisenbahn-Infrastruktur- und Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, um Sicherheit und Funktionalität sicherzustellen. Die Verordnung legt auch die Preise für die Benutzung der Infrastruktur fest. Die „Infrastruktur SBB" hat eine Trassenverkaufsstelle eingerichtet, welche Kunden berät. In den ersten drei Monaten haben die SBB 20 Trassen verkauft. Die Preisregelung beruht auf normierten Grenzkosten der Infrastrukturbenutzung und sieht differenzierte Deckungsbeiträge nach Verkehrsarten vor. Ein Mengenrabatt ist nicht vorgesehen.

In der Schweiz weist die Bahnreform einige Aspekte auf, die anders sind als in Deutschland: Ähnlich wie das Eisenbahn-Bundesamt in Deutschland gibt es in der Schweiz das Bundesamt für Verkehr (BAV). Zu seinen Aufgaben gehört u.a. der Erlass von Standards und Normen, die Prüfung von Neu- und Umbauprojekten, technische Zulassung und Aufsichtsfunktionen, also staatliche Hochheitsaufgaben, die von der SBB auf das BAV übergegangen sind. 236 Mitarbeiter arbeiten zur Zeit im BAV. Es stellt auch die Netzzugangsbewilligungen aus (bisher 23). Im Güterverkehr hätten sich erst drei Privatbahnen vorgewagt. Vom liberalisierten Güterverkehrsmarkt sei noch nicht viel zu spüren, weil der Netzzugang ausländischen Unternehmen noch nicht gewährt wird.
Die Umstrukturierung der SBB ist im vollem Gange. Die Aufteilung von Personal und Ressourcen auf die drei Divisionen Reise-, Güterverkehr und Infrastruktur sind zu 80% vollzogen. Zu den noch ausstehenden 20% gehört vor allem die Aufteilung der 3400 Lokomotivführer; von Ihnen sollen etwa 2000 zum Personen- und 1000 zum Güterverkehr kommen. Bis 28.5.2000 soll auch das Rollmaterial aufgeteilt sein. Weiterhin werde es eine Zusammenarbeit zwischen den beiden Verkehrsbereichen der SBB geben. Sie wollen im Personen- und Güterverkehr aus wirtschaftlichen Gründen ihre Reserven an Lokomotiven und Personal gemeinsam nutzen und bei Pannen werde gegenseitige Hilfe selbstverständlich sein.

Ost-West-Freightway

Die Netz AG der DB, Eurotunnel, ÖBB, die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahnen AG, Railtrack, Réseau Ferré de France, die SNCF haben als Infrastrukturbetreiber einen Bahnkorridor zwischen Glasgow, Liverpool, Manchester, Birmingham, London, Dünkirchen, Le Havre, Metz, Strassburg, Frankfurt/M, Würzburg, Passau, Wels, Linz, Wien und Sopron eingerichtet.
Am 3.3.99 wurde in Wien ein entsprechendes Abkommen unterzeichnet. Der In Österreich gelegene One-Stop-Shop koordiniert Prozesse der Trassenplanung und die Vergabe der Trassen an die antragstellenden Bahnunternehmen und internationalen Gruppierungen. Mit diesem Ost-West-Korridor wollen die Bahnen einen heute zwar noch geringen Verkehr, der jedoch angesichts der EU-Öffnung nach Osteuropa gute Wachstumschancen hat, auf die Schiene holen.
Hoffentlich geht es diesem Freightway nicht auch wie den anderen, auf denen bisher unseres Wissens kaum Verkehre aufgekommen sind. Die aufgezeigten Verbindungen mit den

grossen Entfernungen wären wirklich der Bereich, in dem die Schiene ihre Überlegenheit gegenüber der Strasse ausspielen könnte.

Öresund-Querung im Rohbau fertig

Seit dem 14. August ist Dänemark und Schweden mit einem festen Bauwerk verbunden. Ein gigantischer Schwimmkran hob das letzte Teilstück in die 7,8 km lange Brückenkonstruktion. Die Verbindung enthält eine vierspurige Autobahn und eine zweigleisige Eisenbahn. Die insgesamt 16-km-lange Landverbindung soll am 1.7.2000 für den Auto- und den Eisenbahnverkehr freigegeben werden. Dann erhält Skandinavien Anschluss auch an die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN).
Mit dem Bau war in 1993 begonnen worden. Das Gesamtbauwerk wird 3,8 Mrd DM kosten. Die Kosten sollen durch Einnahmen aus den Mautgebühren in 50 Jahren abbezahlt sein. Für die Lkw liegen die Mautbeträge schon vor, sie sollen je nach Länge des Fahrzeugs 80 bis 113 Euro je Fahrt betragen.

