Folge 44 Juli 2000

GRV Nachrichten

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

30 Jahre GRV

Werner Kammer

Am 20. Juli 2000 jährt sich der Tag, an dem vor 30 Jahren die Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e.V. gegründet wurde. Zwölf verkehrspolitisch engagierte Bürger aus der ganzen Bundesrepublik trafen sich in Düsseldorf, um den gemeinsamen Vorstellungen von einer anderen, an gesamtwirtschaftlichen Grundsätzen orientierten, humanen und umweltgerechten Verkehrspolitik ein wirkungsvolles Sprachrohr zu geben. Aus Anlass des 25-jährigen Bestehens der Gesellschaft haben die GRV-Nachrichten in Folge 25 (Sept. 1995) ausführlich über die Vorgeschichte, die Gründungsphase, den Forderungskatalog und die folgenden Jahre berichtet. Trotzdem sei an dieser Stelle noch einmal auf den Kern unserer damaligen Forderungen hingewiesen:

- Wirksame Bekämpfung der hohen Unfallrate im Strassenverkehr,
- energische Schritte zur Lärm- und Abgasverminderung,
- Beachtung von Fragen des Städtebaus sowie des Natur-, Landschafts- und Wasserschutzes beim Ausbau der Verkehrswege,
- gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analysen vor jedem Neu- und Ausbau,
- verursachergerechte Anlastung der Wege- und der externen Kosten des Verkehrs,
- Bereitstellung ausreichender Mittel für eine durchgreifende Modernisierung und Erweiterung des von der Verkehrspolitik lange vernachlässigten öffentlichen Verkehrs:
  - Fernschnellverkehr mit modernen Triebwagen,
  - Neutrassierung von behindernden Streckenabschnitten,
  - Neu- und Ausbau von S-Bahnen in Ballungsgebieten,
  - Containerisierung des hochwertigen Güterverkehrs,
  - Ausbau von U- und Strassenbahnsystemen und Verknüpfung mit Bus und Taxi,
  - Einrichtung von Verkehrsverbünden.
- Berufsverkehr: Umwandlung der „Kilometerpauschale" nur für Pkw-Nutzer in eine allgemeine „Entfernungspauschale".
- Erhöhung der Mineralölsteuer zwecks besserer Abdeckung der gesamtwirtschaftlichen Kosten des Strassenverkehrs,

Inhalt (u.a.)

30 Jahre GRV 1

Verkehrspolitik
Zur Sicherheit auf Schiene und Strasse 3
Webfehler der Bahnreform 10
Stellungnahmen zur Bahnreform 11
Geändertes Verhältnis von Bündnis 90/Die Grünen zur Bahnreform 12
Lkw-Verkehr wächst überproportinal 13

Bahnen
Bilanzpressekonferenz der DB AG 15
DB AG will an die Börse 18
Fonds soll Personalkosten senken 20
Zur Flächenbahn 21
Kritik an Bahnindustrie 22
Zum Unfall von Eschede 23
Zum Eisenbahnunfall in Brühl 23

Andere Verkehrsträger
Höhere Buss- und Verwarnungsgelder 25
Der Flugverkehr 25
Fahrradmasterplan 25

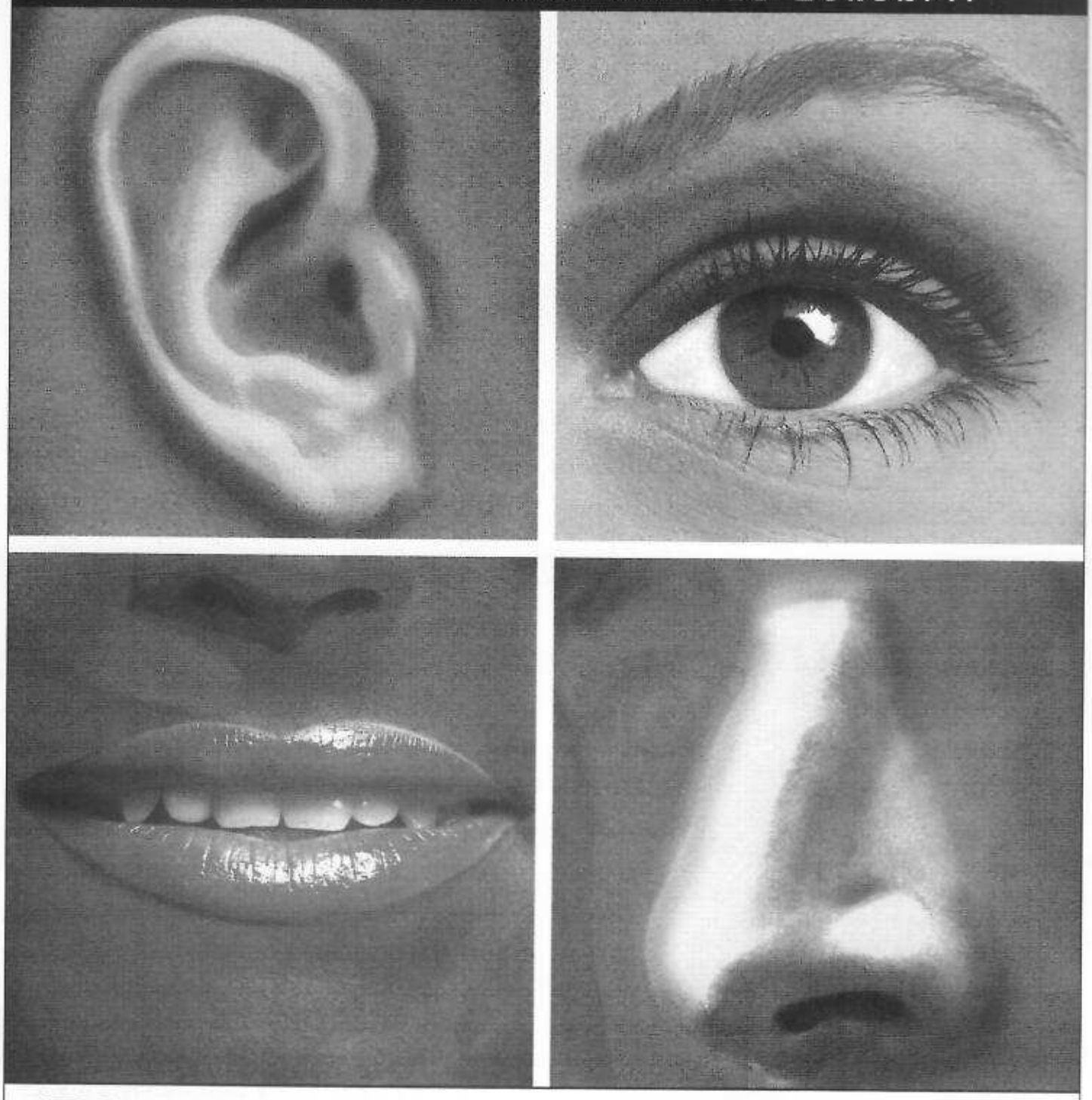
Ausland
ÖBB wollen 80% der Nebenbahnen stillegen 26
SBB erwirtschafteten Überschuss 26
Die bahnfreundliche Schweiz 27
Sinneswandel der Franzosen beim Bahnzugang 27
Alpentransit 28
Die Russischen Bahnen 29

Umwelt
Bahn und Umweltverbände erwarten den vollständigen Abbau von Wettbewerbsnachteilen 30
Ökoautos 30
Umwelteinfluss des Verkehrs 31

Kurzberichte 31

Personalia 32

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
freundlich & fair

UND DEVK-VERSICHERUNGEN. UNSERE PARTNERSCHAFT – IHR VORTEIL.

- Einführung einer fahrleistungsabhängigen Lkw-Steuer,
- Parkraumbewirtschaftung in den Städten,
- Streichung aller Betriebssubventionen für den Regionalluftverkehr.

Nach dreissig Jahren bleibt festzustellen: Viele unserer damaligen Forderungen sind inzwischen erfüllt, andere zumindest in der öffentlichen Diskussion. Als relativ kleine Gruppe von „Überzeugungstätern" haben wir stets auf die Überzeugungskraft der besseren Argumente gesetzt und dabei schon früh die grossen Umweltverbände als Mitstreiter gewinnen können.
Seit 1986 erscheint etwa viermal im Jahr in hoher Auflage unser Sprachrohr, die „GRV-Nachrichten". Sie werden seitdem an Verkehrspolitiker des Bundes, der Länder und der Parteien, an die einschlägigen Ministerien, an Verkehrswissenschaftler und Verkehrswirtschaftler, an Institutionen und Verbände sowie an interessierte Bürger versandt. Die Resonanz ist gut. Das Blatt wird als wertvolles Informationsinstrument betrachtet. Wir sind sicher, dass es als Multiplikator dient und wesentlich zur Verbreitung unserer verkehrspolitischen Vorstellungen beiträgt.
Nach wie vor betrachten wir als vordringliches Ziel die Durchsetzung des Verursacherprinzips. Soziale Marktwirtschaft erfordert unverfälschte Wettbewerbsverhältnisse und ehrliche Kostenzurechnung! Deshalb fordern wir die Harmonisierung der Steuern und der Wegeabgaben. Es geht nicht an, dass die Bahn mit der vollen Mineralölsteuer und Mehrwertsteuer belastet wird, während das Flugzeug davon befreit ist. Und es geht auch nicht an, dass die Bahn voll für ihre Trassenkosten aufkommt, während der schwere Lkw und das Binnenschiff – es zahlt auch keine Mineralölsteuer – nur wenig oder gar nichts zu ihren externen Kosten beitragen. Im übrigen sollte der Bund nicht aus der finanziellen Verantwortung für den Zustand der Strecken und den Erhalt der Verfügbarkeit der Eisenbahn entlassen werden.

Verkehrspolitik

Zur Sicherheit auf Schiene und Strasse

Alfons Thoma

1. Allgemeine Grundsätze

Eine absolute Sicherheit gibt es nicht! Aber die Technik trägt dazu bei, bestehende Risiken zu mindern.
Als eindeutige Mindestgrenze für die Sicherheitsstandards im **Schienenverkehr** ist **der bereits erreichte Sicherheitsstandard** festgelegt; sicherheitliche Fragestellungen sind somit weitgehend rein quantitativen, betriebswirtschaftlichen Überlegungen entzogen, und der Grundsatz, dass bei allen zukünftigen Massnahmen mindestens die gleiche Sicherheit wie bisher erreicht werden muss, stellt die oberste Leitlinie jeglicher Entscheidung im sicherheitstechnischen Bereich dar.
Bei der **Strasse** regelt die Strassenverkehrsordnung (STVO) das Verhalten der Teilnehmer am Strassenverkehr. Es sei erlaubt, hier den §1 ins Gedächtnis zu rufen:
Grundregeln:
(1) Die Teilnahme am Strassenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
(2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Die Verkehrszulassungsordnung (STVO) enthält die Bestimmungen über die Zulassung von Strassenfahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Strassen. In ihr ist eine Reihe von Vorschriften enthalten, die besonders der Sicherheit der Beteiligten dienen. Aus Platzgründen kann hierauf nicht näher eingegangen werden.

Bestimmte Einrichtungen gehören zum unverzichtbaren Sicherheitsbestandteil der Strassenfahrzeuge, z.B. Sicherheitsgurte, andere, z.B. Airbags, werden vom Hersteller angeboten, sind zwar nicht vorgeschrieben, aber meist schon im Gebrauch. Es gäbe noch Möglichkeiten, die Strassenfahrzeuge, z.B. zum Schutz von Fussgängern, sicherer zu machen, aber die Autokonzerne bremsen gegen den Willen der EU. Wegen der hohen Anzahl von Schäden sind die Halter von Fahrzeugen verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung abzuschliessen.

2. Zur Sicherheit im Strassenverkehr

Im Strassenverkehr ist eine erlebbare Eigenschaft die Möglichkeit, zeitlich und räumlich die individuellen Transportbedürfnisse spontan zu erledigen. Die Strasseninfrastruktur steht jedem Interessenten ohne Voranmeldung jederzeit zur Verfügung. Dafür muss jeder Verkehrsteilnehmer selbständig seinen Weg auf der zweidimensionalen Fahrbahn finden. Die direkte Beeinflussung des Fahrzeugs erfolgt nur durch den Fahrer. Zwischen den Verkehrsteilnehmern findet bis heute kein organisierter Informationsaustausch statt. Abgesehen von Schildern und Fahrbahnmarkierungen, Bremsleuchten, Fahrtrichtungsanzeigern usw. erfährt er keine auf seinen konkreten Ort bezogene Unterstützung; es sei denn, ein Routenführer ist installiert. Erst neueste Entwicklungen wie abstandssensitiver Tempomat, Sichtverbesserungssysteme, automatische Kolonnenfahrt (elektronische Deichsel) sind noch Gegenstand der Forschung.

Aufwendige Schutzsysteme zur Reduzierung von Unfallfolgen (passiver Schutz) gehören heute zur Standardausrüstung der Strassenfahrzeuge wie z.B. Knautschzonen, Airbag, Sicherheitsgurte, breite Stossfänger usw.

Im Strassenverkehr geben die Tabellen von „Verkehr in Zahlen" (1999) über das Unfallgeschehen Auskunft:

Jahr	Unfälle mit Personenschaden in Tausend	Getötete	Schwerverletzte in Tausend
1980	379,2	13041	149,0
1981	362,6	11674	139,4
1982	358,7	11608	138,8
1983	374,1	11732	145,1
1984	359,5	10199	132,5
1985	327,7	8400	115,5
1986	341,9	8948	117,9
1987	325,5	7967	108,6
1988	342,3	8213	111,0
1989	343,6	7995	107,8
1990	340,0	7906	103,4
1991	385,1	11300	131,3
1992	395,5	10631	130,4
1993	385,4	9949	125,9
1994	392,8	9814	126,7
1995	388,0	9454	123,0
1996	373,1	8758	116,5
1997	380,8	8549	115,4
1998	377,3	7792	108,9

Hieraus ist zu sehen, dass vor allem durch die passiven Schutzeinrichtungen an den Fahrzeugen die Zahl der Verkehrstoten trotz der enormen Zunahme des Strassenverkehrs (Motorisierter Individualverkehr 1980 477,4 Mrd Personenkm, 1998 755,7 Mrd Personenkm) signifikant abgenommen hat. Dagegen ist die Zahl der Unfälle unverändert hoch geblieben. Die Zahl der Schwerverletzten hat über die Gesamtperiode um etwa 40000 abgenommen. Auch der Unfallsprung nach der Wiedervereinigung der beiden Teile Deutschlands wird deutlich.
Es ist festzustellen, dass es immerhin gelungen ist, die Zahl der Verkehrstoten nach dem Höchststand in 1970 bis heute um 65% abzusenken. Damit steht die Bundesrepublik – **ohne grundsätzliches Tempolimit auf den Autobahnen** – an der Spitze der europäischen Staaten.

3. Zukunftsideen für einen sicheren Strassenverkehr

Auf der Strasse gäbe es technische Möglichkeiten, die gewählte Fahrspur und den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einzuhalten. Durch Airbag, Sicherheitsgurt, Knautschzonen sowie einen gut ausgerüsteten Rettungsdienst konnten die tödlichen Unfälle auf der Strasse signifikant zurückgeführt werden.
Auch das Schlupfregelsystem ABS gehört hierher. Mit dem Projekt „PROMETHEUS" entstand die Idee des Abstands- und Geschwindigkeitsreglers zur Nutzung vor allem auf Autobahnen: Ein Radarsystem misst Abstand und Relativgeschwindigkeit zum vorausfahrenden Fahrzeug und regelt die eigene Geschwindigkeit so ein, dass dem Vorausfahrenden in angemessenem Abstand gefolgt wird. Dies kann den Fahrer wesentlich entlasten. Bei den Lkw sind sogar Züge denkbar, die mit der sogenannten elektronischen Deichsel in geregeltem Abstand hintereinander herfahren. Es gibt auch Einrichtungen, mit denen man die Fahrspur einhalten kann. Das sind sicher Entwicklungen, die zu einer Verminderung der Risiken beim Fahren auf den Autobahnen führen könnten.

4. Zur Sicherheit im Schienenverkehr

Dagegen ist der Schienenverkehr von vornherein als System konzipiert, in dem der Verkehrsablauf zentral geplant und überwacht wird. Deshalb ist beim spurgeführten und konfliktfrei eingestellten Fahrweg nur eine Abstandssicherung erforderlich (aktiver Schutz). Der Preis dafür ist die Begrenzung der Kapazität der Fahrwege. Der passive Schutz der Reisenden und der Triebfahzeugführer entwickelte sich erst im Laufe der Zeit hin zu den heutigen Regeln.

Bei der Schiene stand immer im Vordergrund das Bestreben, Unfälle zu vermeiden (**aktive Sicherheit**):

Siehe Tabelle auf der nächsten Seite!

Grössere Eisenbahnunfälle – sie kommen in der Bundesrepublik Deutschland verhältnismässig selten vor – stossen immer auf grösstes Interesse in den Medien. Sie erregen grosses Aufsehen. Bei Unfällen auf der Strasse wird schnell zur Tagesordnung übergegangen, auch wenn sie spektakulär sind. Strassenverkehrsunfälle ereignen sich täglich. Eine Studie des „Europäischen Rates für Verkehrssicherheit" (ADAC Motorwelt Heft 8, August 1999) hat festgestellt, dass die Wahrscheinlichkeit, tödlich zu verunglücken, eintritt, wenn

- mit dem Motorrad 6 Mio km,
- als Fussgänger 13 Mio km,
- als Radfahrer 16 Mio km,
- als Autofahrer 125 Mio km,
- auf Fähren/Schiffen 300 Mio km,
- im Flugzeug oder Bus 1250 Mio km,
- in der Bahn 2500 Mio km.

zurückgelegt werden.

Statistisch gesehen ereignet sich ein tödlicher Unfall auf der Schiene auf ca 1 bis 2 Mrd Personenkm. Beim Flugzeug liegt die Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Unfalls ca 3 mal und beim Auto ca 10 mal höher. **Damit ist die Eisenbahn das sicherste Verkehrsmittel.**

Mit der Bahnreform wurden Aufgaben, die die Deutsche Bundesbahn weitgehend selbst ausführte bzw. beim Bundesminister für Verkehr lagen, dem Eisenbahnbundesamt (EBA) übertragen:

Aufgaben	Lösung gestern/heute	Lösung heute/morgen [1]
Abstandshaltung	Fahren im Raumabstand – CIR ELKE) [2]	Fahren im Bremswegabstand
(Zugfolgesicherung)	Sicherung durch Streckenblock	Überwachung durch Positionsmeldungen
Zielabhängige Einstellung und Sicherung der Fahrstrasse (Fahrstrassenlogistik)	Von Stellwerken aus bediente Weichen und Bahnübergänge	Vom Fahrzeug per Funk eingestellte Fahrwegelemente
Situationsabhängige Beeinflussung des Triebfahrzeugführers	Von Stellwerken aus bediente Signale bzw. Führerstandsignalisierung	Funkbasierte Vorgabe der Fahrwegelemente mit jeweiligem Fahrprofil im fahrzeuggestützten Streckenatlas, Führerstandssignalisierung
Überwachung des Fahrprofils	Punkt- oder linienförmige Zugbeeinflussung	Fahrzeugbasierte Überwachung der Bremskurven aus dem fahrzeuggestützten Streckenatlas
Überwachung des Freifahrens von Fahrwegelementen	Streckenbasierte Gleisfreimeldeanlagen	Fahrzeugbasiertes Zugvollständigkeitssystem und Ortung der Zugeinheit

1) Vergleiche die Ausführungen im Abschnitt „Zukünftige Entwicklungen des Bahnsicherungssystems" am Schluss des Beitrags.

2) Bei CIR ELKE wird ein Hochleistungsblock mit sehr kurzen Blockabständen gebaut. Mit entsprechenden Einrichtungen ausgerüstete Lokomotiven können das System nutzen und ermöglichen dadurch eine geringere Zugfolgezeit. Nicht ausgerüstete Lokomotiven können sich nur in den bisherigen Blockabständen folgen. Ursprünglich war geplant, 320 Triebfahrzeuge auszurüsten, inzwischen sind ca. 450 zur besseren Verfügbarkeit ausgerüstet. Das System, mit dessen Realisierung ab 1994 begonnen wurde, ist zu 75 % in Betrieb. Im Oktober 2000 wird der volle Betrieb aufgenommen. Bis zu 30% sollte der Kapazitätszuwachs von Strecken betragen, die damit ausgerüstet sind. Die damalige Deutsche Bundesbahn beschloss, die Strecke Basel – Offenburg mit diesem System auszurüsten und sich damit den viergleisigen Ausbau zu ersparen bzw. ihn hinauszuschieben.
Ob damit eine neue Fessel in der Interoperabilität geschaffen wurde, ist von mir gefragt worden. Die Antwort lautete nein, weil auch unausgerüstete Lokomotiven verkehren dürfen. Solche Züge müssen lediglich höhere Trassenkosten bezahlen, weil sie einem vorausfahrenden Zug nur im alten Blockabstand folgen können.

Technische Zulassung, bauaufsichtliche Freigabe der Ausführungsunterlagen (bei Bauvorhaben), bauaufsichtliche Abnahme und allgemeine Überwachung des betriebssicheren Zustandes.