Umwelt

Mehr Autos - Weniger Emissionen

Die jüngste Studie des Mineralölkonzerns Deutsche Shell mit dem Titel: „Mehr Autos - weniger Emissionen" kommt zu dem Schluss, dass trotz des wachsenden Pkw-Bestandes die Emissionen von Schadstoffen und Kohlendioxid weiter zurückgehen. Shell rechnet bis zum Jahr 2020 mit einem Anstieg von derzeit 42 Mio Pkw auf 48 bis 51 Mio Pkw.
Drei Gründe sprechen dafür:

1. Die Fahrleistung der Pkw wird weiter zurückgehen.
2. In naher Zukunft würden neue Antriebstechnologien eingeführt, wobei Antriebe mit Wasserstoff (Dem Wasserstoff gehört die Zukunft.) und Brennstoffzelle im Jahr 2020 einen Anteil am Pkw-Bestand zwischen 7 und 20% haben können.
3. Die Industrie verbessert die Fahrzeuge mit herkömmlichen Otto- und Dieselmotoren

Durch sparsamere Autos, die noch strengere Abgaswerte einhalten, und effizientere Kraftstoffe glaubt Shell an eine Abnahme der Schadstoffemissionen des gesamten Strassenverkehrs auf 1/10 des bisherigen Spitzenwertes. Man denkt in Zukunft sogar an einen emissionsfreien Strassenverkehr.
Neuwagen werden nur noch vier bis sechs Liter je 100 km „schlucken". Derzeit sind es acht Liter.
Laut Shell werden Otto- und Dieselmotoren bis 2020 die dominierenden Systeme bleiben, wobei Diesel seinen Marktanteil auf 25% ausbauen könnte. Biodiesel und Erdgas werden auf Nischenanwendungen beschränkt bleiben.

Die GRV meint, dass es sich hier um die Zukunft handelt. Heute sieht es leider ganz anders aus. Deshalb muss nach wie vor den umweltfreundlichen Verkehrsträgern Schiene und Wasserstrasse der Vorrang eingeräumt werden. Im übrigen sind sehr viele Pkw-Käufer nur an starken Wagen (mit hohem Treibstoffverbrauch) interessiert.

Drei-Liter-Auto löst Umweltprobleme nicht

Mit dem Lupo 3 L TDI löst VW-Chef Piech seine Zusage ein, noch vor dem Jahr 2000 ein echtes Dreiliterauto auf den Markt zu bringen. Das Auto kostet etwa 26 900 DM, also viel teurer als das Basismodell, weil VW teures Magnesium einbauen und viele Neuteile entwickeln musste. Eine Verkehrswende werden die Lupos nicht bringen, denn der Markt für kleine, teure Autos ist eng. Nur höchstens 8% der Käufer haben Interesse. Die Fachleute prophezeien, dass sich im Jahr nicht mehr als 6000 Öko-Lupos absetzen lassen. Die Firmen bieten lieber Luxuslimousinen mit hohem Spritverbrauch an. Bei den Autofahrern hat die Angst vor den krankmachenden Abgasen gegenüber früher sehr abgenommen.
Dabei wäre es höchste Zeit für eine Wende. Die Ökozwerge dienen der Industrie nur als Alibiprodukte. Um die Luftverschmutzung zu senken, muss der Flottenverbrauch sinken.

Bis zum Jahr 2005 will die Bundesrepublik den Ausstoss an Kohlendioxid senken, aber das unaufhörlich steigende Verkehrsaufkommen im Strassenverkehr konterkariert diese Absichten.

Die Umweltverbände sehen nur dann eine Wende, wenn der Kraftstoff erheblich verteuert wird. Aber die Deutschen lassen sich auch durch hohe Treibstoffpreise und die Ökosteuer nicht schrecken. Ausserdem macht die Tatsache den Umweltverbänden zu schaffen, dass auf Grund der bisherigen Siedlungspolitik es auf dem flachen Land viele Leute gibt, die keine Alternative zum Auto haben. Das heisst Wohnen und Arbeiten müssen künftig besser aufeinander abgestimmt werden. Der VCD sagt: „Ein Ende der Subventionierung gutverdienender Pendler durch die Kilometerpauschale ist der beste Weg zur Reduzierung von Lärm und Abgasen".

Altautoverordnung

Im Streit um den Richtlinienentwurf zur Altautoentsorgung haben sich im August die Vertreter der EU-Mitgliedstaaten auf einen Zeitplan geeinigt. Es wurde beschlossen, dass Neufahrzeuge im Jahre 2001 und Fahrzeuge aus dem Altbestand von 2006 an kostenlos von den Herstellern zurückgenommen werden müssen.

Partikelfilter für alle Dieselfahrzeuge

Bundesumweltminister Jürgen Trittin und Prof. Andreas Troge, Leiter des Bundesumweltamtes, haben sich gemeinsam dafür ausgesprochen, Partikelfilter nicht nur bei schweren Lkw, sondern auch bei Leichtfahrzeugen und Pkw einzusetzen. Laut einer Studie des Fraunhofer-Instituts für Toxilogie und Aerosolforschung in Hannover können durch Einsatz dieser Filtertechnologie die Schadstoffemissionen um mehr als 90% gesenkt werden. Die bei der Dieselverbrennung entstehenden Russpartikel gelten als hochgradig krebserregend.
Wie Trittin erklärt, sind die ab 2005 geltenden Abgasgrenzwerte für Busse und Lkw nach der Norm Euro 4 ohnehin nur mit Partikelfilter einzuhalten. Er forderte, dass diese Vorgaben auch auf andere Fahrzeugtypen ausgedehnt werden sollten, um die Schadstoffbelastung weiter zu senken.; Troge ergänzte: Kleinere Lkw für den Stadtverkehr und Busse könnten schon heute nachgerüstet werden.