Die Sicherheit wird auf der Schiene neben der Spurführung durch ein sicheres Signalsystem, z.B. kann ein Signal nur dann auf Fahrt gestellt werden, wenn alle Weichen einschliesslich der Schutzweichen richtig gestellt und festgelegt sind, gewährleistet. Weiter kommt hinzu die Zugfolge im Raumabstand, die bewirkt, dass sich nur ein Zug in der „Blockstrecke" befinden kann (Streckenblock). Dazu kommt die Indusi (induktive Zugbeeinflussung), die vor allem beim Überfahren eines Halt zeigenden Signals den Zug zum Bremsen bringt, und bei Schnellfahrten die sogenannte Linienzugbeeinflussung, bei der laufend der Abstand des Zuges von einem Hindernis festgestellt und darnach die Fahrgeschwindigkeit kontrolliert wird. Der Triebfahrzeugführer wird dadurch gezwungen, die vorgeschriebene Geschwindigkeit einzuhalten. Die Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) schreibt vor, dass Strecken, auf denen mehr als 100 km/h gefahren werden, mit Indusi ausgerüstet sein müssen. (In England ist das i.d.R anders: Bei einem kürzlichen Unfall in Paddington wurde ein Signal durch den Lokführer nicht beachtet, die Folgen waren verheerend. Man hat in England errechnet, dass die Ausrüstung der Strecken mit Indusi teurer ist als die Kosten für Unfallfolgen beim Überfahren von Halt zeigenden Signalen.)
Nicht zu vergessen ist die sogenannte Sicherheitsfahrschaltung, die bei Geschwindigkeiten von mehr als 20 km/h anspricht und bei Dienstunfähigkeit des Triebfahrzeugführers selbsttätig das Anhalten des Zuges bewirkt. Eine ähnliche Einrichtung bei Strassenfahrzeugen, die z.B. einen ermüdeten Führer eines Lastkraftwagens zwingt, die Fahrt zu unterbrechen, gibt es nicht.
Auf der Schiene sind Unfälle wegen eines technischen Versagens des Signalsystems kaum bekannt. Wesentlichen Anteil an Eisenbahnunfällen haben andere technische Einrichtungen(z.B. Räder) und vor allem der „unvollkommene" Mensch. Auch bei der Eisenbahn wird bei Unfällen versucht, den Fahrgast zu schützen, indem die Wagen eine bestimmte Längskraft aushalten müssen. Die EBO enthält hierfür keine explizierten Werte. Sie enthält aber in § 2 eine Generalklausel :

„(1) Bahnanlagen und Fahrzeuge müssen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und

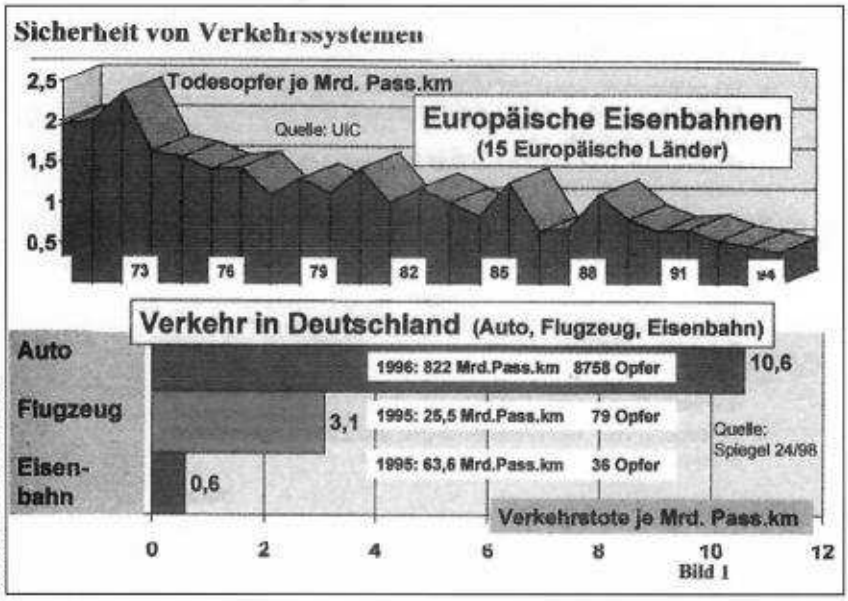


Bild 1

Quelle: VDI Berichte 1546

Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften dieser Verordnung und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, **anerkannten Regeln der Technik** entsprechen.
(2) Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei der Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist."
(Das gilt sicher auch für die Wahl der Radreifen mit Gummizwischenlage, die zu dem schweren Unfall von Eschede führten.)

Bei der **passiven Sicherheit**, die die Unfallfolgen mildern soll, wird ebenfalls nach den Regeln der Technik verfahren.

Bei der Längsfestigkeit der Wagen gelten als anerkannte Regel der Technik die Vorschriften der UIC (Union Internationale de Chemin de Fer) 651, die z.B. für Triebwagen eine Längskraft von 1500 kN im Untergestell und 300 kN unterhalb des Fensters verlangen.

Zwischen spektakulären Unfällen auf der Schiene gibt es immer wieder Stimmen von Verkehrspolitikern und auch von Pseudofachleuten, die meinen, dass der Sicherheitsaufwand bei der Bahn zu hoch sei. Sie verlangen eine Reduzierung dieses Aufwandes aus finanziellen Gründen. Wenn es jedoch zu einem grösseren Unfall kommt, hört man von diesen Forderungen nichts. Im Ernstfall prüft der Richter, ob die anerkannten Regeln der Technik eingehalten sind. Der Bundesgerichtshof hat in seinem Urteil vom 10.10.1978 zur Entgleisung des D 370 bei Rheinweiler grundsätzlich dazu ausgeführt:
.....
„Die Organe der DB hätten Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, die sie nach dem jeweiligen Stand der Technik als verständige, umsichtige, vorsichtige und gewissenhafte Fachleute für das Eisenbahnwesen
1. für ausreichend halten dürfen, um Personen vor Schäden zu bewahren und
2. die den Umständen nach zumutbar sind."

Die Sicherheit im Schienenverkehr ist ein entscheidendes Qualitätsmerkmal und damit ein wesentlicher Wettbewerbsvorteil der Eisenbahn.

5. Vergleich von Schiene und Strasse

Also folgen Schiene und Strasse unterschiedlichen Sicherheitsphilosophien. Auf der Strasse steht die passive, auf der Schiene die aktive Sicherung im Vordergrund, wenngleich die Schiene trotz der seltenen Unfälle die passive Sicherheit ebenfalls entsprechend berücksichtigt.
Zwischen Schiene und Strasse gibt es Synergiepotentiale. Mit kostengünstigen Lösungen kann der Schienenverkehr seine Marktposition stärken.
Um das Sicherheitsverhalten beider Verkehrsträger im Grundsatz zu erfahren, muss man die physikalischen und technischen Merkmale von Schiene und Strasse kennen:

Art	Strasse	Schiene
Haftreibungs-beiwert trocken	0,5 - 0,7	0,2 - 0,3
Haftreibungs-beiwert nass	0,4 - 0,5	0,15 - 0,20
Beschleunigung (m/s^2)	Pkw 2,5 Lkw 0,6 Bus 0,7	S-Bahn 1,0 Schnellzug 0,3 ICE1/ICE2 0,4 ICE3 0,8 Güterzug 0,1
Verzögerung (m/s^2)	Pkw 6,0 Lkw 4,0 Bus 4,0	S-Bahn 1,2 Schnellzug 1,2 Güterzug 0,8
Rollwiderstand (N/t)	Pneu auf Asphalt 100 - 300	Rad auf Schiene 10 -20
Max. Radsatzlasten/ Achslasten	10 t/Achse	22,5 t/Radsatz
Sitzplatzgewicht (kg/Sitzplatz)	Pkw 250 Bus 240	Nahverk.wagen 280 IC-Grossraum 530 ICE1 MW 1.Kl 1100 ICE1 (gesamt) 1170 CE2 (gesamt) 1060 ICE3 (gesamt) 980

6. Zur Sicherheit im Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene

Die Spurführung der Schiene erlaubt es, sehr hohe Geschwindigkeiten (nach der EBO beträgt die zugelassene Höchstgeschwindigkeit 250 km/h; der ICE 3 darf mit 300 km/h fahren) zu fahren. Hier ist die Schiene der Strasse überlegen.
Die hohen Geschwindigkeiten bei der Bahn stellen auf den Neubaustrecken kein höheres Risiko dar. Ein Vorteil der Neubaustrecken ist, dass mit annähernd konstanter Geschwindigkeit gefahren werden kann, sodass hier die Reisenden nicht dauernd Bremsverzögerungen und Beschleunigungen ausgesetzt sind. Auch findet ein Mischbetrieb zwischen Personen- und Güterverkehr untertags kaum statt.
Eine erhöhte Sicherheit ist auf Hochgeschwindigkeitsstrecken auch dadurch gegeben, dass auf ihnen keine Bahnübergänge zugelassen und die Strecken i.d.R. eingezäunt sind.

7. Sicherheitsfragen im internationalen Eisenbahnverkehr

Internationalität und Interoperabilität sind die Stichworte für die heutige Eisenbahnentwicklung. Das EU-Projekt Safetrain und die europäische TSI-Gruppe (Technische Spezifikation für Interoperabilität) verfolgen das Ziel, einheitliche und verbindliche Normen zu schaffen. Safetrain behandelt die Crashsicherheit für alle Zuggattungen und läuft bis 2001. TSI umfasst das gesamte System des Hochgeschwindigkeitsverkehrs (V>250 km/h) und hat kürzlich Gesetzeskraft erhalten.

Der ICE 3 ist bereits für den transeurpäischen Verkehr konzipiert und mit einem komplexen Crashsystem nach einem Lastenheft aus dem Jahre 1996 ausgerüstet. Die Anforderungen dürften weitgehend den Katalog wie TSI und Safetrain umfassen.

8. Schutz der Arbeiter im Gleisbereich

Auch der Schutz von Arbeitern im Gleisbereich verlangt besondere Aufmerksamkeit. In diesem Bereich hat es schon einige beklagenswerte Unfälle gegeben. Rottenwarnanlagen helfen Unfälle zu vermeiden.

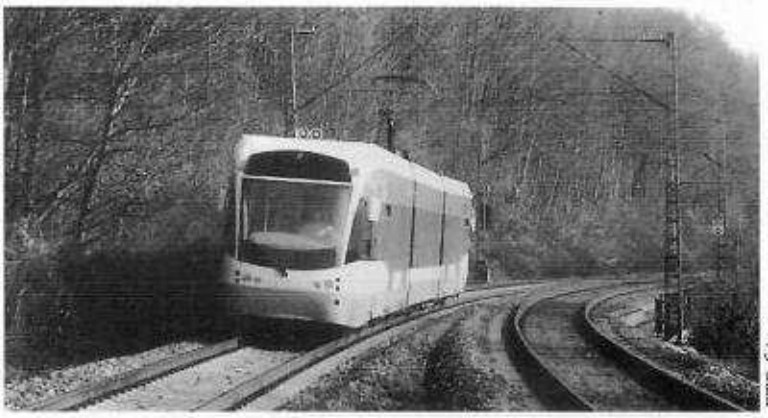
9. Fragen der Zulassung moderner, leichter Schienenfahrzeuge und Mischbetrieb zwischen BOStrab- und EBO-Fahrzeugen

Schwieriger werden die Verhältnisse, wenn bei der technologischen Weiterentwicklung hinsichtlich der Sicherheitsanforderungen noch keine kodifizierten technischen Bestimmungen existieren. „Anerkannte Regeln der Technik" gibt es dann nicht mehr oder zumindest muss von ihnen abgewichen werden. In der Rechtswissenschaft wird eine solche Abweichung von den anerkannten Regeln der Technik zugelassen, wenn „die Sicherheit auf andere Weise gewährleistet ist." Diese Abweichungsbefugnis enthält auch §2 (2) der EBO: „Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln gewährleistet ist".

Dieser Grundsatz, dass ein einmal erreichter Sicherheitsstandard bei künftigen Massnahmen nicht mehr unterschritten werden darf, sondern immer die gleiche Sicherheit wie bisher erreicht werden muss, stellt die oberste Leitlinie jeglicher Entscheidung im sicherheitstechnischen Bereich dar, wenn das Leben oder die Gesundheit von Menschen davon betroffen ist.

Heute treten solche Probleme bei der Zulassung von Leichttriebwagen auf. Die Anforderungen an die Längskräfte beeinträchtigen den Leichtbau von Triebwagen. Jedoch kann die mit den Längskräften verbundene passive Sicherheit unter Gewährleistung gleicher Sicherheit in ertragbare Kollisionsszenarien transformiert werden, welche aus Kollisionsgeschwindigkeit, Kollisionspartner und tolerierten Folgen bestehen. Mit dem Leichtbau werden niedrigere Energieverbräuche und geringere Kosten erzielt.

Um eine Leichtbauweise zu ermöglichen, wurde für einige der Regionaltriebwagen von den Herstellern in Abstimmung mit den Betreibern eine verminderte Längskraft von 600 kN festgelegt. Dies führt zu Schwierigkeiten, wenn derartige Triebwagen auf einem Netz mit EBO-Eisenbahnfahrzeugen zugelassen werden sollen. Dem wird durch die Richtlinien für den Betrieb Leichter Nahverkehrstriebwagen (LNT-Richtlinien) Rechnung getragen. Hier soll die gleiche Sicherheit durch vorwiegend fahrwegseitige und betriebliche Auflagen gewährleistet werden. Die leichten Nahverkehrstriebwagen benötigen zwar eine vollbahnübliche Ausrüstung (Indusi, Zugbahnfunk usw.), müssen aber mit einer BO-Strab-Bremse ausgerüstet sein.
Dies ist beim Regiosprinter geschehen, der eine allgemeine



ETR 6/97

Die Saarbahn auf den Gleisen der DB AG

Bauartzulassung durch das Eisenbahnbundesamt erhalten hat. Der Grundgedanke besteht darin, anstelle der Längskräfte ertragbare Kollisionsgeschwindigkeiten zu fordern (Dynamische Dimensionierung). Dieses Verfahren soll in eine nationale Regel der Technik umgewandelt werden.
Um die Nachweisberichte für verschiedene Sicherheitsfragen und -systeme möglichst einheitlich zu gestalten, wurden „Risikoorientierte Sicherheitsnachweise im Eisenbahnbetrieb" im Auftrag des Bundesministers für Verkehr als Leitfaden 1996 herausgegeben.

Schlechte Verbindungen mit dem Zwang zum Umsteigen haben dazu geführt, den Kunden umsteigfreie Angebote unter Nutzung verschiedener Netze anzubieten. Fahrzeuge bzw. Züge fahren teilweise unter den Bedingungen der BOStrab und der EBO. So verkehren auf der seinerzeitigen KBE-Rheinuferbahn zwischen Köln und Bonn seit dem 12.8.78 Stadtbahnfahrzeuge auf einem grösseren Streckenabschnitt im Mischbetrieb mit dem Güterverkehr. Die Höchstgeschwindigkeit der Stadtbahnfahrzeuge beträgt 100 km/h. Bereits seit 1959 wird auf der Albtalbahn ein Mischbetrieb zwischen Stadtbahnfahrzeugen und Güterzügen durchgeführt. Ähnliches gilt für die Strecke Kassel – Baunatal.
In 1992 startete der Betrieb von 2-Systemfahrzeugen in Karlsruhe (Karlsruhe – Bretten). Die positiven Erfahrungen auf der Pilotstrecke Karlsruhe – Bretten haben die Verkehrsplaner und Kommunalpolitiker ermutigt, das System „Stadtbahn auf Bundesbahngleisen" weiter auszubauen. Im Mai 1994 wurde auf den Bundesbahnstrecken Karlsruhe – Bruchsal, Bruchsal – Bretten, Karlsruhe – Wörth ebenfalls der Stadtbahnbetrieb aufgenommen. Seit dem Juni 1997 fährt die neue Stadtbahnlinie S5 von der Karlsruher Innenstadt bis nach Pforzheim, zum gleichen Zeitpunkt wird die Strecke nach Bretten um weitere 20 km nach Eppingen verlängert. Nach dieser Anfangsphase wurden immer mehr Stadtbahnen auf DB-Gleisen durchgeführt (Saarbrücken, Aachen, Zwickau, Chemnitz). Von Vorteil ist dabei, wenn die Stadtbahnen Regelspurweite aufweisen. Meist müssen Gleichstromfahrzeuge auf DB-Strecken übergehen, die entweder nicht elektrifiziert sind oder mit 15 kV/16 2/3 Hertz Oberleitungen ausgerüstet sind.

ETR 6/97

Regiosprinter der Vogtlandbahn

Wenn gleichzeitiges Verkehren von Stadtbahnen und Zügen der DB nicht ausgeschlossen werden kann, müssen die Stadtbahnfahrzeuge den Anforderungen der EBO entsprechen (s.oben). Zum Beispiel der Regiosprinter, der auf verschiedenen Strecken der DB AG fährt, musste als EBO-gerechter Triebwagen zugelassen und die entsprechende Sicherheitsnachweisführung gegenüber dem EBA erbracht werden, d.h. es musste der Nachweis erbracht werden, dass er mindestens die gleiche passive Sicherheit hat wie ein nach den anerkannten Regeln der Technik dimensionierter Triebwagen. Die damit befassten Ingenieure bestätigten dabei, dass die so oft als innovationshindernd geschmähte EBO keineswegs der Umsetzung neuer Erkenntnisse des Leichtbaus und der Sicherheit im Wege stand. Die Zulassung des Regiosprinters erfolgte in völliger Übereinstimmung mit der EBO und ohne Einschränkungen der LNT-Richtlinie.

Um diese Forderungen zu umgehen, verlangen einige Verkehrspolitiker und auch Fachleute, bestimmte Nebenstrecken nicht nach den Regeln der EBO sondern nach der BO-Strab zu betreiben. Hier eingesetzte Fahrzeuge können dann aber nicht mehr freizügig im Bahnnetz verwendet werden.

10. Fahrautomaten

Besondere Fragen der Sicherheit werden aufgeworfen, wenn man im Schienenverkehr vom Triebfahrzeugführer geführten Zug zum Fahrautomaten übergehen will. Mit dem automatischen Verkehr lässt sich die Wirtschaftlichkeit und Konkurrenzfähigkeit erhöhen. Auch hier gilt, dass die Sicherheit der Fahrautomaten zumindest genau so gross sein muss, wie beim Fahren mit Triebfahrzeugführer. Zusätzlich ist dabei aber auch die gesellschaftliche Akzeptanz gefragt. Sogenannte People-Mover (die H-Bahn in Dortmund seit 1989 und der Skytrain am Flughafen Frankfurt/Main) fahren ohne Triebfahrzeugführer. Ein Peoplemover vom Typ H-Bahn für den Flughafen Düsseldorf ist im Bau und soll bis 2003 fertiggestellt sein. Die neue Pariser Météor Linie ist bereits automatisiert. Dabei sollen gesteuerte Bahnsteigzugangstüren Unfälle bei der Einfahrt von Zügen verhindern. Die zusätzlichen Kosten für die Automatisierung liegen bei 5-10% der Gesamtkosten. Wegen der hohen Sicherheitsanforderungen kommt das automatische Fahren in Deutschland nur sehr zögerlich voran. Fahrerlose, vollautomatische Systeme, die im ÖPNV eingesetzt werden, gibt es in Lyon, Toulouse, Rennes, Paris, Taipeh und in Lille.

Interessant ist das automatische Fahren von Güterzügen:
Zwischen dem Werk Salzgitter der VW AG zum Werk Wolfsburg werden wöchentlich 5000 Motoren befördert. Die DB hatte daran einen Anteil von nur

75%. Die restlichen Transporte waren „Just-in-time-Transporte", die die Bahn nicht erfüllen konnte. Mit einem Logistikkonzept für den Einsatz selbsttätig signalgeführter Triebfahrzeuge (SST) konnte die Bahn auch diese Transporte durchführen. Die SST-Streckenausrüstung und das behördliche Zulassungsverfahren konnten abgeschlossen und der Betrieb im Juni 1996 aufgenommen werden.

11. Künftiges Sicherungssystem bei der DB AG

Eine Studie „Zukunftsorientierte Bahnleitsysteme" (Telematik der Bahn) ist von der Bahn zwar erstellt (mit Unterstützung der Firma Dornier-System), aber nicht endgültig abgeschlossen. Dieses System basiert auf dem Einsatz des Funks. Der Name lautet EIRENE (European Integrated Railways Radio Enhanced Network). Dieses System wurde von der UIC als Nachfolger der heutigen Zugfunksysteme bestimmt. Es wird den Standard des öffentlichen Mobilfunks (Global System for Mobile Communication – GSM) nutzen. Es bekam eine europaweite Frequenzempfehlung und wird von der DB AG als GSM-Bahn eingeführt.

Das European Train Controlsystem (ETCS) soll als europäischer Standard u.a. Bestandteil der Richtlinie der EU für die Technische Interoperabilität des Europäischen Hochgeschwindigkeitssystems werden. Es arbeitet funkbasiert und nutzt das System EIRENE.

Der Präsident der UIC, Corsini, und der Vizepräsident der UNIFE (Verband der Europäischen Bahnindustrie), Crother, haben am 25.04.2000 die funktionalen und Systemspezifikationen für das künftige Betriebsleitsystem, das einen grenzenlosen Schienenverkehr in Europa sicherstellen soll, der Vizepräsidentin der EU-Kommissin, Loyola de Palacio, übergeben:
ERTMS (European Traffic Management System) umfasst zwei für die Interoperabilität entscheidende Projekte:
ETCS-Zugsicherungs- Zugsteuerungssystem und
GSM-R (R= Railway) Zugfunksystem.
ERTMS wird nicht nur für die Homogenität der Betriebsverfahren im internationalen Verkehr sorgen, sondern noch eine Reihe von Vorteilen bringen: Optimierung der Sicherheit, der Leistungen, des Managements, der Streckenleistungsfähigkeit und der Wirtschaftlichkeit des Systems insgesamt.

Die wesentlichen Grundsätze stellen wir noch einmal gegenüber:
Während die **Linienzugbeeinflussung (LZB)** – 1. Stufe einer modernen Signalisierung – durch laufende Standortmessung über den zwischen den Schienen verlegten Linienleiter Zielgeschwindigkeiten (wegen der hohen Geschwindigkeiten u.U. über mehrere Blockabschnitte hinweg) vorgibt (z.B. in Abhängigkeit vom Abstand zu einem Halt zeigenden Signal oder zum Ende eines vorausfahrenden Zuges), ist die **Funkbasierte Zugbeeinflussung (FZB)** die 2. Stufe. Es gibt hier keine Blockabstände mehr, sondern den „moving block". Hier können sich die Züge im Bremswegabstand folgen. Der Rechner kennt die jeweiligen Standorte mit Hilfe von „Balisen" an der Strecke, und zwischen den Balisen errechnet er den Standort nach den Umdrehungen der Räder.
Wegen ihrer grossen Vorteile ist die netzweite Einführung der funkbasierten Führerstandsignalisierung und des damit verbundenen Verzichts auf Signale am Fahrweg so interessant. Als Pilotstrecken wurden die Strecke Berlin – Halle/Leipzig für den FZB ausgewählt, der zusätzlich die Stellwerkstechnik rationalisiert und in Rheinland/Pfalz pilotiert wird, sowie die Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main. Es stellte sich heraus, dass der Termin für den Einsatz auf der NBS Köln – Rhein/Main – obwohl sich der Ausbau um ein Jahr verzögert – nicht haltbar ist. Die Strecke wird daher mit der konventionellen Linienzugbeeinflussung ausgerüstet. Die Vergabe für das Los Signal-Kommunikationstechnik wurde im Dezember 1997 an die Firma Siemens AG vergeben. Der Bund gab der DB Baukostenzuschüsse in Höhe von 7,75 Mrd DM als Festpreis. Was der Streckenbau darüber hinaus kostet hat die DB selbst zu tragen. Die nunmehr bei der Linienzugbeeinflussung erforderlichen Verkabelungskosten gehören sicher zu den gewaltigen Kostenüberschreitungen in Höhe von einer Mrd DM auf dieser Strecke. (Sollte das System eines Tages betriebsreif werden, müsste die installierte Linienzugbeeinflussung wieder entfernt werden. Es entstehen also nochmals erhebliche Kosten. Das gilt selbstverständlich auch für alle anderen mit Linienzugbeeinflussung ausgerüsteten Strecken.)
Es bleibt also abzuwarten, ob und wann nach Abschluss der Untersuchungen auf der Pilotstrecke das ganze System die in es gesetzten Erwartungen erfüllen wird.