Kurzberichte

Eisenbahnen

Am 1.6. ist die **Ausgliederung der fünf neuen Aktiengesellschaften unter dem Dach der DB AG** als Managementholding durch Eintragung in das Handelsregister beim Amtsgericht Charlottenburg rechtlich vollzogen worden. Seit diesem Datum amtieren die fünf Gesellschaften als selbständige Tochterunternehmen der DB AG, diejeweils 100% der Anteile hält. Damit ist die zweite Stufe der Bahneform rechtlich vollzogen.

Die Vereinbarung über den Schienenanschluss von **Köln/Bonn** wurde am 20.9.99 unterzeichnet. Damit wurde das, was eigentlich längst beschlossene Sache war, nunmehr auch amtlich. Unterzeichnet wurde die Vereinbarung von DB AG, Land, Flughafen und Verkehrsverbund Rhein-Sieg. Köln/Bonn erhält danach nicht nur einen Haltepunkt der ICE-Strecke Köln – Rhein/ Main, sondern auch einen Anschluss an das S-Bahnnetz. Für die 15 km lange Flughafenschleife, den unterirdischen Flughafenbahnhof und einen neuen S-Bahn-Halt in Porz-Wahn wird rund eine Milliarde investiert. Davon trägt der Bund aus Mitteln des Bonn/Berlin-Ausgleichs rund eine halbe Milliarde, NRW steuert 450 Mio DM bei, während die Flughafen GmbH den Bahnhof mit 105 Mio DM aus eigenen Mitteln finanziert.
Mit der neuen S-Bahn-Linie Nr 13 erreicht man in 17 min Köln Hbf und in etwa 30 min Bonn-Beuel. Die in früheren Zeiten propagierte Anbindung des Bonner Hauptbahnhofs ist vorläufig nicht vorgesehen.

ICE-T-Züge mit Neigetechnik fahren seit Sommerfahrplanwechsel zwischen **Stuttgart und Zürich.** Die Fahrzeit ist dadurch um 17 Minuten auf 2 h und 45 min. reduziert worden. Die fahrplanmässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 130 km/h im SBB-Netz und bei 150 km/h im DB-Netz *(vergleiche Beitrag zur Neigetechnik in diesem Heft. Von doppelt so schnell wie das Auto kann hier jedoch keine Rede sein! An sich könnten die ICE-T auf Grund der installierten Leistung ein Vmax von 230 km/h erreichen, was nur auf Neubaustrecken möglich ist (Trotzdem ist die auf dieser Relation erzielte Fahrzeiteinsparung ansehnlich. Die Red.).*

Mit dem **Thalys** von Paris über Brüssel nach Köln (Düsseldorf) und Amsterdam fuhren in weniger als drei Jahren 10 Mio Fahrgäste. Seit der Premiere im Jahre 1996 steigen immer mehr Geschäftsreisende und Touristen auf die Schiene um:
1996 - 1,6 Mio (Köln war noch nicht dabei.)
1997 - 3 Mio
1998 - 4,7 Mio.
Von Brüssel nach Paris braucht der Zug nur knappe eineinhalb Stunden. Auf diesem Strekkenabschnitt beschleunigt der Thalys auf Tempo 300. Die Auslastung liegt hier bei 65%. Der Zug verkehrt im Zweistundentakt. Wenn auch der Abschnitt Köln – Brüssel fertig ist, wird nochmals ein Fahrzeitgewinn von einer halben Stunde erreicht. Das wird im Jahr 2005 der Fall sein. Man erreicht dann von Köln Paris in etwas über drei Stunden. Damit scheint die Bahn in dieser Relation unschlagbar. London wird in fünf Stunden zu erreichen sein.

Zwischen Stade und dem Rail Terminal in Born in Südholland verkehrt seit 1.6. **ein Ganzzug pro Woche, der Kunststoffflocken** in speziellen 90-cbm-Containern befördert. Dieser Shuttle-Zug ist nur auf Grund der guten Zusammenarbeit zwischen DB Cargo und NS Cargo zustande gekommen. Ab Herbst soll der Zug ohne Grenzabfertigung verkehren. Auftraggeber für die Transporte ist der niederländische Chemiekonzern DSM. Das Logistikkonzept wurde von der schweizer Spedition Bertschi entwickelt. Die Hauptaktivitäten entfallen auf logistische Konzepte für flüssige und rieselförmige Chemieprodukte. Über 60% aller Transporte werden im Kombinierten Verkehr abgewickelt.

DB Cargo, die Polnischen Staatsbahnen, die Weissrussischen Eisenbahnen und die Eisenbahnen der Russischen Föderation haben in länderübergreifender Zusammenarbeit die bestehende **Zugverbindung zwischen Seddin bei Berlin und Smolensk erweitert.** Seit 1.9. verkehrt der Zug täglich mit konventioneller Wagenladung. Die Fahrzeit beträgt vier Tage. In Seddin werden die Wagen aus Hamburg, Hannover, Hagen, Köln, Mannheim, Leipzig und Dresden in die Direktzüge eingestellt, die ohne Rangieraufenthalt bis Brest fahren. Dort geht es von der Normalspur auf Breitspur. Von Smolensk aus geht es in die wichtigsten Wirtschaftsregionen Russlands. Der am weitesten entfernte Ort ist Krasnojarsk in Sibirien, der nach 17 Tagen Fahrzeit erreicht wird.

Rund zwei Mio Zugkilometer im Jahr fahren ab 2001 **statt der DB Regio die Erfurter Industriebahn (EIB) und die Hessische Landesbahn (HLB). So entschied das Land Thüringen** die Ausschreibung des rund 223 km langen Schienennetzes im Süden des Freistaates. Damit gehen rund 12% der gesamten Zugleistungen in Thüringen auf die Bietergemeinschaft zweier NE-Bahnen über. Die EIB fährt bereits heute rund 8000 Zugkilometer auf vier Strecken. Es handelt sich dabei um die Strecken Eisenach – Meiningen – Eisfeld – Sonneberg, Sonneberg – Lauscha – Neuhaus – Probstzella sowie Wernshausen – Zella-Mehlis. Noch offen ist die Vergabe der Verkehrsleistungen Bad Salzungen – Vacha. Der Vertrag geht über 15 Jahre. Das Land begründete den Zuschlag an die beiden Bahnen mit Kosteneinsparungen von rund 10 Mio DM/Jahr. Anlass für die Ausschreibung und Vergabe war möglicherweise, dass Thüringen seit langem mit dem Angebot der DB AG unzufrieden ist.

Ein neuer Logistikzug versorgt seit Juli fünfmal die Woche das Opelwerk in Eisenach mit Autoteilen, die in Bochum und Antwerpen gefertigt werden. Dabei kommen Waggons spezieller Bauart zum Einsatz.

Seit 1.6. verkehrt der **ETR 470 der Cisalpino AG, Bern, auf der Strecke zwischen Stuttgart und Mailand.** Zwischen Stuttgart und Zürich ergänzen drei Zugpaare des ICE-T der DB dieses Angebot. Die Fahrzeiten betragen zwischen Stuttgart und Zürich 2 h und 45 Min und zwischen Stuttgart und Mailand 6 h und 45 min,
Die Neigetechnik des ETR entspricht dem bewährten System von Fiat Ferroviaria.

Die Deutsche Eisenbahngesellschaft (DEG) erhielt vom Land Schleswig-Holstein einen Vertrag über rund 2,4 Mio km/Jahr für den Schienenpersonennahverkehr. Dazu hat die DEG die **Nord-Ostsee-Bahn (NOB)** gegründet. Zur Umsetzung des Stundentaktes wird die NOB neun moderne Triebwagen der Firma Alstom einsetzen.

Zwischen dem Elbehafen Brunsbüttel und Hamburg-Billwerder (Umschlagterminal für den Kombinierten Verkehr) – 110 km Strecke, fährt seit 18.5. der **„Hoyer-Shuttle"** der Fa, Hoyer GMBH, Hamburg montags bis freitags. Dieser Shuttle hat damit eine eigene Zugverbindung. Das erforderliche Personal, Lok (sie kommt von der ehemaligen Reichsbahn und Wagenpark sowie das eisenbahntechnisch Knowhow bringt die Rhein-Sieg-Eisenbahn, Sitz Bonn, ein. Hoyer ist für das Auslastungsrisiko verantwortlich, betreut die Container und bucht Plätze für den Hauptlauf bei DB Cargo für die Weiterfahrt ab Hamburg. Damit werden jährlich 3000 Lkw-Fahrten durch Hamburg eingespart. Bei den Transporten handelt es sich im wesentlichen um Chemiefrachten (Fa, Bayer), von den etwa 50% Gefahrgut sind.
100 km sind eigentlich eine Vor- bzw. Nachlaufdistanz, die in der Regel der Lkw übernimmt. Es ist erfreulich, dass hier die Schiene auch aus logistischen Gründen zum Zuge kam.

Die Aufteilung der Instandhaltungsaufgaben zwischen DB Netz und **DB Bahnbau** war nicht erfolgreich. Deshalb wird die gesamte Instandhaltung wieder von DB Netz übernommen und damit die seit März 1998 bestehende Arbeitsteilung wieder rückgängig gemacht. Die betroffenen Mitarbeiter kehren zu DB Netz zurück. Die Neuaufteilung der Zuständigkeitsbereiche sieht wie folgt aus:
Inspektion, Wartung, Weichenpflege und Instandsetzung sowie die Betreiberfunktion bei Baumassnahmen liegen bei DB Netz, sofern nicht im Einzelfall die DB Bahnbau oder Dritte damit beauftragt werden.
DB Bahnbau übernimmt schwerpunktmässig die Bauproduktion, mit den Aufgaben Fertigung/Werkstätten, Montage/Umbau/Rückbau/Neubau, Grossinstandsetzungen sowie Oberbauschweissungen und Ingenieurbau.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat für die für den S-Bahn-Verkehr in Hannover bestimmten **Triebwagen der Baureihe ET 424**, die bereits im Februar 1998 offiziell vorgestellt wurden, bis heute keine Zulassung gegeben. Die neuen Triebwagen sollten bereits ab Sommerfahrplan 1999 planmässig in Hannover eingesetzt werden. Stattdessen sollen die ursprünglich für Düsseldorf vorgesehenen ET 423 den S-Bahn-Verkehr in Hannover übernehmen, damit ein reibungsloser Ablauf während der EXPO 2000 sichergestellt werden kann.