Mit dem FunkFahrBetrieb lassen sich auch Nebenstrecken ohne Signale usw. wirtschaftlicher betreiben.

12. Schlussbemerkung

Der erhebliche Sicherheitsvorsprung der Bahn hat seinen Preis. Die Politik und das Trachten der staatlichen Bahngesellschaften, grössere Unfälle im Schienenverkehr möglichst zu vermeiden, haben schon in der Vergangenheit die Standards gesetzt. Sie lassen sich einerseits nur mit hohem Sachaufwand garantieren, anderseits eröffnen sie Wege zur einer bemerkenswerten Rationalisierung. Die Deutsche Bundesbahn hat einen sehr hohen Sicherheitsgrad erreicht, z.B. gab es 1995 nur 131 Tote, während auf der Strasse 9454 Tote und 123000 Schwerverletzte zu beklagen waren. 1995 betrug die Verkehrsleistung der Bahn (Schienenverkehr + S-Bahnverkehr) 63,5 Mrd Pkm, während im motorisierten Individualverkehr 742,9 Pkm zurückgelegt wurden. Dieser hohe Sicherheitsgrad der Bahn wurde auch durch die spektakulären Unglücke nur wenig verändert.

Ein Absenken der Sicherheitsstandards auf der Schiene

kommt, wie oben geschildert, nicht in Betracht. Aus Wettbewerbsgründen müsste auch hier die Strasse nachziehen. Dazu müssten u.U. vom Gesetzgeber regulierende Anreize gegeben werden.

Literaturhinweise

VDI Berichte 1546 „Sicherheit komplexer Verkehrssysteme" VDI-Verlag GmbH, Düsseldorf

Molle Peter: „Die Erprobung selbsttätig signalgeführter Triebfahrzeuge (SST) im Güterverkehr der DB AG" ETR 1998 H.7, S. 443

Kehl Rainer: „Fahrerloser Betrieb in Nahverkehrssystemen" ETR 1999 H.4, S.187

Kollmansberger Florian: „Studie zukunftsorientierter Bahn-Leitsysteme (ZBL) – Systemkonzept" ETR 1997 H 7/8, S. 463

Görge Joachim: „Neubaustrecke Köln – Rhein/Main – Neues Konzept für die Leit- und Sicherungstechnik" ETR 1997 H. 7/8, S.477

Müller Hellmann: „Entwicklungstendenzen bei Schienenfahrzeugen für Mischbetrieb im BOStrab und EBO-Bereich" ETR 1997 H.6, S.333

Fiedler Horst, Schraut Rudolf: „Der Regiosprinter der Vogtlandbahn – Zulassung und Betriebseinsatz als EBO-gerechter Dieseltriebwagen" ETR 1997 S. 341

Webfehler der Bahnreform

Wolfgang Stertkamp hat hierüber im internationalen Verkehrswesen 5/2000 berichtet. Mit Zustimmung des Autors greifen wir einige uns wichtig erscheinende Aussagen heraus.

Seit einiger Zeit mehren sich die Vorwürfe gegen die Bahn AG, sie halte mit ihrer Politik der hohen Trassenpreise Interessenten davon ab, Schienenverkehr zu betreiben. Sie behindere so den Wettbewerb auf der Schiene und trage deshalb dazu bei, dass der Schienenverkehr nicht den Aufschwung nehme, den sich die Väter der Bahnreform von ihren Reformmassnahmen versprochen hatten.

Tatsache ist, dass sechs Jahre nach Gründung der DB AG keine nennenswerten Konkurrenten auf der Schieneninfrastruktur des Bundes ein Verkehrsunternehmen betreiben. Hinzu kommt, dass das Bundesunternehmen selbst unter Umsatzstagnation und Ertragsschwäche leidet. Warum verhält sich das so? Sind bei der Reform Fehler gemacht worden, die den Aufschwung behindern?

Ziel der Bahnreform war u.a., dass Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur haben. Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen insgesamt dafür sorgen, dass der Schienenverkehr wächst und die Strasse entlastet wird. Deshalb haben Bundesregierung und Landesregierungen darauf hinzuwirken, dass die Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Strasse angeglichen werden.

Zu den gleichen Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsunternehmen gehören gleiche Bedingungen für den Zugang zu der von ihnen genutzten Infrastruktur. Hier besteht jedoch auch nach der Bahnreform weiter ein grosser Unterschied zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Strasse.

Die Strasseninfrastruktur liegt als Verwaltung in der Kompetenz der öffentlichen Hand (Bund, Länder und Kommunen), die für Ausbau, Instandhaltung, Unterhaltung, Betrieb und Verwaltung zuständig ist. Die Verkehr betreibenden Unternehmen nutzen diese Infrastruktur formal unentgeltlich. Sie zahlen nämlich keine besondere Gebühr als eine Art Trassenpreis, der als zweckbestimmter Finanzierungspreis für die Strasse angesprochen werden kann. Allerdings werden Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuern erhoben. Dies sind jedoch keine spezifischen Steuern für die Finanzierung der Strasse, sondern generelle Steuern, die nicht zweckgebunden sind. Jedoch kann man aus der Betrachtungsweise der Nutzer davon ausgehen, dass die kraftfahrzeugbezogenen Steuern als eine Art Gebühr für die Nutzung der Strasseninfrastruktur angesehen werden können.

Dagegen ist die Eisenbahninfrastruktur in die volle wirtschaftliche Verantwortung der DB AG übertragen worden. Sie trägt für die Investitionen des Bundes nicht nur die jährlichen Abschreibungen, sondern auch die Kosten für die Unterhaltung und Instandsetzung.

Somit besteht zwischen Strasse und Schiene ein wesentlicher wettbewerbsbeeinträchtigender Unterschied. Aber auch zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst ist eine gleiche Wettbewerbssituation durch die Bahnreform nicht erreicht worden.

Durch die wirtschaftliche Bindung der Eisenbahninfrastruktur an die DB AG ist die künftige Entwicklung des Schienenverkehrs in zweifacher Hinsicht behindert:

1. Die DB AG ist mit den Investitions-, Unterhaltungs- und Instandsetzungskosten ihrer Infrastruktur in voller Höhe belastet, unabhängig von der Frage einer Nutzung dieser Infrastruktur, während die Strassenverkehrsunternehmen nur Quasibenutzungsgebühren zu bezahlen haben, die abhängig sind von der Zahl und Häufigkeit ihrer eingesetzten Fahrzeuge – Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuern – bzw. nach Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe von einer Menge der Infrastrukturnutzung. Dies schlägt sich notwendigerweise in der Preisgestaltung der DB AG nieder, da sie **unabhängig von der Menge der von ihr erbrachten Verkehrsleistungen** als AG einen Jahresertrag zu erwirtschaften hat, der in einem prozentualen Verhältnis zu Umsatz und Eigenkapital zu stehen hat, wobei die Aufwandseite durch die vollen Infrastrukturaufwendungen belastet ist.

Dem gegenüber hat der Strassenverkehr bei seiner Preisgestaltung lediglich seine Infrastrukturgebühren zu beachten, **die benutzungsunhängig sind.**

2. Das andere Handikap für eine stärkere Entwicklung des Schienenverkehrs liegt darin, dass die DB AG als Eigentümerin der Schieneninfrastruktur anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfreien Zugang zu ihrer Infrastruktur beschaffen soll (§ 14 Abs. 1 AEG). Das bedeutet, dass die DB AG ihre Infrastruktur zu Bedingungen öffnen soll, die allenfalls der eigenen Belastung durch die vollen Infrastrukturkosten entsprechen, auf keinem Fall aber Trassenpreise sein dürfen, die über denen der konzerninternen Verrechnung liegen.

Was das bedeutet, macht das folgende Beispiel deutlich:
Man stelle sich einmal vergleichsweise vor, dass eine bestimmte Strasseninfrastruktur einer grösseren Spedition zu Eigentum und Nutzung unter Tragung der Betriebs-, Unterhaltungs- und Instandsetzungskosten übertragen wird mit der Auflage, allen seinen Wettbewerbern diskriminierungsfrei ebenfalls Zugang zu seiner Infrastruktur zu gewähren. Es wäre schlichtweg eine Überforderung, von einem Unternehmen zu verlangen, dass es seinen Wettbewerbern einen Produktionsfaktor zur Verfügung stellt, damit diese gegen ihn Geschäfte machen. Es wäre für das Unternehmen naheliegend, durch entsprechend höhere Trassenpreise die Konkurrenten an der Durchführung ihrer Geschäfte zu behindern.

In gleicher Situation befindet sich die DB AG. Auch sie soll durch neutrale Preisgestaltung ihren Wettbewerber ihre Infrastruktur öffnen, damit diese Eisenbahnunternehmen Geschäfte machen können, die genauso gut die DB AG abwickeln kann.

(Die GRV hat sich bereits seit längerer Zeit gefragt, ob dieser Wettbewerb auf der Schiene überhaupt vernünftig ist. Leider mussten wir zugeben, dass ein solcher Wettbewerb von den Politikern und vor allem von der EU verlangt wird, vermeintlich, um dadurch mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Nicht umsonst sträubten sich die Franzosen gegen dieses Unterfangen. Würde der Staat die Trassenpreise senken, wie das beispielsweise in den Niederlanden der Fall ist, müsste aber konsequenterweise den Bahnen ein Ausgleich bezahlt werden.)

Gleiche Startbedingungen im Hinblick auf die Trassennutzung wären nur zu erzielen gewesen, wenn bei Gründung der DB AG nicht die Infrastruktur in die AG miteinbezogen, sondern im Verantwortungsbereich eines Dritten belassen worden wäre.

Wie kann das geschehen?

Es sollte die Fahrweg AG aus der DB AG ausgegliedert werden. Dies müsste durch ein besonderes Gesetz geschehen, das die Neuordnungsgesetze vom 27.12.1993 ergänzt.
Nach der Ausgliederung der Fahrweg AG ist diese gegenüber der DB AG unabhängig und selbständig. Sie kann deshalb gegenüber allen Schienenverkehrsunternehmen auf der Basis der Vorgaben des Gesellschafters Bund eine entsprechend neutrale Strategie der Festlegung von Trassenpreisen betreiben.
Man sollte deshalb baldmöglichst einen solchen Weg beschreiten.

Es wird sich dann zeigen, ob die Schienenverkehrsunternehmen, die grosse DB AG und die aktuellen und potenziellen kleineren Schienenverkehrsunternehmen, allmählich eine grössere Belebung des Schienenverkehrs erzielen.

Stellungnahmen zur neuen Bahnreform

(Vergleiche „Mehdorn baut die Konzernführung um" in GRV Nachr. 42/43 S. 23)

Quelle: DVZ, Nr.30

Timon Heinrici meint in der DVZ u. a., im Augenblick sieht es so aus, als käme die Bahnorganisation aus der Vorzeit der Bahnreform wieder, in der es auch Geschäftsbereiche, aber keine getrennten Kassen gab. Anders ist dagegen, dass der Eigentümer die Anteile nicht als Sondervermögen hält, sondern in Form einer AG ohne Beteiligung Dritter.
Wer Eisenbahner an der Front fragt, wird immer wieder hören, dass die Aufteilung in Tochtergesellschaften Probleme mit sich brachte. Probleme, die zum Teil so gravierend waren, dass auch Aussenstehende sich fragten, wie die Bahn trotzdem noch so gut funktionieren konnte.
Andererseits war im Zusammenhang mit der Aufteilung der Traktion auf die Töchter „Reise & Touristik", „Regio" und „Cargo" auch aus deren Geschäftsleitung zu hören, „Prima, jetzt können wir endlich unsere Kosten selbst beeinflussen." Man sieht: „Einen Königsweg gibt es nicht". Zentrale Steuerung und Profitcenter-Modell haben beide Vor- und Nachteile. Aber wer wirklich gewollt hätte, hätte auch einen Weg gefunden, die Nachteile des Profit-Center-Modells zu minimieren.
Was aber, wenn das Profit-Center eben nur ein Center ist, den Profit aber vermissen lässt? Und wenn man gleichzeitig im Jahr 2004 an die Börse gehen will? Dann wird

einem wohl nichts anderes übrig bleiben, als die Möglichkeit wieder herzustellen, mit den Erträgen der wohlgenährten Töchter die weniger wohlgenährten durchzufüttern (und nebenbei die Einsparungsmöglichkeiten durch Abschaffung der Overheadkosten auszuschöpfen). Also ist die Quersubventionierung wieder geschaffen.
Ende 1993 hatte der Gesetzgeber die Aufteilung in selbständige Aktiengesellschaften beschlossen. Mit dem neuen Aufsichtsratsbeschluss im Jahr 2000 wurde jedoch entschieden, dass die DB AG praktisch die Geschäfte der Gesellschaften führt und nicht, dass die Holding auf längere Sicht verschwinden sollte.

Auch **Professor Aberle**, einer der Väter der Bahneform, meldete sich zu Wort. Er meint u.a., rechtlich vorgesehen wurde im Reformpaket die 2. Stufe der Bahnreform, die im Juni 1999 zum gesetzlich letztmöglichen Termin durch Umwandlung der Geschäftsbereiche in fünf rechtlich selbständige Aktiengesellschaften vollzogen wurde, allerdings - und dies führte bereits im vergangenen Jahr zu kritischen Überlegungen – unter einer Managementholding mit koordinierenden und – so wurde befürchtet – auch kontrollierenden und bis in die operativen Bereiche ausstrahlenden Aktivitäten. Dies war so in der Bahnreform nicht angedacht worden. Vielmehr wurde in allen Diskussionen im entscheidenden Jahr 1993 auch festgehalten, dass in einer 3. Stufe der Bahnreform die Holding aufgelöst werden könnte (oder sollte).
Durch grundlegende organisatorische Umstrukturierungen wird das Rad der Reform weit zurückgedreht. Die fünf Aktiengesellschaften bestehen formalrechtlich; die volle Kontrolle hinsichtlich aller Aktivitäten liegt beim Holdingvorstand. Die AGs werden wieder als Geschäftsbereiche mit faktisch weisungsgebundenen Gremien (Vorstände und Aufsichtsräte) geführt; auch werden Personenfern- und Personennahverkehr zusammengelegt bei formalrechtlicher Selbständigkeit. Es ist fraglich, ob dies EG-rechtlich überhaupt zulässig ist.
Die Verkehrspolitik reagiert nicht.
Die Bahnholding begründet die Umkehr der Bahnreform mit Koordinations- und Schnittstellenproblemen. Es wird auch der Eindruck erweckt, als könne durch Rückkehr zur einheitlichen Bahn die wirtschaftliche Situation der DB AG nachhaltig verbessert werden.

Die GRV hält eine starke Holding mit Einfluss auf die Geschäftsbereiche dagegen für unverzichtbar. Ohne den lenkenden Einfluss der Holding würde die DB weit auseinandertriften. Es muss die „Bahn" geben, an die sich der Kunde wenden kann. Die Aktiengesellschaft „Reisen&Touristik" wird er nie annehmen.

Geändertes Verhältnis von Bündnis 90/Die Grünen zum Auto

Mobilität ist Bewegungsfreiheit. Bündnis 90/Die Grünen stehen für eine intelligente Verkehrspolitik, die die Mobilitätswünsche des Menschen anerkennt und umweltverträglich organisiert.
Im Bundestagswahlkampf 1998 haben wir gelernt, Fortschritte im Sinne einer nachhaltigen Mobilität müssen auf Akzeptanz setzen. Es reicht nicht, die richtigen Ideen und Konzepte zu haben. Es kommt auf die Einbettung in ein motivierendes Gesamtkonzept an, das von der Lebenswirklichkeit der Menschen ausgeht und von dort aus neue Entwicklungswege beschreibt. Zu dieser Lebenswirklichkeit gehört die weitgehende Dominanz des Autoverkehrs. Das Auto hat sich auf Grund bestimmter Systemvorteile und einer jahrzehntelangen staatlichen Bevorzugung in Deutschland für drei Viertel aller Haushalte als unverzichtbares Verkehrsmittel etabliert. Sich dieser Tatsache zu stellen, bedeutet nicht ihre unkritische Akzeptanz. Das Auto garantiert ein hohes Mass an spontaner Bewegungsfreiheit und relativer Unabhängigkeit für den Einzelnen. Besonders im ländlichen Raum ist es oft schwer entbehrlich. Pauschale Forderungen nach Verkehrsvermeidung bleiben häufig abstrakt, weil sie in der Praxis nicht nachgelebt werden können.
Auf der anderen Seite bezahlen wir für die heutige Automobilität einen hohen Preis: buchstäblich aus der Steuerkasse, weil die öffentlichen Hände die mit Abstand höchsten Investitionen für den Strassenbau aufwenden. Die externen Folgekosten des Strassenverkehrs, von der Schädigung der Wälder, der Entwertung von Wohngebieten durch Lärm bis hin zu den schrecklichen Folgen für Tausende von Unfallopfern liegen noch um ein Vielfaches höher oder sind in DM gar nicht angemessen zu beziffern.
Wer die negativen Folgen des Autoverkehrs ausblendet (CDU/CSU, FDP und teilweise auch die SPD), ist nicht zu einer verantwortlichen verkehrspolitischen Gestaltung fähig. Wer aber andererseits die Abhängigkeit unserer Gesellschaft vom Auto ignoriert, wird in der verkehrspolitischen Praxis scheitern.
Die Diskussion um eine sinnvolle Integration des Themas Automobil in die bündnisgrüne Verkehrspolitik ist überfällig, spätestens seit dem Bundestagswahlkampf 1998. Damals wurden unsere Konzepte zum Bahn- und ÖPNV-Ausbau überdeckt durch die von uns selbst verursachte 5-Mark-Benzinpreisdebatte, deren Realitätsferne angesichts der heutigen Ökosteuerdiskussion noch einmal deutlich wird. Sie reduzierte in der öffentlichen Wahrnehmung unser Profil zu Unrecht auf ein pauschales Anti-Auto-Image, das uns bis heute anhängt.

Deutschland liegt beim Benzinpreis in der EU im Mittelfeld. In sieben von elf Staaten ist das Benzin teurer als in Deutschland. Der ADAC hat die Preise für 1 l Superbenzin (Stand 5.1.200) zusammengestellt: Spitzenreiter ist Grossbritannien (2,43 DM) vor Dänemark (2,13 DM), den Niederlanden (2,12 DM), Schweden (2,06 DM), Frankreich (2,05 DM, Italien (2,02 DM) und Belgien (1,96). Deutschland liegt mit 1,95 DM auf Rang 8. In Österreich, Spanien, und Griechenland (1,41 DM) sind die Preise niedriger als hierzulande.

Die Automobilität muss so umweltverträglich wie möglich werden. Daher ist der Effizienzentwicklung der Motoren sowie der Förderung alternativer Antriebstechniken und Treibstoffe ein grösseres Gewicht als bisher zu geben. Die technische Optimierung des Automobils liefert keine Generallösung für alle Folgeprobleme des motorisierten IV, aber sie muss neben allen bisherigen Konzepten fester Bestandteil ökologischer Verkehrspolitik bleiben.
Unser Programm zum Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots bleibt aktuell. Wir werden umso mehr davon umsetzen können, je nüchterner wir auch die Rolle des Autos anerkennen und seine ökologische Optimierung politisch unterstützen.

Die Ölreserven reichen nur noch für wenige Jahrzehnte. Deshalb ist Öl viel zu wertvoll, um es einfach nur im Automotor zu verbrennen. Zukünftige Generationen benötigen Öl als Rohstoff für die chemische Industrie. Zudem wird die Nachfrage nach Öl in China und Indien weiter ansteigen.
In der Automobil- und Mineralölindustrie wird damit gerechnet, dass bereits im nächsten Jahrzehnt im Vorfeld der erkennbaren Verknappung der Ölpreis sich stark erhöhen wird.

Es müssen neue Energieträger gefunden werden als Ersatz für Benzin und Diesel, die nicht so begrenzt und umweltverträglicher sind. In der Industrie wird intensiv an der Wasserstofftechnologie gearbeitet. Ob Wasserstoff auch einen Beitrag zum Klima- und Ressourcenschutz leistet, hängt von der Art seiner Erzeugung ab. Letztlich macht nur der solar- bzw. regenerativ erzeugte Wasserstoff das Wasserstoffauto zum Null-Emissions- Fahrzeug. Dabei ist noch eine Vielzahl technischer Probleme zu lösen, da Wasserstoff sehr stark gekühlt werden muss, um flüssig zu bleiben, und zudem chemisch aggressiv ist.
Wasserstoff kann in Verbrennungsmotoren oder Brennstoffzellen mit nachgeordnetem Elektromotor genutzt werden.
Es ist Aufgabe der Politik, vorausschauend politische Rahmenbedingungen zu schaffen, die gemeinsam mit dem Ausbau von Bahn und ÖPNV unsere Mobilität nachhaltig sichern.

Es ist ein grünes Projekt, aktiv die Entwicklung zu einem emissionsfreien Auto voranzutreiben.

(Entnommen aus einem Positionspapier „Vom Öl- zum Solarzeitalter im Autoverkehr" vom 19.6.2000)

Die GRV meint dazu, in spätestens 20 Jahren wird der Autoverkehr unter dem Mangel an Mineralöl leiden müssen. Es wird sich erheblich gegenüber heute verteuern. Ob das Wasserstoffauto mit oder ohne Brennstoffzelle die Lage verbessern kann, ist recht ungewiss. Wasserstoff muss in Gegenden mit viel Sonnenschein erzeugt und auf weiten Wegen gekühlt herangebracht werden. Unseres Erachtens wird der Wasserstoff ein teurer Treibstoff werden, sodass sich das Fahren mit Wasserstoffautos auf Wohlhabende begrenzen dürfte. Wir glauben nach wie vor, dass in der Verkehrspolitik dem öffentlichen Verkehr, der sich noch sehr verbessern lässt, der Vorzug einzuräumen ist. Ist es wirklich verpönt, wenn eine Partei sich für diesen Weg einsetzt?