DB Cargo und DB Netz haben eine gemeinsame Tochtergesellschaft **DB Verkehrsbau Logistik GmbH** gegründet. Sie soll den Einkauf und die Logistik von Oberbaumaterial als durchgehende Prozesskette mit Verantwortung und Kompetenz in einer Hand realisieren. Die Transportlogistik bezieht sich auf Transportleistungen vom Lieferanten zum Bahnhof vor der Baustelle, aber auch auf Transport- und Logistikleistungen innerhalb von Baustellen. DB Cargo hält einen Fuhrpark von zum Teil hochmodernen Spezialwaggons für Baustofftransporte aller Art bereit. Über sie disponiert die Verkehrsbau Logistik GmbH. Zu ihren Aufgaben gehört auch die Bereitstellung vielfältiger Arbeitszugleistungen.

Der **Dresdener Flughafen** wird an das Bahnnetz angeschlossen. Die Arbeiten sind in vollem Gange. Im Flughafen entsteht ein unterirdischer Bahnhof. Die Gesamtkosten der Flughafenanbindung sind mit 84,3 Mio DM veranschlagt. Ab Mitte nächsten Jahres werden Flugreisende den Flughafen vom Hauptbahnhof aus in 22 min erreichen können.

Die DB AG hat bei der Fa. Alstom LOB GmbH, Salzgitter, 30 Stück eines **leichten Dieseltriebwagens, den Alstom entwickelt hat**, gekauft. Das erste Fahrzeug wurde bereits ausgeliefert. Das Fahrzeug soll im SPNV auf Strecken mit schwachem und mittlerem Verkehr eingesetzt werden. Es ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt. *(Siehe rechts nebenstehendes Bild)*

Der **Lehrter Bahnhof**, der grösste Bahnhofsneubau in Europa, wird erst im Jahre 2005 in Betrieb gehen. Schuld daran ist ein Wassereinbruch in einen Senkkasten, der geflutet werden musste. Das Gesamtprojekt einschliesslich des 3,5 km-langen Tiergartentunnels, das auf 4,5 Mrd DM veranschlagt war, wird teurer. Auch der Lehrter Bahnhof, mit 800 Mio DM veranschlagt, verteuert sich.

DB Cargo will knapp 100 Mio DM in die **Modernisierung des Güterwagenparks** investieren. Insgesamt 2.450 Neubeschaffungen von modernem Equipment sowie Umbauten und Anmietungen stehen für 1999/2000 auf der Einkaufsliste. Darüber hinaus sollen 24 Spezialbehälter für den Kombinierten Verkehr und 30 Spezial-Sattelanhänger beschafft werden. Rund 130.000 Waggons umfasst derzeit der Fuhrpark. Er wird zur Jahrtausendwende auf rund 120.000 komprimiert. Ausgemustert werden neben überaltertem Material vor allem die Restbestände der alten Stückgutwagen.

Auf dem nördlichen **Werksgelände der BASF AG** in Ludwigshafen wurde Mitte August der Bau eines 55 Mio DM teuren **Kombi-Terminals** gestartet. Mit drei Portalkränen sollen jährlich rund 115 000 Ladeeinheiten bewegt werden. Der Bund beteiligt sich an den Investitionskosten mit 37,5 Mio DM. Die Anlage wird vom Werk abgegrenzt und damit öffentlich zugänglich sein. Wenn der Terminal entsprechend den Planungen genutzt wird, würden die Städte Mannheim und Ludwigshafen in der ersten Ausbaustufe um 40 000 Lkw-Fahrten entlastet werden.

Frankfurt an der Oder erhält ein **Güterverkehrszentrum (GVZ).** Mit den Erschliessungsarbeiten wurde am 1.9. begonnen. Das GVZ erhält sowohl Strassen- wie auch Schienenanschluss. Das in unmittelbarer Grenznähe zu Polen liegende GVZ wird vor allem für Verkehre von und nach Mitteldeutschland und Osteuropa von Interesse sein. Die Ansiedlung von Firmen soll vom Land Brandenburg gefördert werden.

Während bei den Häfen Rostock, Wismar, Stralsund in Mecklenburg-Vorpommern die Umschlagzahlen von 1989 bis 1998 gesunken sind, hat **Sassnitz** von 3,07 Mio t auf 5,88 Mio t zugenommen. Rund 140 Mio DM mussten investiert werden, um einen neuen Terminal für die Abfertigung des Schwedenverkehrs in Mukran, das jetzt ebenfalls Sassnitz heisst, zu bauen. Diese Linie ist das Rückgrat des Hafens.

Der Trailerverkehr zwischen Sassnitz und Klaipeda hat mit der Schwäche des Rubel im obigen Zeitraum um 60% abgenommen.
Sassnitz kann sich rühmen, den westlichsten Bahnhof der Russischen Eisenbahn zu haben, mit immerhin 40 km Breitspurgleisen. Über Klaipeda verläuft die Fracht nicht nur nach Russland, sondern auch nach Zentralasien und in die Mongolei. Russische Kühlzüge werden mit Fleisch aus EU-Beständen beladen, auch Baumaschinen sind ein häufiges Transportgut. Über diese Breitspurverbindung soll künftig mehr Gut aus Russland in Richtung Europa kommen. Hier geht es vor allem um Holz, Papier und Chemikalien, die der Hafen Sassnitz akquirieren möchte. Bereits seit 10 Jahren kommen Breitspurwagen mit Mineralölprodukten in Sassnitz an, die nach Hamburg weitergeleitet werden.

Ende Juni wurde der **Umschlagbahnhof Weil am Rhein** eingeweiht. Für ihn wurde der ehemalige Rangierbahnhof Basel Badischer Bahnhof genutzt, der an das Strassen- und Schienennetz gut angebunden ist und spätere Erweiterungen ermöglicht. Der Bahnhof liegt sowohl auf deutschem wie schweizerischem Hoheitsgebiet, was ein besonderes zolltechnisches Abfertigungsverfahren erfordert. Die Anlage umfasst 6 Umschlaggleise und ist an den Gleisspitzen mit Fahrdraht überspannt, was eine direkte Ausfahrt der Züge ermöglicht. Zwei Kräne überspannen die 6 Gleise und sind damit die grössten Krananlagen der DB auf Umschlagknoten. An der Finanzierung des Bahnhofs von 37 Mio DM waren Bund, EU und DB Netz beteiligt.

Die bereits 1886 in Betrieb genommene **Strecke zwischen Landsberg und Schongau** wurde von der DB AG für den Reiseverkehr stillgelegt. Seit 1997 betreibt die Augsburger Lokalbahn den noch verbliebenen Güterverkehr auf der Strecke. Nach dem Willen der Kommunen und auf Grund von Bürgerinitiativen soll die Strecke mit modernen Nahverkehrswagen wieder bedient werden. Im Juli gab es erste Pendelfahrten mit einem Regioshuttle der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Der **Eurotunnel** sieht sich weiter auf dem Wege der Konsolidierung. Im ersten Halbjahr 1999 schloss die Betreibergesellschaft mit einem Betriebsgewinn von 85 Mio GBP (ungefähr 129 Mio Euro) ab (77% über dem Vorjahr). Der Umsatz stieg auf 327 Mio GBP (+ 16%). Die Zahl der beförderten Lkw hat um 12% auf 381.000, die der beförderten Pkw um 5,7% auf 1,6 Mio Einheiten zugenommen. Mit dem Eurostar wurden 3 Mio Reisende befördert (= +/- 0). Der Schienengüterverkehr hat dem Vernehmen nach die Erwartungen nicht erfüllt.

Die **Binnenschiffer in Deutschland** haben im vergangenen Jahr so viele Güter transportiert wie noch nie. Nach Angaben des statistischen Bundesamtes stieg die Transportleistung um 3,4% auf 64,3 Mrd tkm, die transportierte Gütermenge stieg um 1,2% auf 236,4 Mio t. Dieser Zu-

wachs ging vor allem zu Lasten der Bahn, deren Frachtaufkommen um 3,3% auf 305,7 Mio t zurückging.

Bei der Betrachtung der beiden **Tunnelkatastrophen Mont Blanc und Tauern** (der Tauerntunnel wurde im September wieder für den Verkehr freigegeben) im Alpenraum und den zu ergreifenden Massnahmen sollte man nicht die Alpenkonvention, auf die sich die Alpenländer einschliesslich der EU im Jahre 1991 verständigt haben, vergessen. In Artikel 2 steht unter Verkehr, dass die Länder geeignete Massnahmen ergreifen werden „mit dem Ziel, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen Verkehrs auf ein Mass zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonforme Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität".

Die GRV meint, was die Schaffung geeigneter Infrastrukturen für die Schiene anbelangt, ist abgesehen von der Schweiz im Alpenraum nicht viel zu spüren.

Im Halbjahresbericht der Italienischen Staatsbahnen (FS) wird mitgeteilt, dass das Güterverkehsaufkommen in den ersten fünf Monaten um 12,1% auf 10,41 Mio t gesunken ist. Die Entwicklung der Einnahmen verlief günstiger, sie lagen mit 549 Mio ITL um 9,9% höher als im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres. Im Bereich des Personenverkehrs wurden schwarze Zahlen geschrieben mit Einnahmen von 1.413 Mrd ITL = 5,1%. Die Gesamteinnahmen blieben um 7,2% hinter der Zielgrösse von 5401 Mrd ITL zurück.