Die leistungsbezogene Schwerverkehrsabgabe

Bekanntlich hat die von Minister Müntefering im Herbst 1999 eingesetzte unabhängige Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" unter dem Vorsitz von Dr.-Ing e.h. Pällmann vorgeschlagen, für die leistungsbezogene Schwerverkehrsabgabe 25 Pfennig für den Fahrzeugkilometer zu erheben. Diese Größenordnung liegt im Bereich der im europäischen Ausland erhobenen Mauten und ist auch mit dem EG-Recht vereinbar. Dies hat scharfe Kritik durch den Vorsitzenden des BDI, Olaf Henkel, und den Präsidenten des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) anlässlich des 50-jährigen Jubiläums des BDI-Verkehrsausschusses im März in Berlin ausgelöst. Sie sprechen von einem Abkassiermodell. Sie meinen, der Strassenverkehr zahle bereits zuviel für Ausbau und Unterhaltung des Straßennetzes und fordern von der Politik, diese „Fehlentwicklung" zu korrigieren.

Dagegen erklärte Bahn-Chef Hartmut Mehdorn, dass die Bahn ohne Investitionen 30% mehr Güter befördern könne. Mit der Liberalisierung des Bahnverkehrs gehe es gut voran. Deshalb erwartet er, dass die Zahl der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen von jetzt 180 auf rund 500 im Jahre 2005 steigen werde.

Kosten des Lkw-Verkehrs

(Aus der Schrift des Verkehrsclub Österreich – VCÖ – „Lkw-Maut und Strassengebühren – Profit für Wirtschaft und Umwelt", Dingelstedtgasse 15, A 1150 Wien)

a) Anteilige Strassenkosten

Jener Anteil der Strassenkosten, der dem Strassengüterverkehr (Lkw und Lieferwagen ab 3,5 t) zugeordnet werden kann, erreicht in Österreich etwa 1,5 Mrd Euro/ Jahr. Davon werden derzeit etwa eine Mrd Euro durch verkehrsspezifische Steuern des Lkw-Verkehrs gedeckt (Vignette, Strassenbenutzungsabgabe, Kfz-Steuer, Mineralölsteuer). Die restlichen zirka 0,5 Mrd Euro/Jahr sind nicht in die Preise des Strassengüterverkehrs einkalkuliert und werden in Form „externer Kosten" (extern = ausserhalb des Marktes für Güterverkehrsleistungen) weitergegeben.

b) Sonstige externe Kosten des Lkw-Verkehrs

Externe Kosten des Lkw-Verkehrs entstehen auch durch Umweltbelastung (Lärm, Abgase, Klimabelastung durch

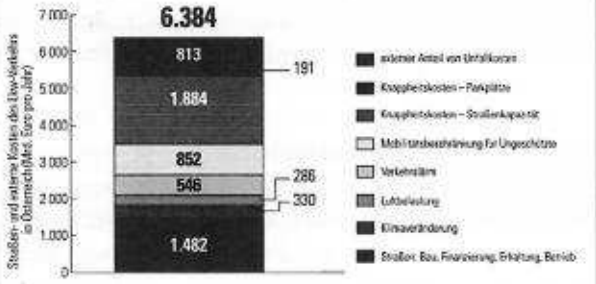
CO_2) in Höhe von etwa 1,15 Mrd Euro/Jahr. Darüber hinaus verursacht der Lkw-Verkehr ebenso wie der Pkw-Verkehr weitere externe Kosten:

- Der unbezahlte Wert knapper Strassenflächen (Knappheitskosten - Strassenkapazität), die vom Lkw-Verkehr beansprucht werden, beläuft sich auf etwa 1,9 Mrd Euro/Jahr.
- Der externe Anteil von Kosten, die im Zusammenhang mit Lkw-Unfällen entstehen, erreicht etwa 0,8 Mrd Euro/Jahr.
- Das Unfallrisiko durch den Kfz-Verkehr schränkt die Mobilität von Menschen ein, die für ihre Fortbewegung auf das Gehen und Radfahren angewiesen sind (eine der Folgen sind kostspielige Hol- und Bringdienste). Der Lkw-Anteil der Kosten durch die „Einschränkung der Mobilität Ungeschützter" beläuft sich auf etwa 0,85 Mrd Euro/Jahr.
- Der unbezahlte Wert knapper Parkplätze auf öffentlichen Strassen (Knappheitskosten– Parkplätze) beläuft sich beim Lkw-Verkehr auf etwa 0,2 Mrd Euro/Jahr.

Zur Höhe der externen Kosten des Lkw-Verkehr in Österreich enthält die Broschüre folgende Angaben:

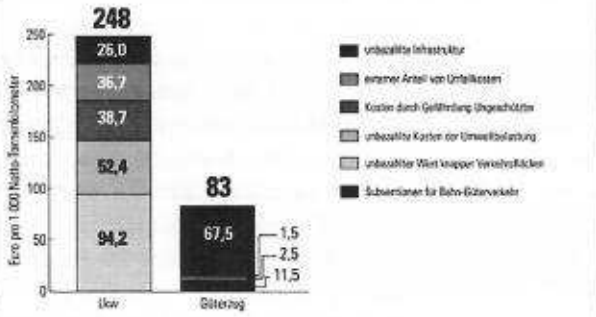
Straßenkosten und sonstige externe Kosten des Lkw-Verkehrs erreichen insgesamt etwa 6,4 Milliarden Euro pro Jahr.

Externe Kosten des Lkw-Verkehrs sind in Österreich weit höher als die Straßenkosten



Quelle: VCÖ 1998[60]
Grafik: VCÖ 2000

Externe Kosten beim Lkw dreimal höher als bei der Bahn



Quelle: VCÖ 1998[60]
Grafik: VCÖ 2000

Auch bei der Bahn gibt es nicht im Transportpreis enthaltene (externe) Kosten. Allerdings sind diese beim Lkw um ein Mehrfaches höher.

Nach den vor der EU-Kommission vertretenen Prinzipien würde die Kilometergebühr für einen 40 Tonnen-Lkw innerhalb des deutschen Strassennetzes ohne Anlastung von Knappheitskosten („Staukosten") etwa 0,2 Euro/gefahrenen km betragen. Bei einer angenommenen Fahrleistung von 120000 km/Jahr bedeutet eine derartige Abgabenhöhe für einen 40 Tonnen-Lkw (Euro 2) einen Anstieg der jährlichen Strassenbenutzungsgebühr um 770% gegenüber dem heutigen Höchstsatz der Eurovignette plus Kfz-Steuer (1250 + 1519 Euro). In Österreich würde sich bei gleicher Kilometergebühr eine Erhöhung um etwa 550% ergeben.

Die Broschüre enthält u.a. noch Beiträge zu folgenden Themen: Durch Einführung der Lkw-Maut entstehende Kosten, Einfluss der Lkw-Maut auf den Wettbewerb, Preiselastizität im Strassentransport, Einfluss der Lkw-Maut auf Umwelt (In Summe erscheint eine Senkung der CO_2-Emissionen des Strassengüterverkehrs um 10% realistisch), Einfluss der Maut auf die Verkehrssicherheit, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe(LSVA) in der Schweiz, in Deutschland, die österreichische Lkw-Maut auf Autobahnen, Kilometergebühren in Nordeuropa, Australien und Neuseeland, Staugebühren in Singapur, Strassenabgaben in den Niederlanden und den USA, Technologien für die Gebührenerhebung, Interoperabilität zwischen verschiedenen Strassen, Fahrtenschreiber und satellitengestützte Systeme, Erfassung per Satellit oder ortsfeste Systeme und ein reichhaltiges Literaturverzeichnis.

UIRR-Vertreter bei der EU-Kommissarin Loyola de Palacio

Vertreter der Kombi-Operateure (UIRR) übergaben der EU-Kommissarin eine Reihe von Anregungen, die Brüssel und die nationalen Regierungen verwirklichen sollten:

- Neue, private und ausländische Eisenbahnunternehmen sollten solange organisatorisch und finanziell unterstützt werden bis diese einen Marktanteil von 20% erreichen.
- Infrastrukturkosten der Schiene dürften pro Transporteinheit nicht über denen der Strasse liegen, wenn umweltfreundliche Verkehrsträger nicht vom Markt verdrängt werden sollen.
- Infrastruktur und Betrieb sind vollständig zu trennen, damit ein Schienenzugang ohne Diskriminierung zum gesamten europäischen Netz geschaffen werden kann und zwar für alle privaten und staatlichen Unternehmen.
- Traditionelle Bahnen sollten unterstützt werden, wenn sie in Sachen Liberalisierung vorangehen. Umgekehrt sollten Bahnen kontrolliert werden, die „Monopole" ausnutzen oder erweitern.
- Gleichzeitig müsse die Politik auch Newcomern unzumutbare Risiken abnehmen und die bereits aktiven Privatunternehmen im Schienenmarkt schützen.
- Konkret müssten Kommission und Staaten per Wett-

bewerbsrecht dafür sorgen, dass „die noch oft üblichen ungleichen Verträge" verboten werden, in denen die Bahnen ihre Monopolsituation nutzen, um „Leistungs- und Qualitätsgarantien weitgehend auszuschliessen.

Fördermittel nur für aufkommensstarke Kombi-Terminals

Die SPD-Bundestagsfraktion forderte im März, dass die Fördermittel für Umschlagterminals auf eine überschaubare Zeit auf aufkommensstarke Terminals konzentriert werden.
Sie hatte dazu Experten angehört, die diese Empfehlung aussprachen. Der Kombinierte Verkehr müsse noch eine bedeutendere Rolle in einem integrierten Verkehrskonzept übernehmen, weil er wichtige Entlastungsfunktionen übernehmen könne. Notwendig seien auch die Schaffung von mehr Wettbewerb auf der Schiene und ein übersichtliches Trassenpreissystem. Zudem sei die Unterstützung für innovative und kostensenkende Massnahmen dringend notwendig, um die Preise für Umschlagleistungen zu senken.

Eisenbahnen

Bilanzpressekonferenz der DG AG am 10.05.2000 – Das Tafelsilber ist bereits verscherbelt

Es nahmen teil: Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn, Vorstandsmitglied für Finanzen und Controlling, Diethelm Sack, und Dieter Hünerkoch, Leiter Konzernkommunikatiom (früher Chefredakteur des „Stern").
Um es vorwegzunehmen, Mehdorn verlangte in dieser Sitzung von den Verkehrspolitikern, dass über die Anpassung der Wettbewerbsbedingungen nicht nur geredet, sondern auf diesem Gebiet endlich etwas bewegt werden sollte.

1. Mehdorn

Mehdorn stellte eingangs die Frage, wo die DB im 7. Jahr der Bahnreform stehe.
Wir müssen alle Anstrengungen unternehmen, den rückläufigen Ergebnistrend zu stoppen: Wir sind zwar im 1.Quartal besser als im Vorjahr, aber nahezu alle Bereiche liegen unterhalb dessen, was wir uns vorgenommen haben; jedenfalls gibt die Hochrechnung der Zahlen auf Märzbasis Anlass zur Sorge. Deshalb müssen wir einschneidende Massnahmen ergreifen.

Obwohl seit Beginn der Bahnreform in Betrieb, Infrastruktur und bei der Produktivität der Mitarbeiter beachtliche Erfolge erzielt wurden und der Bund den Reformprozess in Milliardenhöhe grosszügig unterstützt hat, gibt es keinen Zweifel, dass die schwierigsten Jahre der Bahnreform noch vor uns liegen. Das bisher Geleistete reicht nicht, um die Bahn kapitalmarktfähig zu machen. Die Bahn muss angesichts der Rückführung der Bundeszuschüsse für Altlasten, steigender Zinsen und Abschreibungen bis 2004 **um 8,4 Mrd DM besser werden.**
Der Trend des steigenden Aufwands und steigender Zinslast bei stagnierenden bis fallenden Marktanteilen muss gebrochen werden.
Das alles ist ohne einen zeitgerechten Beitrag aller Beteiligten (Unternehmen, Belegschaft, Bund, Länder und Gemeinden) nicht zu erreichen.
Gegenüber privaten Konkurrenten wird die Bahn angesichts des liberalisierten Verkehrsmarkts keine Chance haben, wenn sie nicht nach wirtschaftlichen Kriterien handeln kann.
Die Kosten pro Mitarbeiter sind höher als ihre Wertschöpfung. Zum Vergleich:

Japanische JR East	38 Mrd DM	Umsatz/	80 000	Mitabeiter
DB AG	15 Mrd „	„	/150 000	„

(Die Zahlen sind nach Auffassung der GRV angesichts des viel dichter besiedelten Verkehrsraumes der JR East nicht ohne weiteres miteinander vergleichbar.)

Durch Investitionen in die Sicherungs- und Leittechnik und elektronische Stellwerke lässt sich Personal einsparen. Dazu müssen wir die natürliche Fluktuation von etwa 35 000 Beschäftigten bis 2004 ausnutzen. Später sollen die Mitarbeiter auch am Unternehmenserfolg beteiligt werden.

Die neue Unternehmensstruktur *(GRV-Nachr. Nr. 41/42)* wird auch in diesem Sinne unterstützend wirken.
Wir wollen nur noch vier Arten von Zügen: Schnellverbindungen, Normalverbindungen, Regionalverkehr und Nahverkehr. Bis 2004 ist der gesamte Wagenpark im regionalen Personenverkehr erneuert und modernisiert. Eine wichtige Rolle spielt auch die Sanierung der Bahnhöfe. Grosse Bahnhöfe werden oder sind bereits zu Erlebnis- und Servicecentern ausgebaut.

Ein riesiger Nachholbedarf steht uns bei den Investitionen in die Infrastruktur gegenüber; dazu brauchen wir Hilfe. Der Infrastrukturauftrag ist im Grundgesetz festgeschrieben; weil er Gemeinwohlaspekte hat, ist er vor allem ein Auftrag an den Staat. Das Netz ist in den vergangenen 50 Jahren nicht durchgreifend modernisiert worden, die Bahn jedoch verbraucht einen Grossteil ihrer Investitionen nur für die Bestandserhaltung. Das führt zu Investitionsstaus und damit zu einem Teufelskreis, bei dem nicht erfolgte Investitionen zu immer höherem Aufwand in der Bestandserhaltung führen. Dabei spielen auch die Mehrkosten für den Knoten Berlin und für die NBS Köln-Rhein/Main eine nicht zu unterschätzende Rolle. Wir

wollen deshalb beim Knoten Berlin die Kostenüberschreitungen durch Einsparungen wieder einfangen, bei Köln-Rhein/Main verhandeln wir auch mit dem Bund. Die Konsequenz wird sein, dass Bauprojekte nur nach Vorliegen der Planfeststellungungsbeschlüsse begonnen werden dürfen; ausserdem wird ein Investitionsausschuss gebildet, der wichtige Bauprojekte kontinuierlich überwacht.

Weiter benötigen wir unabhängig von den geschilderten Problemen ein politisches Gesamkonzept, welche Bahn die Bundesrepublik auf Dauer braucht und will.
Allein für die Umsetzung von „Netz 21" fehlen heute schon jährlich Milliarden DM in der Infrastrukturfinanzierung. Dazu müssen wir in umfassende Verhandlungen mit dem Bund eintreten.

Wir werden noch in diesem Jahr ein Konzept für den Personen- und Güterverkehr vorlegen.

- **Mittelstandsoffensive in Randnetzen,**
- **Marktorientierter Personenverkehr (MORA),**
- **Programm Cargo-Innovationssystem (CIP),**
- (längerfristig ein Knotenkonzept mit Zentren in den Ballungsräumen und optimierten Knoten mit einem Pendelsystem im Zubringer-Umlandverkehr)

Alle drei Programme haben das Ziel, Verkehre nur noch dann zu betreiben, wenn sie wirtschaftlich sind. Die Bahn braucht ein unternehmerisches Netz.

Dort, wo die Aufrechterhaltung unwirtschaftlicher Verkehre aus volkswirtschaftlichen und strukturellen Gründen verlangt wird, muss der Besteller dieses auch bezahlen.

(Die GRV meint, dass das durch die Finanzierung des Betriebes im Nahverkehr durch die Länder mit Hilfe der Bundesmittel in Höhe von etwa 12 Mrd DM schon der Fall ist. Nur müsste die Bahn weitgehend für die Erhaltung der Infrastruktur aufkommen. Immerhin erwirtschaftet DB Regio den grösstem Umsatz bei der DB. Wir meinen, dass Mehdorn sich hier zu sehr auf der falschen Hochzeit engagiert. Die Strecken müssen jedoch anders betrieben werden als bisher. Durch die Ausschreibungen üben die Länder hier Druck auf die DB AG aus.)

Nach Auffassung Mehdorns werden viele unbillige Forderungen gegenüber der Bahn erhoben. Er sagt dazu: Das hört auf!
Wir sind trotz der hohen Komplexität mit 32 000 Personen- und 6 000 Güterzügen täglich mit Abstand das pünktlichste und sicherste Verkehrsmittel.
Das mit Abstand umweltverträglichste Verkehrsmittel hat gegenüber den Wettbewerbern Luftfahrt, Binnenschiff und Lkw erhebliche Wettbewerbsnachteile, ebenso wie gegenüber anderen Bahnen in Europa.
Ein Beispiel sind die Wegekosten:

- Ein Lkw fährt für 2 500 DM (Eurovignette) in einem Jahr dreimal um die Erde
- Ein Güterzug kommt für 2 500 DM Trassengeld gerade einmal von München nach Frankfurt/Main.

Die DB AG ist bei der Mineralöl-, Mehrwert- und Ökosteuer benachteiligt.

Mehdorn erhofft sich von der Schwerverkehrsabgabe, die zum avisierten Zeitpunkt in Kraft treten müsste, für die Bahn:
Ein grosser Teil aus dem Aufkommen müsste für den Nachholbedarf im Schienennetz verwendet werden (seit 1949 sind 350 000 km Strasse neugebaut worden, im Schienennetz sind es nur 1000 km.).

Eckdaten DB Konzern 1999

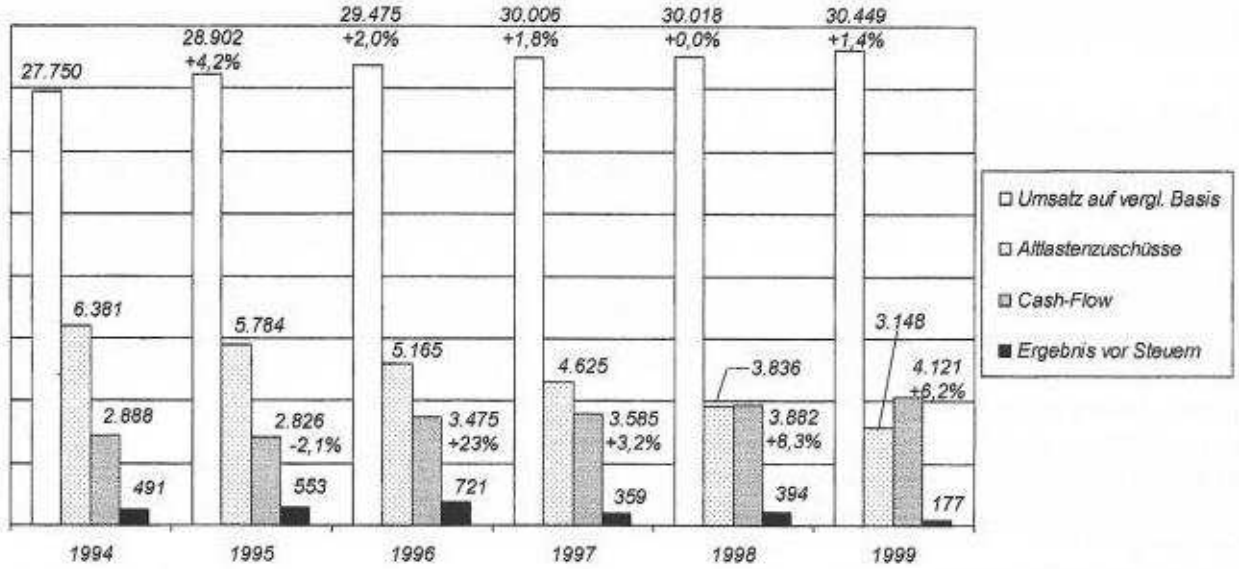
	Umsatz in Mio. Euro (in Mio. DM)	Veränderung zum Vorjahr	Verkehrs-leistungen	Veränderung zum Vorjahr
DB Konzern auf vergl. Basis	15.568 (30.449)	+ 1,4%		
DB Konzern	15.630 (30.570)	+ 1,8%	144.340 Mio. Ptkm	- 0,5%
Personenverkehr	11.500 (22.492)	+ 2,5%	72.846 Mio. Pkm	+ 1,4%
DB Reise&Touristik	4.172 (8.160)	+ 3,3%	34.897 Mio. Pkm	+ 1,0%
DB Regio	7.328 (14.332)	+ 2,0%	37.949 Mio. Pkm	+ 1,8%
Güterverkehr	3.541 (6.925)	- 2,3%	71.494 Mio. tkm	- 2,4%
sonstige *)	589 (1.153)	+ 16,6%		

*) Die sonstigen Bereiche enthalten DB Station&Service, DB Netz und die übrigen Konzerngesellschaften (einschließlich Holding)

DB 5/2000

DB Konzern 1994 - 1999: Umsatz, Cash-Flow, Ergebnis, Altlastenzuschüsse des Bundes

In Mio. DM



DB 5/2000

Für die prognostizierte Zunahme der Strassentransporte von 60% kann man im Transitland Deutschland jedenfalls nicht so viele Strassen bauen wie dafür nötig wären.

Abschliessend meinte Mehdorn, wenn wir es richtig angehen, hat die Bahn eine grosse Zukunft.

2. Sack

In 1999 wirkten sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen auch auf die Verkehrsmärkte aus. Gemessen an den Verkehrsleistungen schwächte sich das Wachstum im Personenverkehr mit 0.7 % im Vergleich zu 1998 ab. Der Markt wird im Wesentlichen durch den Individualverkehr geprägt, der um 0.6 % zunahm. Im Vergleich dazu hat der Schienenverkehr der DB AG mit 1,4 % überproportional zugelegt; davon im Fernverkehr mit 1,0 % und im Nahverkehr mit 1,8 %. Im Güterverkehr lag das Wachstum mit 4,5% in etwa auf Vorjahresniveau. Bedingt durch sinkende Transportnachfrage insbesondere bei Montangütern und Öltransporten ist die Leistung von DBCargo um 2,4% gegenüber 1998 gesunken. Der Strassengüterverkehr wies auch 1999 wieder eine positive Wachstumsrate aus.