Verschiedenes

Anfang Mai wurde am Münchener Flughafen erstmalig auf der Welt eine **öffentliche Tankstelle für flüssigen Wasserstoff** (heruntergekühlt auf - 2500) eingerichtet. Betankt wird mit einem vollautomatischen Tankroboter. Hier tanken umweltfreundlich mit Wasserstoff betriebene Flughafenbusse. Zu Testzwecken können hier auch entsprechend umgerüstete Pkw u.a. 7er BMW, tanken. Die Kosten betrugen 34 Mio DM.
In Hamburg wurde Europas erste öffentliche Tankstelle für gasförmigen Wasserstoff eingerichtet.

Die eingeführte **„Ausländersteuer"**, die deutsche Auftraggeber bei Beschäftigung ausländischer Firmen erheben und abführen sollte, hob Finanzminister Eichel aufgrund von massiven und berechtigten Protesten von Industrie, Handel und Verkehrswirtschaft rückwirkend zum 1.4.99 wieder auf.

Vom **Bundesverkehrsministerium** zogen vier der ingesamt sieben Abteilungen nach Berlin, nämlich die Grundsatzabteilung, die Zentralabteilung, und die beiden Fachabteilungen für Wohnungswesen sowie Bauwesen und Städtebau. Teile und Referate dieser Abteilungen bleiben jedoch in Bonn. Ebenso verbleiben in Bonn die Abteilungen Eisenbahnen/Wasserstrassen, Luft- Raumfahrt/-Schiffahrt und Strassenbau/Strassenverkehr.

Das **Deutsche Verkehrsforum** wird ab April 2000 in Berlin sein. Das Forum hält dies für notwendig, um die Kontakte zur Bundesregierung und zum Parlament zu sichern. Als Standort wurde ein Anwesen in der Klingelhöfer Strasse gewählt, die in der Nähe des Regierungsviertels liegt.

Der Entwurf einer Änderung der **Gefahrgutbeauftragtenverordnung**, den das Bundesverkehrsministerium im Juli der Wirtschaft vorlegte, verlangt, dass man den EU-Schulungsnachweis nicht mehr ohne eine Prüfung erhält. Bisher musste eine Prüfung nicht bestanden werden, allerdings lief die Lizenz dann früher ab. Diese Regelung war auf Kritik der EU-Kommission gestossen.

Durch das **Duty-free-Verbot** werden die Airports etwa 14% weniger Einnahmen haben.

Zu den Tunnelunfällen in jüngster Zeit ist anzumerken: Seit fast einem halben Jahrhundert ist bei der Eisenbahn die Temperaturüberwachung an fahrenden Fahrzeugen, die sogenannten **„Heissläufermelder"**, Stand der Technik. Im Strassenverkehr sind solche Temperaturüberwachungen offensichtlich unbekannt.

Die Fa. Siemens hat bei der **Firma Krauss-Maffei-Verkehrstechnik**, München, seit Mitte Juli ihren bisherigen Anteil von 25% auf 75% aufgestockt. Krauss-Maffei hält damit noch 25%. Die unternehmerische Verantwortung liegt jetzt bei Siemens. Krauss-Maffei

erzielte im vergangenen Jahr mit rund 400 Mitarbeitern einen Umsatz von 259 Mio DM. Mehr als zwei Drittel waren gemeinsame Projekte mit Siemens. Siemens will mit Hilfe von Organisationsänderungen einerseits Kosten sparen und andererseits den Umsatz auf 550 Mio Dm steigern. Mittelfristig sollen im Lokomotivbau die Firmen Adtranz und Alsthom überholt werden.

Der österreichische Verfassungsgerichtshof hat am 25.6.99 entschieden, dass der **Semmering-Basistunnel** gebaut werden darf. Der Gerichtshof war von dem mit der Projektierung des Tunnels beauftragten Unternehmen angerufen worden, weil das Bundesland Niederösterreich im Rahmen eines Widerspruchs auf Basis des österreichischen Naturschutzgesetzes den Bau des 22 km langen Tunnels blockiert hatte.

Seit 28.8. wurde der **Tauerntunnel** wieder für den Gesamtverkehr geöffnet. Die Kosten für Sanierungs- und Verbesserungsmassnahmen beliefen sich auf 120 Mio Schilling. Die Sperrung hatte nicht das eigentlich erwartete Verkehrschaos gebracht.

Personalia

Dr. Christof Franz, bisher Leiter der zentralen Konzernentwicklung, wird Nachfolger von Axel Nawrocki und damit Vorstandsvorsitzer von DB Reisen & Touristik.

Dipl.-Ing. Rolf Behne wurde am 16.4.99 nach acht Jahren Leitung des VDEI verabschiedet. Sein Nachfolger wurde **Gregor Janssen**.Rolf Behne, bisheriger Bundesvorsitzender des Verbandes Deutscher Eisenbahningnieure (VDEI) - ER geht auch bei der DB AG mit Ablauf des Monats September in den Ruhestand.

Dr.-Ing., Dipl.-Ing. Reiner Maria Gohlke ist am 29.7. 65 Jahre alt geworden. Er war acht Jahre lang Vorsitzer des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn und ist heute Vorsitzer der Geschäftsführung des Süddeutschen Verlages.