Im Bereich Reise&Touristik hat die DER-Gruppe mit 0,9 Mrd Euro zum Umsatz beigetragen. Innerhalb des Schienenverkehrs war der ICE Hauptumsatzträger. Im Vergleich zu 1998 ist der Umsatzausfall aufgrund des Unglücks von Eschede zu berücksichtigen.
Vom Gesamtumsatz Regio betreffen 4,3 Mrd Euro Bestellerentgelte der Länder und 3,0 Mrd Euro direkt vereinnahmte Fahrgelderlöse.

Ohne die erstmalige Einbindung von ATG (Autotransportlogistik) läge der Rückgang bei DBCargo bei - 4 %.

Die Steigerung der Umsatzerlöse im Bereich Fahrweg ist im Wesentlichen auf Trassenerlöse von inzwischen 150 konzernfremden Eisenbahngesellschaften sowie auf Bauleistungen zurückzuführen.
Die Umsätze des Bereichs Station&Service resultieren in erster Linie aus der Vermarktung von Bahnhofsflächen.

Der DB Konzern hat 1999 ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 91 Mio Euro erzielt. Gegenüber 1998 bedeutet das einen Rückgang um 11 Mio Euro.
Das Beteiligungsergebnis ist dabei mit 55 Mio Euro negativ. Darin sind Vorsorgen für zukünftige Risiken in Höhe von 147 Mio Euro enthalten.

Aus dem Verkauf von Finanzanlagen entstanden ausserordentliche Erträge in Höhe von 215 Mio Euro

(Die GRV meint, dass damit weitgehend das Tafelsilber verscherbelt ist, was vor allem auf das Vorgehen der Vorgänger von Mehdorn zurückzuführen ist.)

Das Betriebsergebnis nach Zinsen war im abgelaufenen Jahr erstmals seit Gründung der DB AG in 1994 negativ.

Aus der Segmentberichterstattung wird deutlich, dass der wesentliche Ergebnisträger der Personenverkehr ist. Das Ergebnis des Güterverkehrs ist leicht negativ. Die Infrastrukturbereiche Personenbahnhöfe und Fahrweg haben ein ausgeglichenes Ergebnis.

Am 31.12.99 waren im Konzern 241 638 Mitarbeiter beschäftigt (-4,3 %). Die Personalkosten pro Mitarbeiter sind gegenüber 1998 um 3,5 % angestiegen. Die Wertschöpfung pro Kopf liegt rund 6 % unter den Personalkosten.

Mit 8,4 Mrd Euro haben die Bruttoinvestitionen in 1999 den höchsten Wert seit 1994 erreicht. Damit sind seit Gründung der DB AG insgesamt 41 Mrd Euro investiert worden.

Die Investitionen verteilen sich wie folgt:

Fahrweg	57 %
Regio	16 %
Reise&Touristik	7 %
Cargo	6 %
Personenbahnhöfe	7 %
Sonstige	7 %

Für die Investitionen in die Infrastruktur standen im wesentlichen Mittel der öffentlichen Hand, insbesondere des Bundes, zur Verfügung. Sie werden entweder als nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse oder als zinslose Darlehen gewährt. Danach ergab sich ein Finanzbedarf von 3,8 Mrd Euro, der zu 55 % aus dem Cash Flow finanziert wurde. Dieser ist 1999 um 6,1 % auf 2,1 Mrd Euro angestiegen. In Relation zum Umsatz sind das 13,5 %. Zur weiteren Finanzierung wurde eine 10-jährige Anleihe im Volumen von 1,35 Mrd Euro gegeben sowie von der EUROFIMA weitere 400 Mio Euro finanziert.

Die Bilanzsumme hat sich um 6,4 % auf 37,2 Mrd Euro erhöht.
Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme beträgt 90 %.
Die zinslosen Darlehen des Bundes betragen am 31.12.99 6,3 Mrd DM. Diese sind in Höhe der Abschreibungen zu tilgen. Die durchschnittliche Tilgungsdauer beträgt 30 Jahre.
Die Finanzschulden betragen 4,2 Mrd Euro. Sie haben sich damit gegenüber dem Vorjahr um 1,7 Mrd Euro erhöht (deutlich niedriger als erwartet).

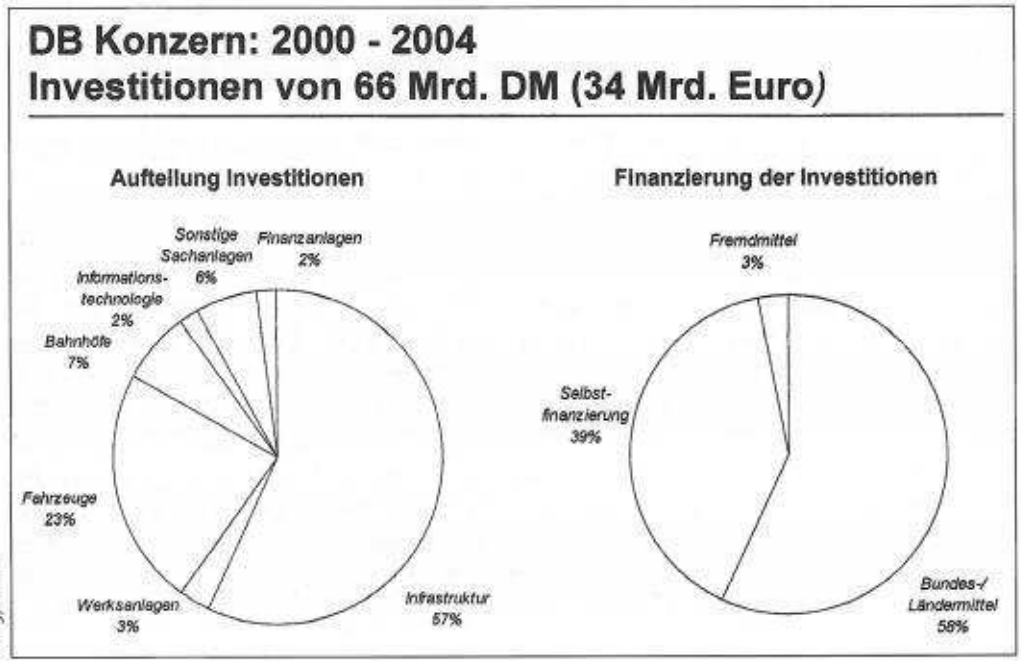
Für das Jahr 2000 wird von insgesamt günstigen konjunkturellen Rahmenbedingungen ausgegangen, die auch zu erhöhter Transportnachfrage führen werden. Dazu soll die Expo 2000 nicht unerhebliche Zusatzumsätze bringen. Die DB AG geht davon aus, dass die Transportnachfrage im Güterverkehr wächst, wenngleich hier mit scharfem Preiswettbewerb zu rechnen ist.

Aufträge der DB AG in 1999 Investitionen 2000 bis 2004

Die DB AG hat 1999 Aufträge für rund 22,5 Mrd DM an die Wirtschaft vergeben. 11,4 Mrd DM (51 %) gingen an kleine und mittelständische Unternehmen. Die Summe verteilt sich auf vier grosse Beschaffungssektoren

- Bau- und Ingenieurleistungen 8,5 Mrd DM
- Industrielle Produkte 6,7 Mrd DM
- Dienstleistungen 4,6 Mrd DM
- Energie und Dieselkraftstoff 2,7 Mrd

An Firmen mit Sitz in den neuen Bundesländern wurden für 5 Mrd DM Aufträge erteilt.



DB will an die Börse

Mit Einsparungen beim Personal, aber auch bei ihren Angeboten im Fern- und Nahverkehr könnte der Bund die Bahn in den Jahren 2003 bis 2005 an die Börse bringen und einen Milliardenbetrag erlösen.
Wenn auch die Bahn durch die Bahnreform weitgehend entschuldet wurde, wurde ein entscheidender Nachteil nicht beseitigt, sie muss ihren Fahrweg (40000 km) selbst finanzieren. In wenigen Jahren, wenn die letzten Bundes-

zuschüsse auslaufen, ist die Bahn bei den dringend notwendigen Netzsanierungen auf sich allein gestellt. Ob die Vision einer modernen Bahn mit attraktiven Zugverbindungen auch ausserhalb der Grossstädte noch Chancen hat, hängt in erster Linie vom Bund und den Ländern ab. Letztere bestellen und bezahlen heute schon Nahverkehrszüge, die sich betriebswirtschaftlich nicht rechnen, aber volkswirtschaftlich von Nutzen sind. Doch das genügt nicht, weil die Investitionen in den Fahrweg bei der Bahn liegen. Die Folgekosten des Verkehrs müssten von der Regierung noch mehr berücksichtigt werden mit dem Ergebnis, dass vor allem die Strasse und die Luftfahrt stärker zu besteuern sind und die Bahn entlastet werden muss. Müsste die Bahn die Trassen nicht aus der eigenen, inzwischen ziemlich leeren Kasse bezahlen, dann wäre ihr schon sehr geholfen. Leider betrachtet die SPD die Bahn nicht als Verkehrsmittel, sondern als Risiko für den Bundeshaushalt.

Mehdorn sieht seine Aufgabe darin, die Bahn börsenreif zu machen. Seine Vorbilder sind die Post, die noch ein gewisses Monopol besitzt, und die Telecom. Aber diese sind Wachstumsmärkte im Gegensatz zur Bahn. Am Ende des Crashkurses soll die Bahn in der Lage sein, ohne Subventionen auszukommen und sich die nötigen Mittel am Markt zu besorgen. Aber dazu ist eine gesteigerte Marktfähigkeit notwendig, die nicht durch Einsparungen allein erzielt werden kann. Hat also die Bahn im derzeitigen Zustand überhaupt eine Chance? Sie steht wieder da, wo sie schon vor der Reform stand: Am Rande des Abgrunds. Seit drei Jahren ist das Betriebsergebnis rückläufig, im vergangenen Jahr rutschte es erstmals wieder ins Minus. Einsparungen in allen Bereichen sollen helfen. Geld will Bundesfinanzminister Eichel auf keinen Fall geben. Und vom Bundesverkehrsminister ist zu hören: „Mir gäbet nix". Von einer expandierenden Bahn ist nichts zu hören. Fährt die Bahn in den Tunnel *(Siehe auf Seite 18)*?

Klimmt zum Sparkurs der Bahn

Ob die Bahn an die Börse geht, sei erst dann zu entscheiden, wenn sie ein wirtschaftliches Unternehmen wird, das seine Investitionen selber trägt, sagte Bundesverkehrsminister Klimmt in einem Interview mit dem „Spiegel". Auf die Frage, ob der Bund wie bei der Privatisierung der Telecom am Aktienmarkt kräftig Kasse machen wolle, sagte Klimmt, er wäre schon froh, wenn die Bahn uns nichts mehr kostet. Derzeit überweist der Bund jährlich 14 Mrd DM für Altlasten an das Bundeseisenbahnvermögen - damit sei keine neue Strecke gebaut. Gleichzeitig stellen wir für den Bahnverkehr in den Ländern fast 13 Mrd DM zur Verfügung.

Einen Streik kann sich Deutschland im Jahr der Expo nicht leisten, erwähnte Klimmt, nachdem sich Bahn und Gewerkschaft in der tarifpolitischen Auseinandersetzung geeinigt hatten. Erstmals gelte ein zweimonatiges Moratorium, dann könnte sich der Konflikt erneut zuspitzen. Fest stehe aber, dass der Personaleinsatz effizienter werden müsse, eine Behördenbahn darf es nicht länger geben. Zur Frage, dass Bahn und Gewerkschaft auch einen Sanierungsbeitrag vom Eigentümer wünschen, antwortete Klimmt: Natürlich sind wir bereit, bei der Verbesserung der Infrastruktur mitzuwirken, aber für die kurzfristige Ergebnisfinanzierung gilt, schwäbisch gesprochen, weiterhin: Mir gäbet nix! Wir wollen diese ständige Subventionierung von betriebswirtschaftlich bedingten Fehlbeträgen bewusst kappen.
Für Ausgleichszahlungen dafür, dass die Bahn im Gegensatz zu ihren europäischen Konkurrenten den vollen Mehrwertsteuersatz zu zahlen hat, sagte Klimmt, dafür gebe es keine Pläne; man sollte nicht vergessen, dass die Entschuldung der Bahn mit 67 Mrd DM als einziges Land in der EU aus Steueregeldern finanziert worden sei. Er wolle hoffen, dass die Bahn 2004 (*nach Wegfall der Zuschüsse für Massnahmen im Gebiet der ehemaligen Reichsbahn. Die Red.*) ohne staatliche Zuschüsse auskommen wird. Den Unterhalt des Netzes muss sie aus eigener Kraft bezahlen. Allenfalls bei den Altlasten, wie z.B. der Sanierung der maroden ostdeutschen Strecken, könnte man darüber reden, ob nicht eine längere Frist geboten scheint. Zu den Mehrkosten in Berlin und bei der NBS Köln – Rhein/Main bemerkte Klimmt: Die Verantwortung liegt bei der Bahn. Ich sehe wenig Verhandlungsspielraum, wenn Mehdorn die Mehrkosten vom Bund erstattet haben will.

In einem Interview in der Süddeutschen Zeitung im März sagt Klimmt zur Auseinandersetzung mit den Gewerkschaften über den Abbau von 70 000 Arbeitskräften: Personalabbau allein ist kein ausreichendes Konzept, um die wirtschaftliche Lage nachhaltig zu verbessern. Ich will die Bahn im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern so stärken, dass sie sich behaupten kann. Wenn es mit dem Unternehmen wieder aufwärts geht, schafft das auch Arbeitsplätze. Deshalb ist das, was die Bahn jetzt schultern muss, auch Zukunftssicherung für die Beschäftigten. Zu den von Mehdorn erwähnten betriebsbedingten Kündigungen: Der bereits vereinbarte Personalabbau läuft selbstverständlich weiter. Dabei geht ein grosser Teil über die natürliche Fluktuation. Betriebsbedingte Kündigungen hat es in der Vergangenheit nicht gegeben und dabei wird es auch bleiben.

Zur Frage, wie der Wettbewerb auf der Bahn vorangebracht werden kann, meinte Klimmt: Die Netztochter der Bahn verfügt über die Eisenbahntrassen und so soll es auch bleiben. Die DB Netz muss jedoch gewährleisten, dass Anbieter aus dem In- und Ausland zu fairen Bedingungen diese Strecken befahren können. Private Konkurrenten sind gerade im Regionalverkehr günstiger. Im übrigen müsse die Bahnliberalisierung über die Landesgrenzen hinausgehen. Andere EU-Länder müssen ebenfalls ihre Märkte öffnen. Mit den Franzosen ist jetzt ein Durchbruch erzielt worden. Über den Wettbewerb soll das

Eisenbahnbundesamt in Bonn künftig wachen; das werden wir noch in diesem Jahr angehen. Das ist kein Misstrauen gegenüber der Bahn, sondern die Politik muss klare Regelungen schaffen und dafür bin ich zuständig. Auf die Frage, ob neue Anbieter die Lage der Bahn nicht weiter verschärfen werden, meint Klimmt: Uns bleibt keine Wahl (!). Die Bahn muss fit gemacht werden, damit sie auch den Erhalt des Netzes dauerhaft selbst finanzieren kann. Wir haben durch die Entschuldung eine Voraussetzung dafür geschaffen, jetzt muss die Bahn beweisen, dass sie mit der Strasse konkurrieren kann und endlich mehr Verkehr auf die Schiene bringt.

Zur Frage der Benachteiligung der Bahn im Wettbewerb: Über Vor- und Nachteile der Verkehrsträger kann man lang philosophieren. Lastkraftwagen sind nun einmal auf kurzen Strecken unschlagbar wegen ihrer Flexibilität. Wir wollen vom Jahr 2003 für Lastkraftwagen eine entfernungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einführen. Wenn wir die Trassenpreise bereits jetzt senken wollten, müssten wird die Bahn weiter subventionieren, das lässt die Haushaltslage nicht zu.

Zur Frage der Umwandlung der Kilometerpauschale in eine Entfernungspauschale. Klimmt, das ist durchaus ein richtiger Ansatz, aber uns fehlt das Geld für das Vorhaben, die Kilometerpauschale im gleichen Umfang in eine Entfernungspauschale umzuwandeln. Andernfalls würden die Fernpendler zu sehr belastet. Das will ich nicht.

Und zuletzt zur Frage der Nutzung der freigewordenen Mittel aus der gescheiterten Transrapidstrecke Hamburg - Berlin. Klimmt: Eine Mrd DM fliesst in den Bau der ICE-Strecke Hamburg – Berlin. Die restlichen 5,1 Mrd DM werden vorbehalten für Alternativstrecken, die wir in den nächsten zwei Jahren prüfen werden.

Kritik der Opposition am Verkehrsetat des Bundes

Dirk Fischer, verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, sagte angesichts der Senkung der Ausgaben im Einzelplan 12 von 49,7 Mrd DM auf 44,8 Mrd DM: „Statt nun Gelder für die Infrastruktur bereitzustellen, um die Staus auf unseren Strassen abzubauen und um der Bahn wieder den nötigen Rahmen für ihre Reform zu geben, wird weiter zurückgefahren. Minister Klimmt ist der grosse Verlierer."
Finanzminister Eichel meinte, mit 24,3 Mrd sei der Einzelplan 12 weiterhin der grösste Investitionshaushalt des Bundes. Die Einsparungen bei der Schiene von rund 5 Mrd DM will man durch reduzierte Zahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen verringern. Dies ist möglich, wenn die Eisenbahner-Wohnungen verkauft werden können.

(Die Bundesregierung hat nunmehr durch das Bundesverwaltungsgericht grünes Licht für den Verkauf erhalten. Die Red.).

Fonds soll Personalkosten der Bahn senken

Mehdorn will bis zum Jahr 2004 3,6 Mrd bei den Personalkosten (allein der Abbau von 35000 Mitarbeitern durch natürliche Fluktuation soll 1,4 Mrd DM bringen.) einsparen und hatte Entlassungen nicht mehr ausgeschlossen. Nun soll ein Fonds die notwendige Entlastung bei den Personalkosten bringen. Der Fonds, den die Bahn überwiegend selbst finanzieren will, soll sie von der Pflicht befreien, für 9000 ihrer noch knapp 240000 Beschäftigten Zulagen zu zahlen, die deren Einkommenverluste nach einer Versetzung auf eine geringer dotierte Stelle ausgleichen. Diese Zulagen betragen von 100 bis 1000 DM/Beschäftigtem monatlich. Mit den Fondsgeldern sollen auch Arbeitsplatzwechsel und Weiterbildungskurse finanziert werden. Nach Angaben der Gewerkschaft Transnet (GdED) kommt das Gros der fünf oder sechs Mrd DM für diesen Fonds aus Rückstellungen der Bahn, die diese für Umstrukturierungen gebildet habe. Die Gewerkschaft erwartet, dass sich auch der Bund an dem Fonds mit einem grösseren Betrag (300 Mio DM) beteiligt (Minister Klimmt versprach eine wohlwollende Prüfung). Für die Lohn-Tarifrunde hat der Vorsitzende der Gewerkschaft moderate Forderungen in Aussicht gestellt.
Der Fonds, über dessen Einrichtung sich Bahnvorstand und Gewerkschaften geeinigt haben, soll nach Vorstellungen der Bahn für mehrere Jahre den Anteil an Eisenbahnergehältern übernehmen, die über den Tarifen der Wettbewerber liegen. Der Finanzchef der Bahn, Horst Föhr, bezifferte den Differenzbetrag auf jährlich 800 Mio DM. Die Tarifpartner wollen bis Ende August die Details des Fonds ausarbeiten. Sie hätten akzeptiert, dass die Bahn mit ihrer derzeitigen Tarifstruktur nicht wettbewerbsfähig sei.

Die Fondslösung bringt sicher Verbesserungen für die Wettbewerbssituation der Bahn, aber haben sie Bestand unter der Überschrift „Gewaltiger Personalabbau in den nächsten Jahren"? Bedeutet dies, dass Bahn und Gewerkschaften die Hoff-

Nur mit Zuschlag Einkommen eines Bahn-Angestellten in Mark

47 Jahre, verheiratet, 2 Kinder

	Rangierleiter übernommen* West	Rangierleiter übernommen* Ost	Rangierleiter eingestellt** West	Rangierleiter eingestellt** Ost	Lokführer übernommen* West	Lokführer übernommen* Ost	Lokführer eingestellt** West	Lokführer eingestellt** Ost
Grundgehalt	3096	2725	3096	2725	4220	3713	3662	3222
Zuschläge	1137	1008	405	386	1531	950	700	700
Brutto	4233	3733	3501	3111	5751	4663	4362	3922
Netto	3152	2856	2724	2481	3932	3376	3222	2969

*von der Bundesbahn/Reichsbahn **von der Bahn AG

Der Spiegel 13/2000

nung aufgegeben haben, die Bahn werde künftig mehr Reisende und Güter als bisher befördern? Wer an die Zukunft der Bahn glaubt, sollte nicht so sehr den Abbau von Personal in den Vordergrund stellen.

Zur Flächenbahn

Das Projekt zur Sanierung der Flächenbahn heisst nach Angaben der DB nicht mehr so sehr Regent (Regionalnetzentwicklung) sondern Bahn für mittelständische Unternehmen (Mittelstandsoffensive) (*vgl. GRV-Nachr. Nr. 42/43*). Auf Initiative von Mehdorn werden derzeit neue Konzepte für 37 regionale Eisenbahnnetze mit rund 9000 km erarbeitet. Mehdorn meinte: „Dies bezieht auch Mittelstandsinitiativen ein, bei denen die DB AG Eisenbahnern helfen will, sich selbständig zu machen und in solchen regionalen Märkten den Schienenverkehr zu betreiben".
Bei diesen Bahnen sollen die Entscheidungen dezentral fallen. Die Trennung von Fahrweg, Betrieb und Station & Service soll hier aufgegeben werden. Sie hätte sich hier als unnötig bürokratisch erwiesen. Die Bahn erhofft sich von der Dezentralisierung mehr Wirtschaftlichkeit. Derzeit decken häufig die Einnahmen und die Bestellerentgelte der Länder nicht mehr die Kosten. Dringend notwendige Investitionen seien unterblieben. Bis September sollen die Details vorliegen. Bei einer Anhörung am 23.6.2000 durch Bündnis 90/Die Grünen in Berlin meinte der Verkehrspolitiker Albert Schmidt, dass Trasseneinnahmen für Investitionen zur Verfügung gestellt werden sollten. Auch kritisierte er, dass im Haushalt 2001 für den Neu- und Ausbau von Strassen 1,5 Mrd DM mehr vorgesehen seien als für die Bahn. Er verlangt deshalb, dass die Investitionen des Bundes in das Schienennetz bereits in den nächsten Haushaltsplänen kontinuierlich gesteigert und schrittweise an die Höhe des Strassenbauetats angeglichen werden müssen (Koalitionsvertrag). Schwerpunkt der Investitionen in die Bahn müssen der Erhalt und die Modernisierung des Bestandsnetzes sein entsprechend dem Netz 21 der DB AG.
Auf einer Tagung in Erfurt am 17. Mai unter dem Thema „Flächenbahn – neue Zukunft oder Stillegung" prangerte der Vertreter des Thüringischen Verkehrsministeriums die Zunahme der Langsamfahrstellen im Freistaat als „fast schon kriminell" an. Es sei den Reisenden doch nicht vermittelbar, wenn wir einerseits für unsere Angebote werben, andererseits Strecken der DB nicht mehr befahrbar sind. Fast 10 % des 1600 km langen Schienennetzes seien davon betroffen. Darunter leidet auch DB Regio, in dem wir das Unternehmen abstrafen und weniger Geld bezahlen.

Sicherlich lassen sich durch Leitung von Nebenbahnen vor Ort nicht unerhebliche Einsparungen erzielen und manche Stillegung kann dadurch vermieden werden. Aber was macht ein solch neues Unternehmen, bei dem die Overheadkosten der grossen DB AG wegfallen, wenn es nicht genügend Mittel von DB Netz für Unterhaltung und Erneuerung der Strecke erhält oder gar eine grössere Investition für ein abgängiges Bauwerk nicht finanziert werden kann? Bekommt das Unternehmen kein Geld dafür, so muss es dicht machen.

Dabei heisst es in Art. 87 Absatz 4 Satz 1 des Grundgesetzes: Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes.... Rechnung getragen wird. (Das Nähere wird durch ein Bundesgesetz geregelt.)

Im übrigen hat die Regierungskommission Bahn seinerzeit festgestellt, dass auch die privatisierten Eisenbahnen des Bundes nicht in der Lage sein werden, aus eigener Kraft die hohen Investitionen für den Ausbau einer wettbewerbsfähigen Infrastruktur aufzubringen. Das heisst, die Eisenbahnen des Bundes sind hinsichtlich ihrer Investitionen auf Unterstützung angewiesen.
Das Bundesschienenwegeausbaugesetz enthält die näheren Regelungen zur Finanzierung der Schienenwege. Aber auch nach § 22 des Deutschen Bahngründungsgesetzes stellt der Bund Mittel zur Verfügung. Liegt eine solche Bahn in einem Ballungsraum, können Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zur Verfügung gestellt werden.

Es gibt also Möglichkeiten der Finanzierung, aber sie fliessen vielleicht doch zu sehr in Grossprojekte, wo teilweise durch Schludrigkeiten die Kosten weit überschritten werden, als in Flächenbahnen.

Keine Einigung mit dem Innenministium zur Bezahlung des BGS

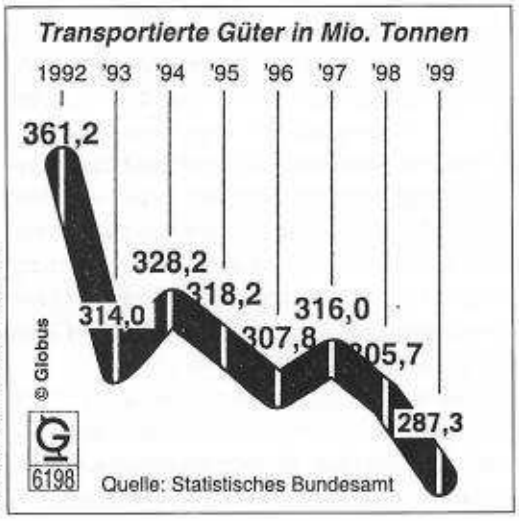
Ein Spitzengespräch zwischen Bahnchef Mehdorn und Minister Schily über einen verstärkten Einsatz des Bundesgrenzschutzes (BGS) blieb ergebnislos. Die Bahn hatte eine entsprechende Vereinbarung mit dem Innenministerium angestrebt. Hintergrund ist die Forderung der Bundesregierung, die DB solle künftig für die Leistungen des BGS bezahlen. Einen dreistelligen Millionenbetrag verlangt dafür Bundesfinanzminister Eichel. Mehdorn verlangte im Gegenzug ein Mitspracherecht. Dabei sollte eine Sicherheitspartnerschaft zwischen BGS und dem Sicherheitsdienst der DB eingegangen werden. Dafür wollte die DB einen angemessenen Beitrag bezahlen. Der Bund beharrte jedoch darauf, allein über den Einsatz des BGS zu entscheiden. Nach Scheitern des Gesprächs wies Mehdorn darauf hin, dass die DB andere Partnerschaften ausbauen werde. Die bestehende Partnerschaft mit dem BGS werde aber aufrechterhalten.

Von der DB nicht abgerufene Mittel verfallen nicht

Der Bund wird die DB AG bei der Altlastensanierung unterstützen und mit Vorruhestandsregelungen fördern, erklärte Kurt Bodewig, Parl. Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium.
Für Altlasten der Deutschen Reichsbahn hatte der Bund rund 10 Mrd Investitionsmittel zur Verfügung gestellt, die in den Jahren seit der Bahnreform in 1994 nicht verbaut wurden. Diese 10 Mrd DM sollen jetzt über einen Zeitraum von 5 Jahren bereitgestellt werden.
Mit der Vorruhestandsregelung will der Bund die Bahn auf sozial verträgliche Weise von Kosten entlasten.

DBCargo verliert 1999 beim Güteraufkommen

Wie das Statistische Bundesamt mitteilte, wurde der Gütertransport in 1999 weiter auf die Straße verlagert. Die von Eisenbahnen beförderte Gütermenge ging um 6 % auf 287,3 Mio t. zurück. Die Beförderungsleistung verringerte sich um 2,5 % auf 62,6 Mrd tkm. Der Grund lag vor allem im Rückgang bei den Transporten von Kohle und Stahl.
Auch die Binnenschifffahrt verzeichnete ein Minus von 3,3%; die Beförderungsmenge ging auf 228,6 Mio t zurück.



Die Eisenbahnen holten aber im 1. Quartal dieses Jahres bei der Gütermenge um 5,2 % auf 74,4 Mio t und die Einnahmen nahmen um 3,5 % auf 1,6 Mrd DM zu.

Nach einem Bericht der Süddeutschen Zeitung gibt es einen internen DB-Bericht, wonach die DB sich auf ertrags- und aufkommensstarke Korridore mit langen Fahrabschnitten konzentrieren und bis zum Jahre 2004 das Güterzugnetz um etwa 1/4 reduzieren will. Ein solches Konzept käme einem Abschied vom flächendeckenden Güterverkehr gleich. Grund sei das schlechte Betriebsergebnis von DBCargo.

Die GRV meint, dass diese Ergebnis auch ohne Zutun der Bahn eintreten wird, wenn in der Verkehrspolitik nicht das Ruder herumgeworfen wird.

Negatives Bild des BDI vom Schienengüterverkehr

In der Deutschen Industrie ist das Bild vom Schienengüterverkehr eindeutig negativ geprägt. Zu diesem Ergebnis kam eine Umfrage des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI) bei 100 Unternehmen aus 30 Branchen. Im einschlägigen Papier fordert die verladende Wirtschaft vor allem die Senkung der Trassenpreise, die Netzöffnung in allen europäischen Staaten und die Trennung von Netz und Betrieb in Deutschland.
Bahnchef Mehdorn hat in einer Presseerklärung am 23.6. 2000 mit Unverständnis auf die Umfrage reagiert. Er warf dem BDI vor, sich hemmungslos als Lobbyist des Strassenverkehrs zu produzieren. Wer ständig mehr Verkehr auf der Schiene fordert, der Schiene aber aus allzu durchsichtigen Klientel-Interessen die Chancengleichheit bei Steuern und Wegekostenfinanzierung verweigert, ist einfach unglaubwürdig – vor allem, wenn er dann auch noch im gleichen Atemzug preiswertere Schienentransporte verlangt.

Bahnchef Mehdorn übt massive Kritik an der Bahnindustrie

Mehdorn hat seinen Ärger und sein Unverständnis über technische Mängel bei den neuausgelieferten Schienenfahrzeugen zum Ausdruck gebracht. Jüngster Anlass waren die Entgleisung eines ICE T aufgrund eines Ventilschadens auf der Berliner Stadtbahn und Ausfall von Neigetechnikzügen der Baureihe VT 611 im Regionalverkehr. Die gesamte Modernisierung und Erneuerung der Fahrzeugflotte für den SPNV musste zeitlich gestreckt werden, weil z.B. die S-Bahnzüge für die EXPO nicht fristgerecht bzw. mit erheblichen technischen Mängeln ausgeliefert wurden und erneut durch die Hersteller überarbeitet werden mussten.
Mehdorn: „Wir haben die Ermittlung aller Schäden veranlasst und werden diese der Industrie in Rechnung stellen. Bei den Problemen mit den Nahverkehrszügen behalten wir uns vor, Regressforderungen der Bundesländer an die Industrie weiter zu reichen."

EXPO 2000

Die EXPO hat bei der Bahn massive Investitionen ausgelöst.
Der ehemalige Haltepunkt Laatzen an der Strecke Hannover – Kassel, nur 350 Meter vom Gelände der Weltausstellung entfernt, wurde zum kombinierten Fern- und S-Bahnhof ausgebaut. Er wurde so dimensioniert, dass bis

zu 1500 Reisende gleichzeitig ein- bzw. aussteigen können. Über einen „Skywalk" erreicht man das EXPO-Gelände.

Hannover erhielt ein völlig neugestaltetes S-Bahnnetz mit 249 km Gleisen und 59 Stationen und wurde damit zum viertgrössten S-Bahnnetz in Deutschland. Von fünf Linien bedienen vier während der EXPO den Bahnhof Laatzen. Auf 60 km fährt die S-Bahn auf eigenen Gleisen. Die Bahnsteige erhielten eine Höhe von 76 cm. (Das brachte nicht unerhebliche Schwierigkeiten, weil die Industrie die Fahrzeuge nicht rechtzeitig liefern konnte und alte S-Bahnen mit nicht passender Niveauhöhe eingesetzt werden mussten.)

Der Hauptbahnhof Hannover erhielt ein völlig neues Gesicht. Ein neues Reisezentrum wurde u.a. geschaffen und viele neue Geschäfte sollen Geld in die Kassen bringen.

Und schliesslich hat die DB bei der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – Hannover den Abschnitt Hannover Hbf bis Lehrte wegen des zu erwartenden starken Zugverkehrs für Vmax = 160 km/h eingerichtet. Ausserdem erhält die bisherige zweigleisige Strecke ein drittes Gleis, wodurch die Streckenkapazität wesentlich erhöht wird.

Die GRV bedauert es, wenn die baulichen Massnahmen und die grosse Zahl von Zügen zur EXPO überdimensioniert wurden, weil leider der Besucheransturm jedenfalls bis zum Redaktionsschluss nicht die Erwartungen erfüllte.

Zum Unfall von Eschede

Fast zwei Jahre nach dem Unfall hat die Staatsanwaltschaft Lüneburg die Ermittlungen gegen vier Beschuldigte aufgenommen. Es handelt sich dabei um Personen, die im ehemaligen Bundesbahnzentralamt Minden bzw. beim Radhersteller, der Firma Vereinigte Schmiedewerke GmbH in Bochum, als Techniker die Verantwortung für Konstruktion und Zulassung trugen. Ihnen wird im wesentlichen vorgeworfen, die Entwicklung, Erprobung und Zulassung der gummigefederten Räder für den ICE-Hochgeschwindigkeitsverkehr betrieben und dabei versäumt zu haben, für die Räder einen dem Stand der Technik entsprechenden Sicherheitsnachweis zu Lebensdauer und Betriebsfestigkeit beizubringen. Untersuchungen zur Frage der Dauerfestigkeit hätten den Beschuldigten aufgezeigt, dass dem Radreifen in abgefahrenem Zustand, das heisst bei einem Laufkreisdurchmesser von weniger als ca. 880 mm, die Betriebsfestigkeit nicht mehr gegeben ist. Stattdessen war von den Beschuldigten ein Grenzmass von 854 mm vorgesehen worden, ein Wert, den das unfallverursachende Rad mit 862 mm nahezu erreicht hatte. Nach einem Gutachten des Fraunhofer-Instituts in Darmstadt ist davon auszugehen, dass bei dem Unglücksrad eine Betriebsfestigkeit nicht mehr gegeben war. Es kam zu einem sogenannten Ermüdungsbruch des Radreifens. Den Beschuldigten ist mitgeteilt worden, dass gegen sie ermittelt wird. Drei von ihnen haben Verteidiger beauftragt. Diesen muss Einsicht in die umfangreichen Akten und Beweismittel gegeben werden. Dies wird noch erhebliche Zeit beanspruchen. Eine Anklageerhebung ist noch in weiter Ferne.

EBA-Gutachten zum Eisenbahnunfall in Brühl

Elf Wochen nach dem Unfall hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) sein Gutachten zur Unglücksursache an die Staatsanwaltschaft in Köln übergeben. Danach trägt der Lokführer die Hauptverantwortung an dem Unfall. Die für ihn massgebliche Signalisierung sei korrekt gewesen. Das Unglück wäre vermieden worden, wenn innerhalb des Bahnhofs Brühl die zulässige Geschwindigkeit eingehalten oder im Zusammenhang mit der Baumassnahme eine (nicht zwingend vorgeschrieben) technische Geschwindigkeitsüberwachung vorgesehen worden wäre.
Das Gutachten räumt ein, dass dienstliche Anweisungen im Detail fehlerhaft gewesen seien. Dennoch hätte der Lokführer in der Lage sein müssen, den Überblick zu behalten und die für ihn relevanten Anweisungen zu erkennen.

Reisende und Fracht im selben Zug

Wer hätte an so etwas gedacht? Unter dem Produktnamen „Overnight Express" verbindet das deutsch-niederländische Schienengüterverkehrsunternehmen Railunion Benelux in Kooperation mit dem Bereich Reiseverkehr der Niederländischen Staatsbahnen seit Juni 2000 Amsterdam mit Mailand. Der Zug braucht für die Strecke nur 14 Stunden. Der Zug besteht aus Reisezug- und Güterwagen. Er verkehrt 6 Mal pro Woche in beiden Richtungen. Das ist ein neuer Weg, um zeitkritische Güter im internationalen Verkehr schnell zu bewegen.
In der Anfangsphase will die Gesellschaft Ersatzteile, Luftfracht oder Expressgüter befördern. Später sollen temperaturgeführte Waren wie Gemüse, Früchte und Blumen hinzukommen. Die Wagen müssen für Geschwindigkeiten bis 160 km/h geeignet sein.
Das scheint nun eine echte Alternative zum Lkw zu sein, der i.d.R. mehr als 24 Stunden für die Strecke braucht.

Man kann dem Zug nur wünschen, dass er immer gut ausgelastet ist. Die GRV findet diese Zusammenarbeit zwischen Güter- und Reisedienst, wenn sie klappt, für hervorragend, wenngleich schnelle Güterzüge in der gleichen Zeit fahren müssten.

Streckenstillegung

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat anfangs Mai darauf hingewiesen, dass die DB Netz AG erst dann dauerhaft eine Strecke sperren darf, wenn zuvor das EBA die dauerhafte Einstellung des Betriebes genehmigt hat. Sie hat DB Netz verpflichtet, auf Strecken des „Sonneberger Netzes" den Betrieb wieder aufzunehmen. DB -Netz hatte hier eine Reihe von Strecken 1997 wegen Infrastrukturmängeln aus Sicherheitsgründen gesperrt; es muss nunmehr mit der Instandsetzung beginnen.

Viergleisiger Ausbau zwischen Augsburg und München kommt voran

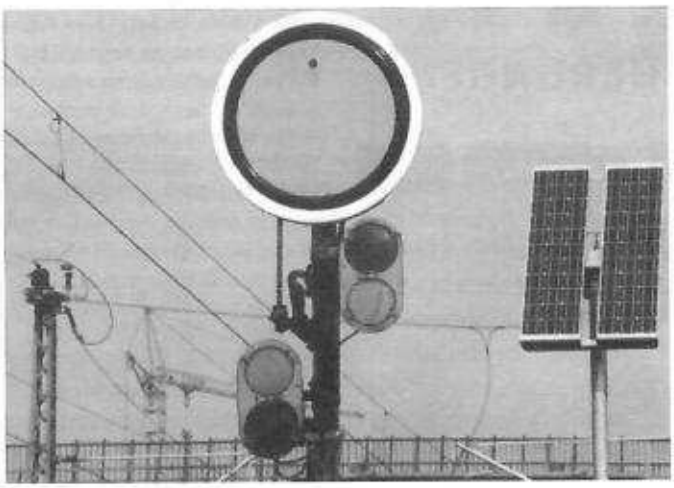
Nachdem im Bauabschnitt Kissing bereits knapp fünf km Gleise verlegt worden sind, beginnt die DB AG in dem 8,5 km langen Bereich zwischen Augsburg Hbf und Kissing mit den Bauarbeiten. Dabei wird bis zum Jahre 2002 die Lechbrücke erneuert und auf vier Gleise erweitert werden.

DB AG zieht Konsequenzen aus der Verteuerung von Bauvorhaben

Bei der NBS Köln – Rhein/Main und beim Bau des Verkehrsknotens Lehrter Bahnhof in Berlin sind die Kosten aus dem Ruder gelaufen.
Generell ist nunmehr vorgesehen, das Projektmanagement und die Projektsteuerung bundesweit eindeutig zu regeln. Ausserdem wird künftig das Controlling der Projekte flächendeckend vereinheitlicht sowie die externen Dienstleister, Ingenieurbüros und Baufirmen intensiver einbezogen. Mit standardisierten Bauverträgen sollen die Qualitätssicherung und die Überwachung der Projekte erleichtert werden. Die Vergabe darf erst erfolgen, wenn die entsprechenden Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen. Weiter wird aus dem Vorstand der DB AG ein Investitionsausschuss gebildet, der die Abwicklung der für den Konzern wichtigen Projekte überwacht.
Im kritischsten Fall sollen sich nach einer Untersuchung durch ein unabhängiges Büro bei der NBS Köln - Rhein/Main Mehrkosten von 2,765 Mrd DM und in Berlin von 2,165 Mrd DM ergeben. Der Vorstand hat dem Aufsichtsrat Massnahmen dargestellt, mit denen den Mehrkosten entgegengesteuert werden soll. Parallel dazu wird mit der Bundesregierung über eine verursachergerechte Übernahme möglicher Kostensteigerungen bei beiden Projekten verhandelt.

Signalbeleuchtung

Die Propangasbeleuchtung und damit das Auswechseln der Propangasflaschen haben ausgedient. Neuerdings werden die 22000 Signallichtpunke elektrisch beleuchtet,



BahnZeit 3/2000

allerdings mit unterschiedlicher Stromversorgung. Der überwiegende Teil (rund 13600 Stück) wird an vorhandene Kabel angeschlossen. 1700 Lichtpunkte werden mit Solarstrom betrieben. Diese Technik kommt dort zum Einsatz, wo keine freien Kabeladern vorhanden sind und die Nachverkabelung zu hohe Kosten verursacht. Das Umbauprogramm kostet 65 Mio DM. Die neuen Lichtpunkte haben dieselbe Leuchtkraft wie bisher.

ICE 3 und ICE 3 M

Der neue ICE 3 wurde kurz vor der Eröffnung der EXPO 2000 in Berlin vorgestellt und soll vornehmlich Besucher zur EXPO fahren.
Der ICE 3 M (Mehrsystem) soll ab 5. November 2000 zwischen Köln (später Frankfurt/Main) und Amsterdam verkehren und ICE International heissen. Das Zugteam soll deutsch-niederländisch sein. Seine mögliche Höchstgeschwindigkeit beträgt 330 km/h. Die DB hat 13 Züge bestellt. Der Zug kann auch neben den Niederlanden und Belgien in der Schweiz und in Frankreich eingesetzt werden.
Der ICE 3 hat keinen Triebkopf mehr, der das Fahrzeug zieht. Die Antriebskomponenten sind unter dem ganzen Zug verteilt. 50 % der Achsen sind angetrieben. Damit kann der Zug schneller beschleunigen und grössere Steigungen leichter bewältigen.

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, 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).

Andere Verkehrsträger

Die Strasse sollte der Öffentlichkeit einmal mitteilen, wie viele Staus auf den Autobahnen nicht durch Verkehrsdichte sondern durch Unfälle von Lkw und Pkw verursacht sind.

Höhere Buss- und Verwarnungsgelder bei Verstössen im Strassenverkehr

Der Bundesrat hat am 2.2.2000 zwei einschlägige Entwürfe des Bundesministers für Verkehr gebilligt. Kernpunkte bilden die Sanktionsverschärfung für extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen und die leichte Anhebung der Verwarnungsgelder für Radfahrer. Bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von mehr als 40 km/h bei Lkw und Bussen und mehr als 50 km/h bei Pkw und Krafträdern werden sowohl die Bussgelder als auch die Dauer des Fahrverbots deutlich erhöht. Damit soll die kleine aber in hohem Masse rücksichtslose Gruppe von Fahrern stärker zur Verantwortung herangezogen werden, die durch extreme Tempoverstösse Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer gefährden.
Die Regelsätze bei Radfahrerverstössen werden von 10 DM auf 20 DM erhöht. Das gilt z.B.für das unzulässige Einfahren in Einbahnstrassen in der falschen Richtung.

Der Flugverkehr

Der Flugverkehr hat die Grenzen des Wachstums fast überschritten. Die grossen Flughäfen sind überlastet und fordern neue Start- und Landebahnen (Frankfurt/Main) oder wollen das bestehende Nachtflugverbot kippen (München).
Eine jahrelange konsequente Subventionspolitik machte den Flugverkehr so attraktiv: Keine Kerosinsteuer, keine Mehrwertsteuer. Der Bund unterstützt die Flughäfen bei ihren Ausbaubemühungen.
Bei den Nachtflugverboten wird oft die Zahl der Geschädigten mit der Zahl der Arbeitsplätze verglichen. Deshalb ist die Auseinandersetzung so schwierig. Aber die Steigerung der Ab- und Anflüge bringt in Wirklichkeit nur wenig mehr Beschäftigte (In Frankfurt/Main brachten die Startbahn West und Cargo City Süd statt der versprochenen zusätzlichen 6000 Arbeitsplätzen nur 528 neue Arbeitsplätze.).
Viele Probleme würden sich von selbst regeln, wenn der Flugverkehr seine vollen Kosten selbst tragen müsste. Um etwa ein Drittel höher läge der Preis für das Flugticket ins Ausland, wenn der Flugverkehr die genannten Steuern zahlen müsste. Da würde so mancher Urlauber (Das grösste Zuwachspotential hat der Flugverkehr im touristischen Bereich.) auf den Wochenendtrip nach NewYork oder mehrmaligen Urlaub auf den Inseln verzichten.
Das gäbe den Flughäfen die nötige Luft zum Atmen – ohne Ausbau und ohne Zunahme der Nachtflüge.
Neben CO_2 sind Wasserdampf, Stickoxide und Aerosole die Hauptemissionen des Luftverkehrs. Sie werden hauptsächlich in der Troposphäre und der unteren Stratosphäre abgegeben. Hier ist auch der Wasserdampf umweltfeindlich. Kondensstreifen breiten sich bei entsprechender Wetterlage zu dünnen Wolkenschleiern aus. Sie führen zur Erderwärmung.