Reinhard Klimmt (57), bisher Ministerpräsident des Saarlandes, übernahm am 30.9.99 die Nachfolge von Müntefering als Bundesverkehrsminister. Müntefering soll Generalsekretär der SPD werden. Bundeskanzler Schröder sagte über Klimmt: „Wir sind ja beide Automänner".

Dieter Lindenblatt hat am 1.8. das von DB Cargochef Dr. Sinnecker in Personalunion mitgeleitete Ressort Marketing/Vertrieb übernommen. Damit sind alle fünf Vorstandsbereiche bei DB Cargo besetzt.

Hartmut Mehdorn, 57, bisher Chef der Heidelberger Druck, wird Nachfolger von Dr. Ludewig bei er DB AG.

Werner Mössinger, Vorsitzender des Konzernbetriebsrates der DB AG, geht in den Ruhestand, Günther Kirchheim wird Nachfolger.

Dr. Wilhelm Pällmann ist als Vorsitzer einer 12-köpfigen Kommission zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung berufen worden. Dies soll neue Finanzierungsformen für die Bundesverkehrswege finden.

Die **Spanierin Loyola de Palacio** wurde neue EU-Kommissarin für Verkehr. Der bisherige Verkehrskommissar Neil Kinnock wurde Vizepräsident der EU-Kommission und übernimmt dort die Zuständigkeit für Personal und Verwaltung.

Peter Reinhardt, Vorstand in der DB AG für Immobilien, Recht und Personenbahnhöfe, ist am 31.7.99 in den Ruhestand getreten. Zuständig für Rechtsangelegenheiten ist Dr. Horst Föhr. Alle bisherigen Aufgaben hat Dieter Ullsperger, Vorstandsvorsitzender der DB Station&Service AG. Der Aufsichtsrat hat Ullsperger über seine bisherige Funktion hinaus auch in den Vorstand der DB AG berufen.

Heiner Rogge soll Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Spedition und Logistik (BSL) werden. Rogge war von 1974 bis 1991 beim DIHT in Bonn und anschließend bei der IHK für München und Oberbayern tätig. In der Folgezeit war er Geschäftsführer bei der Bayerischen Trailerzuggesellschaft, bis er zuletzt als Geschäftsführer der Niederrheinischen IHK in Duisburg arbeitete.

Josef Windsinger, Ehrenvorsitzender des Verbands der Deutschen Eisenbahningeniere (VDEI), an dessen Spitze er von 1982 bis 1992 stand, feierte am 25.4.99 seinen 70. Geburtstag. Windsinger war von 1992 bis 1998 Generalsekretär der Union Europäischer Eisenbahningenieurverbände (UEEIV).
Die GRV gratuliert dem Jubilar sehr herzlich.

Henner Wittling, zuletzt saarländischer Kultusminister, wird neuer beamteter Staatssekretär im BMVBW und löst Matthias Machnig ab, der in die SPD-Parteizentrale wechselt.

Verstorben sind:

Dr.-Ing. Walter Gerlach, zuletzt Präsident der Bundesbahndirektion Nürnberg, gest. am 18.9.99.

Dr.jur. Ernst Peters, zuletzt Präsident der Bundesbahndirektion Hannover, gest. am 23.10.99.

Neuerscheinungen

Martin Hüsing, Die Flächenbahn als verkehrspolitische Alternative, Wuppertalinstitut für Klima, Umwelt und Energie. Preis 39,80 DM, über den Buchhandel zu beziehen.
Wichtige These des Buches: Mit innovativer Technologie lässt sich das Bahnnetz in Deutschland bis in die ländlichen Regionen ausdehnen und im Halbstundentakt bedienen, ohne dass mehr Kosten entstehen als für den heutigen Betrieb.

Der **VCD** hat die **Auto-Umweltliste `99** herausgegeben. Sie ist beim VCD, Postfach 170 160, 53027 Bonn, gegen 5 DM in Briefmarken zu erhalten.
Hiernach verbraucht ein neuzugelassener Pkw heute nur 1 l weniger als vor zehn Jahren (Rückgang von 8,7 auf 7,7 l). Im Stadtverkehr liegt der Wert noch immer bei 10,5 l. Spitzenreiter sind VW Lupo, Daihatsu Cuore und Opel Corsa.

Der VCD hat eine **Neuauflage der Deutschlandkarte für Bus und Bahn** herausgegeben. Sie ist für 24,80 DM inklusive Versand bei der obengenannten Adresse des VCD zu beziehen.

Gedruckt auf 100% chlorfrei gebleichtem Papier.

Die GRV wünscht ihren Lesern ein frohes Weihnachtsfest und alles Gute für das Jahr 2000.

In eigener Sache:

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

Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e. V.,

Konto Nr. 63284-431 beim Postscheckamt Essen (Bankleitzahl 360 100 43).

Herausgeber: Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e.V.
Mitglied des Deutschen Naturschutzringes (DNR)
Brombergerstr. 5, 40 599 Düsseldorf
Telefon: (0211) 74 15 07

Verantwortlich im Sinne des Presserechts: Dr.-Ing. Alfons Thoma
Amsterdamerstr. 10
53117 Bonn
Telefon: (0228) 6899982
Fax: (0228) 6899984