Die Bahn hofft mit den Flughafenanbindungen auf neue Kunden, die Flughäfen und Fluggesellschaften freuen sich über das Engagement des Bundes mit den Anbindungen der ICE-Strecken an die Flughäfen, wofür sie kaum etwas zu zahlen haben.
Wer mehr davon profitiert, ist die Frage.
Nach wie vor fehlt der politische Wille, den Flugverkehr zu den Steuern heranzuziehen und ihn durch keine Investitionshilfen mehr zu subventionieren. So wird er weiter expandieren.

Fahrrad-Masterplan für Deutschland

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat einen Fahrradmasterplan für Deutschland herausgegeben. Wenn sich alle Beteiligten stark machen, kann das Fahrrad nach dem Vorbild der Niederlande zu einem Massenverkehrsmittel werden. Deshalb fordert der VCD einen bundesweiten Fahrradmasterplan. Er zeigt in dieser Broschüre, die beim VCD, Eifelstr. 2, 53027 Bonn, bezogen werden kann, was Bund, Länder, Gemeinden, Krankenkassen, Schulen und einschlägige Industrie tun müssen, um das Radfahren im Alltag sicherer, bequemer und beliebter zu machen. Minister Klimmt überrascht die Branche mit den Worten: „Die Bundesregierung hat beschlossen, dem Radverkehr im Rahmen einer neuen integrierten Verkehrspolitik das gleiche Gewicht beizumessen wie bisher dem Auto und dem öffentlichen Verkehr. Eine Expertenkommission wird geeignete Massnahmen ausarbeiten.

„CALL A BIKE"

In München hat der Bürger per Telefon und mit Hilfe eines Code-Systems die Möglichkeit, zu jeder Zeit und überall in der Münchener Innenstadt ein Fahrrad auszuleihen, und das mit minutengenauer Abrechnung.
Dieses neue System, dem die GRV Erfolg wünscht, kann ein erfolgversprechendes Beispiel sein, wie Verkehrsprobleme im innerstädtischen Verkehr durch mutige Innovationen zu lösen sind.

Ausland

Road Pricing in Österreich

Der Verkehrsclub Österreich (VCÖ), Dingelstedtgasse 15, A 1150 Wien, hat eine Broschüre herausgebracht mit dem Thema : „Lkw-Maut und Strassengebühren – Profit für Wirtschaft und Umwelt" Wir zitieren daraus, weil auch in Deutschland die Entfernungsabhängige Schwerverkehrsabgabe als fahrleistungsbezogene Maut auf den Autobahnen bis Ende 2002 eingeführt werden soll.

Durch den EU-Beitritt Österreichs haben sich die Preise für den Betrieb schwerer Lkw laufend reduziert. Der Strassenverkehrsbeitrag wurde von 5800 Euro im Jahre 1994 schrittweise bis zum 1.1.97 auf 1235 Euro reduziert. Der Deckungsbeitrag des Lkw-Verkehrs für verursachte Strassenkosten wurde dadurch weiter verringert.
Gründe für die Einführung der leistungsbezogenen Schwerverkehrsabgabe (LSA):

- Schwere Lkw nutzen die Strasse in weitaus grösserem Umfang ab als der Pkw. Die Steuereinnahmen aus dem Lkw-Verkehr entsprechen aber bei weitem nicht dieser höheren Strassenabnützung. Durch die LSA wird der ungleichen Kostenanlastung (Quersubventionierung) entgegengewirkt.

- In Österreich reichen die derzeitigen Einnahmen der Autobahnen- und Schnellstrassen-Finanzierungs AG nicht aus, um die ihr übertragenen Aufgaben – Erhaltung, Betrieb und weiteren Ausbau des Autobahnnetzes – zu finanzieren. Die Lkw-Maut soll der Finanzierung des hochrangigen Strassenbaus dienen.

Die jährlichen Kraftfahrzeugsteuern auf Lkw weichen in den verschiedenen EU-Ländern um bis zu 3000 Euro voneinander ab. Nur vier Mitgliedstaaten (Italien, Frankreich, Spanien und Portugal) erheben auf Autobahnnetzen Benutzungsgebühren. Im EU-Binnenmarkt verschaffen solche Unterschiede Frächtern in einzelnen Ländern Preisvorteile gegenüber der ausländischen – aber EU-internen – Konkurrenz.

Die Einführung der LSA für schwere Lkw könnte zur Lösung der genannten Probleme beitragen, da dieses System auf dem Territorialitätsprinzip basiert. Es ermöglicht, eine Gebühr auf in- und ausländische Fahrzeuge zu erheben, ohne die Funktionsfähigkeit des Binnenmarktes zu behindern. Die LSA ermöglicht ein hohes Mass an Flexibilität bezüglich der Optimierung der Preispolitik für den Strassenverkehr und berücksichtigt somit das Subsidiaritätsprinzip. Ausserdem könnte die LSA die ökonomische Effizienz verbessern, da die Gebühren eng an die Umwelt-, Infrastruktur- und Knappheitskosten (Stau) angelehnt werden könnten.

ÖBB wollen 80 % aller Nebenbahnen stillegen

Helmut Draxler, Vorstand der ÖBB, erklärte am 8.Mai vor Journalisten, dass bis zu 80% der Nebenstrecken der ÖBB kurzfristig stillgelegt werden sollen. Im Güterverkehr sind es 24, im Personenverkehr sind es 15 Strecken. Das rund 1600 km lange sogenannte C-Netz macht 28 % des ÖBB-Netzes (5672 km) aus. Das C-Netz verschlinge rund 7 % der Infrastrukturkosten in Höhe von 1,2 Mrd Euro. Draxler will die Unrentabilität der Nebenstrecken nicht mehr hinnehmen und die Investitionen auf die Hauptrouten (A-Netz) konzentrieren. Dieses Netz habe zusammen mit dem Schnellbahnnetz einen Anteil von 77 % an den Infrastrukturkosten, aber 90 % der Transportleistung werde über diese Trassen abgewickelt.
Die betroffenen Strecken sollen vorerst für andere Betreiber ausgeschrieben werden. Sollten sich keine Betreiber finden, können die ÖBB die endgültige Stillegung beantragen.

Wie rentabel das A-Netz der ÖBB ist, zeigt die Zunahme des Güterverkehrs um 24% (!). Dies sei nur zum Teil auf die gute Konjunktur zurückzuführen; die Bahn habe in erster Linie Marktanteile gegenüber den Spediteuren gewonnen. Sollte die Entwicklung so weitergehen, werde die Bahn in ein bis drei Jahren ihren Umsatz im Güterverkehr von 870 Mio auf 1,45 Mrd Euro gesteigert haben.
Interessant ist, dass Draxler die Liberalisierung im Eisenbahnverkehr als eine Belastung der Bahn ansieht.

Ende Juni haben die ÖBB Verkehrsminister Michael Schmid nunmehr 20 Nebenbahnen vorgeschlagen, die sie aus betriebswirtschaftlichen Gründen einstellen wollen. Dabei sollen auf 15 Strecken der gesamte Verkehr, auf drei weiteren nur der Personenverkehr und auf zwei Strecken nur der Güterverkehr ausgesetzt werden. Michael Schmid gab die Garantie ab, dass keine Nebenstrecke ohne seine Zustimmung gesperrt werde.

SBB erwirtschafteten Überschuss – Bilanz 1999

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben das erste Jahr als Aktiengesellschaft erfolgreich abgeschlossen (siehe Tabelle). Die guten Zahlen sind nicht nur das Resultat der Entschuldung, sondern Folge der anhaltenden Anstrengungen zur Effizienzsteigerung. Die SBB wollen den Überschuss als Basis für das Wachstum in den kommenden Jahren nutzen. Im Güterverkehr stehen dabei das Joint Venture mit der Italienischen Staatsbahn (FS) im Vordergrund. Mit der Entwicklung des Güterverkehrs sind die SBB besonders zufrieden. Alle umliegenden Bahnen mit Ausnahme der ÖBB haben substanzielle Einbussen erlitten, während die SBB bei den Erträgen um 3,5 % zugenommen haben. Im neuen Jahr wollen sie ein Wachstum von 9,3 % erreichen.

Schweizerische Bundesbahnen - Bilanz 1999 in Mio. CHF

	1998	1999
Betriebsertrag:	5739	5751
Verkehrsertrag Güterverkehr:	980	1013
Betriebsergebnis:	116	275
Jahresgewinn:	-21	120

Verkehrsleistung im Güterverkehr in Mio.

	1998	1999
Transportierte Tonnen:	52	57
Tonnenkilometer:	9540	9797

Kurs: 1 CHF - 0,64 EUR

Quelle: DVZ, Nr. 60

Die bahnfreundliche Schweiz

Wir müssen immer wieder einmal einen Blick auf die Schweiz werfen, die eine ökologisch orientierte Verkehrspolitik betreibt und auf eine lebensfähige Bahn als Transportmittel für den öffentlichen Verkehr setzt.
Im vergangenen Herbst stimmten bei einer Volksbefragung 57,3 % der Schweizer Bürger für die Einführung einer leistungsfähigen Schwerverkehrsabgabe. Als erstes Land Europas führt die Schweiz damit ab dem Jahr 2001 eine Lenkungsabgabe ein, die den schweren Strassengüterverkehr nach Fahrstrecke, Ladegewicht und Schadstoffausstoss besteuert. Trotz massiver Agitation der Strassenlobby gegen die LSVA verhilft diese einer ökologischen Verkehrspolitik zum Durchbruch.
Der LSVA unterliegen in- und ausländische Fahrzeuge für den Personen- und Gütertransport mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t. Der Tarif beträgt emissionsabhängig 0,0124 Euro bis 0,0088 Euro pro Tonne Gesamtgewicht und gefahrenen km. Die Fuhrunternehmer erhalten die rund 808 Euro teuren Erfassungsgeräte gratis, nur für die Einbaukosten (311 Euro) müssen sie selbst aufkommen.

Schon vorher, im Dez. 1998, akzeptierte das Schweizer Volk mit 63,6 % die „Vorlage über den Bau und die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs" (Finöv). Damit hatten die Schweizer über ein ganzes Paket an Gesetzesvorlagen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 36 Mrd sfr zu entscheiden. Dazu gehörten die beiden Alpenbasistunnel unter dem Gotthard und dem Lötschberg, sowie das Mobilitätskonzept „Bahn 2000".
Der Staat muss jetzt 2/3 der Einnahmen aus der LSVA für öffentliche Verkehrsmittel einsetzen. Damit ist die Verwirklichung eines modernen Bahnnetzes gesichert und auch der Trend zum Abbau des Regionalverkehrs, der ein wesentlicher Zubringer zum Transitverkehr ist, gestoppt.
Daneben ist auch eine Reform der SBB angelaufen. Damit erhoffen sich die Verantwortlichen, dass die Bahn auch im Güterverkehr wieder aufholt. Die Reform erlaubt Dritten den Zugang zum Schienennetz, sodass ein Wettbewerb auch auf der Schiene entsteht, der hoffentlich zusätzliche Verkehre bringt. (*Wir haben hierüber in den GRV-Nachr. 40/41 berichtet.*)
In dem bilateralen Abkommen mit der EU ("Landverkehrsabkommen") anerkennt die EU ausdrücklich die Ziele und Instrumente der Schweizer Verkehrspolitik (*Siehe GRV Nachr. Nr.37, S. 18 und den nachstehenden Beitrag S. 27.*). Dieses Abkommen wird vsl. im Jahre 2001 in Kraft treten.

Grosse Verdienste an der ökologisch orientierten Verkehrspolitik haben die Umweltverbände, darunter der VCS. Ihr grosser Erfolg war 1994 die sogenannte Alpeninitiative. Damals sagten 51,9 % ja zu dem Volksbegehren, das die vollständige Verlagerung des Transitgüterverkehrs von der Strasse auf die Schiene verlangte.

Schweiz billigt EU-Verträge

Mit einer komfortablen Zweidrittelmehrheit hat die Schweizer Bevölkerung im Mai den Verträgen zwischen der Schweiz und der Europäischen Kommission zugestimmt. Damit steht einem Inkrafttreten voraussichtlich zum 1.1.2001 nichts mehr im Wege.

U.a. wird der Schweiz auf der Grundlage der Gegenseitigkeit der Zugang schweizerischer Fluggesellschaften zum liberalisierten europäischen Luftverkehrsmarkt gestattet.

Teil des Landverkehrsabkommens ist die Regelung des Lkw-Alpentransits durch die Schweiz. Demnach gilt vom 1.1.2001 an freie Fahrt für Fahrzeuge ab 34 t; von 2005 an sind auch 40 t schwere Fahrzeuge zugelassen. Die durchschnittliche Transitgebühr für 40-Tonner – sie orientiert sich an der Schadstoffemmission – wird rund 200 Euro betragen. Für die Zeit bis 2005 wird eine Kontingentierung gelten: 2001 bis 2002 werden jeweils 300000 Transitgenehmigungen erteilt, 2003 und 2004 werden es 400000 sein.
Das Schweizerische Transportgewerbe erhält die gleiche Anzahl an Konzessionen für 40-Tonner wie die EU-Mitgliedsländer. Wie die Quoten unter den EU-Ländern aufgeteilt werden ist noch nicht entschieden.

Sinneswandel bei den Franzosen beim Bahnzugang Dritter

Auf Drängen der EU scheint es sicher zu sein, dass auch die SNCF auch wie die anderen europäischen Bahnen der Öffnung des Netzes für Dritte zustimmen wird:
„Es spricht nichts dagegen, dass Grundleistungen von einem Unternehmen angeboten werden, an dem zwei oder mehrere Staaten beteiligt sind. Es könnte sich jedoch auch um ein unabhängiges Unternehmen handeln, das speziell für solche Verkehre gegründet wird.", so ein Sprecher des französischen Verkehrsministeriums. Angeblich sollen die

Franzosen sogar bereit sein, mehr als nur die Hauptkorridore, die im Transeuropäischen Netz ausgewiesen sind, für ausländische Bahnverkehrsgesellschaften zu öffnen. Diese sollen nun auch den Transport zwischen Gleisanschlüssen in Eigenregie durchführen können.
Den ersten Schritt, um die eigene Bahn fit für Europa zu machen, tat der französische Verkehrsminister Gayssot, indem er ihr eine massive Entschuldung verordnete. Er möchte weiter, dass die SNCF ihr Aufkommen im Güterverkehr in einer zehnjährigen Investitionsperiode verdoppelt, wogegen der Bahnchef Gallois mit einem bescheideneren Wachstum von fünf bis zehn Prozent rechnet. Richtig Geld kostet den Minister auch sein Wunsch, den kombinierten Verkehr (KV) zu fördern. Der KV macht heute 26 % des Güterverkehrsaufkommen aus, aber trägt nur 12 % zum Umsatz bei. Dagegen ist die SNCF am KV, wo sie nur die Traktion stellt und nicht wie bei anderen Verkehrsarten für den gesamten Ablauf verantwortlich ist, nicht sonderlich interessiert. Das Güterverkehrsaufkommen teilte sich 1992 wie folgt auf: Binnenschiffahrt 3 % (8 %), Schiene 22 % (41 %)und Strasse 75 %(51 %). Die Beträge in Klammern stellen die Werte von 1971 dar.

Öresundverbindung

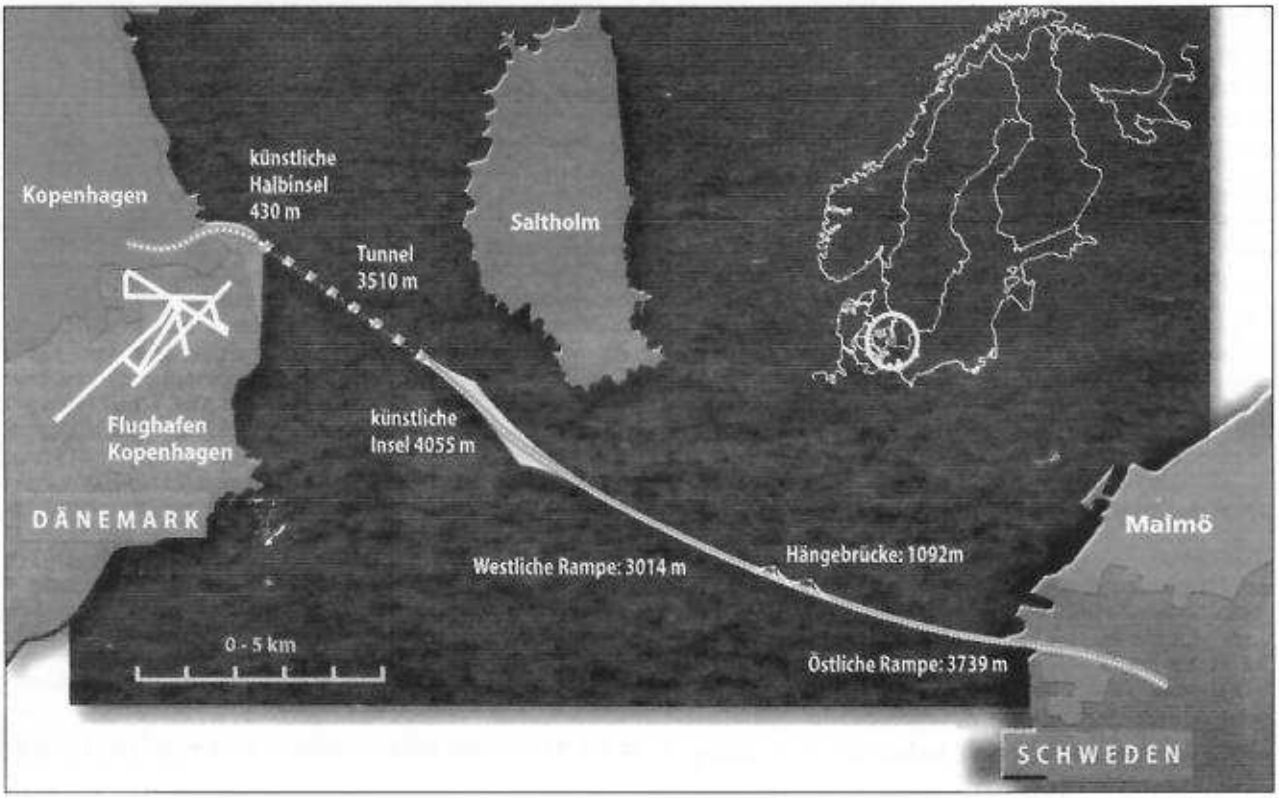
Am 1.7.2000 wurde der Verkehr über die 16 km lange Schienen- und Strassenverbindung nach 7-jähriger Bauzeit freigegeben. Das Verkehrsvolumen im Eröffnungsjahr wird bei mindestens 10000 Fahrzeugen pro Tag liegen. Die Passage kostet für einen Pkw samt Insassen 62.– DM. Der Lkw kostet je nach Länge 80 und 114 EURO. Die schwedischen und dänischen Bahnen zahlen ein inflationsabhängiges Jahresfixum von 150 Mio Dänenkronen. Von Hamburg nach Malmö fährt man nun statt 6 nur mehr 4 1/2 Stunden. Das Bauwerk kostete 6 Mrd DM.

Alpentransit durch Österreich

Bekanntlich darf nach dem Transitvertrag der EU mit Österreich das Ökopunktekontingent gekürzt werden, wenn gegenüber dem Basisjahr 1990 (1,49 Mio Transitfahrten) die Zahl der Transitfahrten durch Österreich um mehr als 8 % zugenommen hat. Die „Interventionsmarke" von 8 % wurde nach Auffassung der Regierung in Wien erreicht.

Nach einem Treffen zwischen Österreichs Verkehrsminister Schmid und der EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio deutet sich allerdings eine langfristige Kompromisslösung an. Demnach könnte die Kürzung um 20 % auf die nächsten Jahre verteilt werden, anstatt sie in einem Jahre durchzuführen.

Wenn die Auffassung Österreichs durch die EU bestätigt würde, bittet der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) Minister Klimmt, dies bei der EU zu verhindern. Er wies darauf hin, dass die „Rollende Landstasse" zwischen Manching und Brennersee nahezu ausgelastet sei. Zudem befürchtet er auch gravierende Benachteiligungen beim Ausweichen auf die Alpenübergänge in der Schweiz. Hier erhält Deutschland vsl. nur 20 % bei der Vergabe der Durchfahrkontingente für 40-t-EU-Lastzüge.



Quelle: DVZ, Nr.73

Die Russischen Bahnen gehen Bahnreformen behutsam an

Die Eisenbahnen sind im Güterverkehr nach wie vor unumstrittener Verkehrsträger Nr.1. Dagegen sind sie im Personenverkehr 1997 von der Strasse etwas übertroffen worden.
Die gesamte Betriebslänge beträgt 86 700 km (2. Platz nach den USA). 40000 km sind elektrifiziert (Platz 1) = 46 % der Betriebslänge.
Die Beförderungsleistung beträgt im Güterverkehr 1019,5 Mrd tkm und Personenverkehr 152,9 Mrd Pkm. Das durchschnittliche Gewicht eines Güterzuges beträgt 3295 Bruttotonnen. Die Regelspurweite beträgt 1,52 m.
Es gibt in Russland zwei Stromsysteme 25 kV, 50 Htz auf 19000 km und Gleichstrom mit 3 kV auf 21000 km. Auf den elektrifizierten Strecken werden fast 76 % der Güterbeförderungsleistung erbracht.
Russland hat 17 Bahnen (17 Eisenbahndirektionen), die dem Eisenbahnministerium unterstellt sind. Interessanterweise unterstehen auch einschlägige Fachhochschulen und Universitäten dem Eisenbahnministerium.
Neben dem Eisenbahnministerium gibt es noch das Verkehrsministerium, welchem alle anderen Verkehrsträger und der Strassenbau unterstehen. Es wurde immer wieder versucht, das Eisenbahnministerium dem Verkehrsministerium unterzuordnen, was aber vor allem wegen des Widerstandes der Eisenbahner nicht gelungen ist.

Es darf auch nicht vergessen werden, dass das Militär bei allen Bahnaktivitäten mitspricht.

Auch in Russland wird versucht, sich an die neuen wirtschaftlichen Bedingungen anzupassen. Die Aufgabe der Verkehrspolitik ist, eine optimale Gestaltung des Verkehrssystems in Richtung marktwirtschaftlicher Unternehmen zu gestalten. Die Struktur des Eisenbahnwesen steht im Widerspruch zur Marktwirtschaft. Russland ist so gut mit Eisenbahninfrastruktur ausgestattet, dass es kaum erforderlich ist, neue Linien oder Rangierbahnhöfe zu bauen. Eine Rekonstruktion des Gleisbaus, der Informationstechnologie, der Wagen dagegen ist allerdings unbedingt erforderlich.
Es gibt ein Konzept für eine Strukturreform des Eisenbahntransportes, das

- die Reduzierung der volkswirtschaftlichen Ausgaben,
- Demonopolisierung einzelner Tätigkeitsbereiche und Entwicklung des Wettbewerbs,
- Beseitigung der Subsidierung der Beförderungsarten (z.B. Personen- durch Güterverkehr) und
- Verstärken der staatlichen Tarifkontrolle vorsieht.

Das Konzept zur stufenweisen Neuordnung des Eisenbahntransports sieht die organisatorische Abgrenzung der Monopol- und konkurrenzfähigen Sektoren vor. So werden die Infrastruktur, ihre Dienstleistungen, Steuerung des Zugverkehrs, Güterterminals und Bahnhöfe dem Monopolsektor zugeordnet werden. Die Konkurrenzfähigkeit wird mehr und mehr den Bereichen der Personenbeförderung, des Gütertransportes, der Dienstleistungen der Güter- und Personenkompanien sowie in der Spedition ihre Aktivitäten weiter entwickeln.
In einer ersten Stufe werden Werke, Baubetriebe, eigene Landwirtschaft und Objekte des sozialen Bereichs aus dem Eisenbahnministerium ausgegliedert.
Schon im Jahre 1997 hat ein Erlass des Präsidenten der Russischen Föderation festgelegt, dass aus der Struktur des Eisenbahntransportes die Reparatur- und Versorgungsbetriebe, die mittelbar mit der Organisation des Fahrverkehrs und der Verkehrssicherheit verbunden sind, abzutrennen sind. Die Mittel, die aus dieser Privatisierung frei werden, sollen der Finanzierung von Investitionsprogrammen des Eisenbahnministeriums dienen. Die stufenweise Realisierung dieses Reformvorhabens hat bereits begonnen.
1.Stufe: Gründung der Güter- und Personengesellschaften,
2.Stufe: Überarbeitung der gegenseitigen Beziehungen mit den Bahndirektionen. Sie wird bis zu fünf Jahre dauern. Sie wird durch die Privatisierung und den späteren Börsengang der Betriebe des unprofilierten Bereichs gekennzeichnet. Die schwachbelasteten und verlustbringenden Linien werden aus den Bahndirktionen ausgegliedert.
3. Stufe:
- die Aufteilung der Infrastruktur der Eisenbahnen,
- die Aktivierung der Güter- und Verkehrsgesellschaften,
- die Aufteilung der staatlichen und wirtschaftlichen Funktionen des Eisenbahnministeriums und
- die Schaffung der Zentralen Eisenbahngesellschaft.

Bei alledem ist zu beachten, dass Begriffe wie Privatisieren oder Börsengang, die bis zum Jahre 1989 als gesellschaftsfremd bezeichnet wurden, jetzt eine Rolle spielen sollen.
Die Reform hat schon begonnen. Deutlich sieht man das im Bereich des Güterverkehrs, wo die russischen und ausländischen Speditionen, Güterverkehrsgesellschaften und -operateure schon sehr aktiv sind. Es sind schon einige Gesellschaften im Bereich des Vorortsverkehrs gegründet worden. Leider sind diese Verkehre i.d.R. für die Russischen Bahnen noch nicht rentabel. In „guten Zeiten" war es immer möglich, Finanzmittel aus dem föderalen Haushalt zu bekommen, um die Teilkosten für die Personenbeförderung zu decken. Die Fahrtkosten konnten nie gedeckt werden, sie wurden immer sozialgünstig für die Bevölkerung durch den Staat gefördert. Sonst wäre es zu teuer, überhaupt mit der Bahn zu fahren.
Russland hat in der Geschichte (1866 - 1880) beim damaligen Bahnbau mit der Privatisierung (50 Konzessionen an Privatbahnen) schlechte Erfahrungen gemacht. Dies war damals sehr von Missbrauch und Korruption begleitet. Ausserdem kümmerten sich die privaten Gesellschaften wenig um den guten technischen Zustand. Letztendlich war die Regierung gezwungen, die Privatbahnen aufzulösen und sogar ihre Schulden zu bezahlen. So wurde

letzendlich das Monopol der Russischen Bahnen erzwungen. Das macht das Bestreben, nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen zu verfahren, nicht leicht.
Die schlechte historische Erfahrung bei der Bahnprivatisierung sowie heutige Probleme bei einigen europäischen Bahnen machen es erforderlich, Schritte in diese Richtung mit grosser Vorsicht zu machen.

Noch einige Bemerkungen zur Transibirischen Bahn. Sie führt von Moskau nach Wladiwostok (Containerzüge fahren zum Hafen Nachodka (bei Wladiwostok)). Die zweigleisige, elektrifizierte Bahn mit einer Länge von 9289 km hat eine Beförderungskapazität von 100 Mio t im Güterverkehr. Container brauchen von Japan nach Finnland 16 Tage und in 18 bis 20 Tagen wird der Atlantik erreicht. Besonders schnell sind Containerzüge von Nachodka nach Brest. Sie brauchen 12 Tage. Ein besonderer Demonstrationszug brauchte nur 9 Tage. Der Seeweg dauert 15 bis 17 Tage länger. Im Asien – Europaverkehr ist die Russische Föderation das Translitland Nr.1.

(Aus einem Beitrag „Russische Bahnen" von Vladimir Goldenberg, in Heft 6/2000 des Eisenbahningenieurs)

Der „Eiserne Rhein" macht Fortschritte

Der belgische Premierminister und und sein Verkehrsminister glauben nach einer Nachricht des Hafens Antwerpen, den Durchbruch bei den Verhandlungen mit den Niederlanden erzielt zu haben. Nachdem Belgien Vorschläge einer teilweisen Neutrassierung, die eine Verkürzung der Strecke um 50 km beinhaltet, vorgelegt haben, sollen nun die Niederlande eigene Trassierungsvorschläge machen. Wenn diese nicht bis Mitte 2001 vorliegen, kann gegen Ende diese Jahres der Güterverkehr uneingeschränkt über die historische Strecke laufen, die ein Naturschutzgebiet durchquert. Bundesminister Klimmt kündigte an, Deutschland werde sich an der Finanzierung beteiligen.

Umweltschutz

Bahn und Umweltverbände erwarten den vollständigen Abbau von Wettbewerbsnachteilen

Erstmals trafen sich die Umweltverbände (Verkehrsclub Deutschland, die Umweltverbände BUND,NABU, der Deutsche Naturschutzring und der WWF) mit dem Bahnchef Mehdorn. Um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, braucht die Bahn allerdings einen fairen Wettbewerb. Deshalb wurde folgender Katalog von Forderungen aufgestellt, die jeweils ausführlich begründet wurden:

- Infrastrukturinvestitionen in die Schiene bedarfsgerecht erhöhen,
- einseitige Pflicht zur Deckung der Infrastrukurkosten beseitigen,
- Mineralölsteuer harmonisieren,
- Ökosteuer verkehrsübergreifend gestalten,
- Umwelt- und Unfallfolgekosten den Verursachern anlasten,
- Lärmschutzprogramm für die Bahn bedarfsgerecht ausstatten,
- Umsatzsteuer im Personenverkehr senken,
- Sozial- und Sicherheitsdumping auf der Strasse unterbinden und
- Öffnung der internationalen Schienennetze durchsetzen.

Die Verbände forderten anlässlich dieser Veranstaltung auch eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale anstatt der bisher geltenden Kilometerpauschale, die Autofahrer etwa fünfmal besser stellt als Bahnfahrer. Besonders kritisierten die Verbände das kürzlich von Verkehrsminister Klimmt vorgestellte „Anti-Stau-Programm". Danach sollen von 2003 bis 2007 50 % der bereitgestellten Gelder in Strassenprojekte, aber nur 38 % in die Bahn fliessen.
Der Vorstand der DB AG und die Umweltverbände wissen und erkennen an, dass die Bundesregierung mit der Ökosteuer, dem Sonderprogramm Lärmschutz und der geplanten Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe schon einige grundsätzlich geeignete Massnahmen zur Verbesserung der Rahmenbdingungen des Schienenverkehrs in Angriff genommen hat.
Aber selbst bei dem eingeschlagenen harten Sparkurs im Unternehmen DB AG, welcher mit Eigeninitiative und Leistungsbereitschaft gefahren wird, drohen allerdings neue Defizite in grosser Höhe, wenn die Bundesregierung die Chance zur Schaffung eines fairen Wettbewerbs nicht wahrnimmt. Das Programm, auf das sich die Umweltverbände mit Bahnchef Mehdorn geeinigt haben, soll der Bundesregierung vorgelegt werden.

Die Vorsitzende des VCD, Frau Ute Wiegand-Nehab, sagte zum Abschluss. "Das Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, bleibt unverändert bestehen. Wir begrüssen es aber sehr, dass sich Herr Mehdorn mit uns zusammen so klar an die Politik gewandt hat und wir gemeinsam für eine starke Bahn der Zukunft arbeiten".
Der Bahn drohen neue Defizite in grosser Höhe, wenn die Bundesregierung die Chance zur Schaffung eines fairen Wettbewerbs im Verkehrsmarkt nicht wahrnimmt.

Ökoautos

Neuartige Kraftstoffe brauchen ein neues Tankstellennetz. Shell hat begonnen, in Forschung und Technik zu investieren, um sich auf einen Wandel bei den Treibstoffen (Wasserstoff) einzustellen. Die Automobilkonzerne arbeiten schon seit vielen Jahren an neuartigen Motoren, die nun der Marktreife näher rücken.
Daimler-Chrysler setzt auf die Brennstoffzelle, in der Wasserstoff und Sauerstoff über eine chemische Reaktion

Energie freisetzen, die dann einen Elektromotor versorgt. BMW will Wasserstoff in einem modifizierten Verbrennungsmotor erhitzen und damit die Fahrzeuge antreiben. Auf der EXPO in Hannover stellt BMW die ersten serienmässig hergestellten Wasserstofffahrzeuge vor. Möglicherweise sollen schon in zwei Jahren solche Autos etwa 200 000,- DM kosten. Sie sollen vor allem an Fahrzeugflotten mit zentraler Wasserstofftankstelle geliefert werden. Die Modelle von Daimler-Chrysler sind noch nicht bezahlbar, da die Brennstoffsysteme von Ingenieuren per Hand gefertigt werden. Erst wenn höhere Stückzahlen gefordert werden, liess sich der derzeitige Kostennachteil wettmachen. Daimler entwickelt die neue Technik in Zusammenarbeit mit Ford; General Motors arbeitet mit Toyota zusammen. Bisher sind die Kunden noch nicht geneigt, deutlich mehr für ein Auto zu bezahlen, auch wenn die neue Technik der Umwelt nutzt. Aber das Ziel soll sein, dass im Jahre 2010 mindestens fünf Prozent aller neuzugelassenen Autos abgasfrei fahren.
Einheitlich fordern jedoch die Konzernsprecher, dass ein Umstieg nur dann näher rücke, wenn sich die Bundesregierung fördernd einschalte.

Nicht zu vergessen ist, dass Wasserstoff nur unter hohem Energieaufwand produziert werden kann. Der Preis für konventionellen Kraftstoff muss daher eine ganz andere Höhe erreicht haben, um es den Autofahrern schmackhaft zu machen, auf Wasserstoff umzusteigen. Nur der Umwelt zuliebe gibt der deutsche Kraftfahrer nicht so viel Geld aus.

Umwelteinfluss des Verkehrs in 17 europäischen Ländern

Im April wurden beim europäischen Parlament die von den Beraterfirmen Infras (Zürich) und IWW (Universität Karlsruhe) durchgeführte Studie: "Externe Kosten des Verkehrs – Unfall-, Umwelt- und Staukosten in Westeuropa" vorgestellt. Die Studie bezweckt eine Vertiefung der Kenntnisse über die Umweltbeeinflussung sowie die sozioökonomische Quantifizierung dieses Einflusses. Die neue Bewertung der externen Kosten ist ein präziseres und zuverlässigeres Instrumentarium zur rascheren Integration der Ziele der Umwelt- verträglichkeit und einer nachhaltigen Mobilität.
Nahezu 92 % sind dem Strassenverkehr zuzuschreiben. 1995 betrugen die externen Kosten mit Ausnahme der Staukosten 530 Mrd Euro. Allein die Unfälle schlagen mit 29 % zu Buche.
Betrachtet man die durchschnittlichen externen Kosten des Personenverkehrs, so verursacht der Pkw Kosten in Höhe 87 Euro/1000 Pkm, der Bus 38 Euro, der Schienenverkehr 20 Euro, also fast 4,4 mal weniger als der Pkw.
Beim Güterverkehr sind die höchsten durchschnittlichen externen Kosten die des Flugfrachtverkehrs (205 Euro/1000 tkm) und des Strassenverkehrs (88 Euro). Die durchschnittlichen Kosten des Schienenverkehrs (19 Euro) betragen 1/5 derjenigen des Strassenverkehrs.
Berücksicht man dabei die Staukosten, so erreichen die externen Kosten des Verkehrs 1995 ca 658 Mrd Euro, das sind ca 10 % des BISS.
Ohne den Einsatz einer effizienten Politik zum Ausgleich des Marktes zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsträger wird das Gewicht der externen Kosten weiter steigen.
Nach den in der Weltklimakonferenz angekündigten Zielen der Umweltschonung ist rasches Handeln geboten, nicht nur um das heutige Niveau der Belästigungen zu stabilisieren, sondern um es herabzusetzen.
Dabei gilt es, die externen Kosten nach für alle Verkehrsträger harmonisierten Werten unverzüglich zu internalisieren.

Die Schienenverkehrsentwicklung und die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene sind die wirksamsten Mittel zur Drosselung der Umweltschäden.

Kurzberichte

Der Deutsche Städtetag fordert, die geplante **Schwerverkehrsabgabe auf sämtliche Strassen** auszudehnen. Dafür sollte die Abgabe auch dem kommunalen Strassenbau zu Gute kommen.

In diesem Jahr wird es keine **Sommersmogverordnung** geben, da die noch von der Regierung Kohl verabschiedete Verordnung im Dezember 1999 ausgelaufen ist.
Jahrelang hatten SPD und Grüne sich über die zu niedrigen Grenzwerte aufgeregt und eine Novellierung der Sommersmogverordnung ausdrücklich in den Koalitionsvertrag aufgenommen. Jetzt hat die Koalition einen Massnahmenkatalog vorgelegt, der aber nur langfristig wirksam werden kann. Von kurzfristigen Massnahmen, wie Fahrverboten oder Tempolimits, wie sie die Grünen immer gefordert hatten, ist keine Rede mehr. Selbst Umweltminister Trittin ist der Auffassung, Tempolimits hätten höchstens einen symbolischen Effekt.
Es werden mindestens 4 Jahre vergehen, bis eine Besserung festzustellen sein wird.

Fünf Unternehmen des Güterverkehrsgewerbes haben **Verfassungsbeschwerde gegen die Ökosteuer** eingereicht. Auch der Bundesverband Güterkraftverkehr,Logistik und Entsorgung (BGL) hat im März 2000 Verfassungsbeschwerde gegen die Ökosteuer eingereicht. Die Ökosteuer verletze die Berufsfreiheit, die Eigentumsgarantie und das Gleichheitsgebot. Ausserdem verstosse die Steuererhöhung gegen allgemeine Grundsätze des Finanzverfassungsrechtes und das Prinzip der Steuergerechtigkeit.

Railunion Benelux NV – hervorgegangen aus DB Cargo und NS Cargo – und die Spedition Ferroviaspeed haben kürzlich einen **Güterdirektzug im konventionellen Wagenladungsverkehr zwischen den Niederlanden und Italien gestartet**. Der Zug verkehrt vorläufig einmal/

Woche; bewährt sich das Angebot, soll die Zahl verdoppelt werden. Der Zug wird im Rangierbahnhof Kijhhoek bei Rotterdam zusammengestellt und erreicht in 48 Stunden ohne Zwischenstops das Bahnverteilzentrum Innocenti bei Mailand.

Am 17.6.2000 startete ein **neuer privater Container-Shuttle-Zug von Hamburg/Bremerhaven nach München.** Damit weitet das europäische Container-Umschlag-Unternehmen Euro-Gate (Bremen) sein intermodales Netzwerk weiter aus. Die Loks sind von Siemens angemietet, die Containertragwagen von der Ahaus Alstätter Eisenbahn (AAE). Die Transportkapazität des neuen Shuttle-Systems mit dem Namen „boXX" liegt derzeit bei jährlich 100000 TEU. Die Trassen wurden bei der DB Netz AG eingekauft. Überlegt wird auch, Nordeuropa mit Südeuropa (La Spezia und Gioia Tauro) mit einem alpenquerenden Ganzzug zu verbinden.

Die schon stillgelegten Strecken Ermstal- und Ammertalbahn wurden im vergangenen Jahr reaktiviert. Dass dieser Schritt richtig war, stellt nach der kurzen Betriebszeit der Geschäftsführer der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Dr. Michelfelder, zufrieden fest. Die RAB betreibt beide Bahnen. Im Ammertal befördert die RAB an Schultagen rund 6000 und im Ermstal rund 2000 Fahrgäste/Tag. Die Ermstalbahn ist ein Paradebeispiel dafür, wie mit einem integrierten Schiene/ Busangebot der ÖPNV nachfragegercht gestaltet werden kann. Die Ammertalbahn verkehrt im 30 Min-Takt, an Sonn- und Feiertagen im Stundentakt. Moderne klimatisierte Regio-Shutle VT 650 werden eingesetzt.

In Deutschland gibt es **immer weniger Binnenschifffahrtsunternehmen.** Mitte 1999 gab es noch 1195 ansässige Firmen, das sind 99 weniger als 1998. Die Zahl der Beschäftigten ging auf 7000 zurück (1992 waren es noch 10800).

Am Rotterdamer Containertransport fiel der Strassentransport von 52 % auf 50 %. Dagegen verzeichnete die Binnenschifffahrt einen Zuwachs von 35 % auf 36 % und der Anteil der Eisenbahn stieg von 13 % auf 14,5 %, obwohl sich die Bahn bereits an der Obergrenze bewegt.

Die gute **Qualität im neuen Kombinetz** 2000+ ist stabil. Seit Februar liegt die Pünktlichkeitsquote über 90 %. Die Auslastung der 26 Züge nimmt kontinuierlich zu. Damit stellen die Kombiteilnehmer unter Beweis, dass sie eine verlässliche Leistung von DB Cargo honorieren.

In einer Statistik der UIRR des Jahres 1999, in der 18000 Kombizüge der europäischen Eisenbahnen erfasst wurden, wurde ausgewiesen, dass **rund 40 % aller Züge mehr als eine halbe Stunde verspätet waren.** Im internationalen Verkehr waren fehlende Loks und Lokführer die Hauptursache. Die Leistungsmängel der Bahn führten dazu, dass erstmals seit 20 Jahren im internationalen Verkehr die Zahl der Sendungen gegenüber 1998 um 0,7 % zurückgegangen ist. Im nationalen Verkehr sank das Transportvolumen sogar um 7,4 % auf 662000 Sendungen. Für 2000 erwartet die UIRR ein leichtes Plus.

Die Stadt Wasserburg hat der DB angeboten, die sanierungsbedürftigen Gleise zwischen Reitmehring und Wasserburg für den symbolischen Preis von einer DM zu kaufen (Die Stadt Wasserburg ist seit Jahren vom Schienenverkehr abgehängt.). Nach Schätzungen kostet die Gleisreparatur 3,5 Mio DM. Der Stadtrat sieht in dem Kauf eine Chance, zwischen Wasserburg Stadt und Ebersberg (Endpunkt der S-Bahn) wieder eine direkte Schienenverbindung herzustellen. Im Gegensatz dazu steht die Strecke bei der DB auf einer Stillegungsliste.

*Am **Nürburgring** sind im vergangenen Jahr drei Personen bei Fahrten, bei denen man so richtig die Geschwindigkeit seines Wagens ausfahren kann, tödlich verunglückt. Die Menschen strömen in Massen zu diesem Spektakel. Sie stellen sich in den Kurven auf, um Nervenkitzel zu erleben. Vor etlichen Jahren waren umweltorientierte Bürger gegen Autorennen, weil dabei nutzlos Benzin verbraucht wird. Heute entsprechen Einwendungen nicht mehr dem Zeitgeist.*

Personalia

Dr. Wilhelm Knittel vollendete am 10.03.2000 sein 65. Lebensjahr. Im Juli 1987 wurde Knittel beamteter Staatssekretär im Bundesverkehrsministerum bis zum Jahr 1994, in dem er aus persönlichen Gründen in den Ruhestand getreten ist.

Norbert Hansen (Transnet Gewerkschaft GdED) ist Mitte Juni zum Vorsitzenden der Allianz pro Schiene gewählt worden. Zu stellvertretenden Vorsitzenden wurden gewählt: Klaus-Peter Naumann (Bahnkundenverband Pro Bahn) und Ute Wiegand-Nehab (VCD). Geschäftsführer ist Norbert Jansen.

Rainer Latsch, bisher Leiter der Unternehmenskommunikation DB Netz, wird Beauftragter der Konzernleitung der DB AG für Hamburg und Schleswig-Holstein.

Dr. Wilhelm Kreft, langjähriger Hauptgeschäftsführer und Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Bundesverbandes für den Güterfernverkehr (BDF – Jetzt BGL), wurde am 17.6.2000 70 Jahre.

Peter Münchschwander, Vorstand der DB Netz AG geht mit 62 Jahren in den vorzeitigen Ruhestand. Roland Heinisch, gegenwärtig Technikchef der DB AG löst ihn ab. Seine Aufgaben will Bahnchef Mehdorn vorübergehend übernehmen.

Dr. Thilo Sarrazin wird vom Finanzressort der DB Holding zu DB Netz überwechseln und dort künftig als Vorstandsmitglied mit Heinisch zusammenarbeiten.