Folge 45/46 November 2000

GRV-Nachrichten

Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e.V. (GRV)
Brombergerstr. 5 • 40599 Düsseldorf • Tel./Fax 02 21 / 74 15 07 • www.grv-ev.de

Verkehrspolitik

Die Verteuerung des Mineralöls

Alfons Thoma

Die Opec-Länder haben im September die Treibstoffpreise auf einen neuen Höchststand angehoben. Reaktionen wurden bei Spediteuren und Bauern spontan zunächst in Frankreich ausgelöst. Mit Blockaden der Zufahrten zu den Raffinerien trat ein Engpass bei den Tankstellen ein. Treibstoff wurde zur Mangelware. Aufgrund dieser, man darf schon sagen, Erpressung knickte die Regierung von Frankreich ein und sagte Hilfen für die Betroffenen zu. Ähnliche Blockaden gab es auch in anderen Ländern, z.B. in Schweden und im Nicht-EU-Land Norwegen, das selbst Erdöl fördert.
Es ist schon bizarr: Vor nicht geraumer Zeit haben sich 14 Regierungschefs quasi über Nacht auf ein gemeinsames Vorgehen gegen Österreich einigen können und jetzt, da eine viel wichtigere Frage ansteht, kommt keine Einigung zustande. Frankreich, das derzeit die EU-Ratspräsidentschaft innehat, wollte jetzt sogar die EU-Verkehrsminister nötigen, sich nachträglich hinter die bereits vollzogene französische Steuerpolitik zu stellen. Minister Klimmt will anfangs Oktober veranlassen, dass die EU-Kommission überprüft, ob die Subventionen mit EU-Recht vereinbar sind.

Auch in Deutschland wurde in verschiedenen Städten, darunter vor allem in Berlin, demonstriert. Wenn es um das Auto geht, ist mit den Deutschen nicht zu spassen. Auch mit Erfolg: Bundeskanzler Schröder hat zwar Steuersenkungen abgelehnt, aber zum Ausgleich für die neuen Belastungen soziale Korrekturen in Aussicht gestellt. Auch beim Fraktionsvorsitzenden der SPD-Bundestagsfraktion Struck konferierten die Spediteure mehrere Stunden. Struck sagte den Spediteuren Hilfe zu: Die Bundesregierung werde u.a. die Bussgelder für illegale Lkw-Transporte erhöhen. Die Opposition von CDU und CSU sowie FDP schlug vor, die nächste Stufe der **Ökosteuer** ab 2001 auszusetzen. Dies wurde regierungsseitig als gefährliches Spiel zum Aufruf zur Nötigung bezeichnet.

Inhalt (u.a.)

Verkehrspolitik

Leitartikel – Die Verteuerung des Mineralöls 1
Bericht der Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" (Pällmannkommission) 4
Grüne wollen Bahn von der Ökoölsteuer entlasten 8
LSVA effektiv einführen 8
Strasse deckt ihre externen Kosten nicht 9
Zwei Milliarden DM zusätzlich für die Bahn 10
Lineares Trassenpreissystem am 1.1.2001 11
Kerosinsteuer für den Luftverkehr 11
Die Bahn in der Hand von Top- und Vollblutmanagern der Wirtschaft 12

Bahnen

Halbjahresbilanz der DB AG 17
Trennung von Fahrweg und Betrieb auf der Schiene 18
Probleme und Chancen des Eisenbahngüterverkehrs 18
Aus für die Interregios? 21
Zukunft für den Interregio 21
DB – Stinnes – Schenker 23
Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland und Frankreich 25

Andere Verkehrsträger

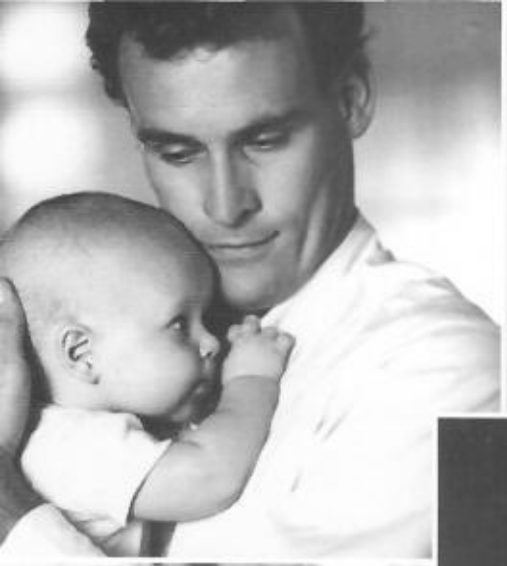
Das Flughafenkonzept der Bundesregierung 25
Förderung des Fahrradverkehrs 32
Transrapid 33

Ausland

Antwort auf fehlende Kapazitäten am Brenner 33
Freier Netzzugang im Schweizer Schienenverkehr 34
TEE Rail Alliance 35
Der Eurostarverkehr durch den Kanaltunnel 36

Kurzberichte 36

Personalia 40



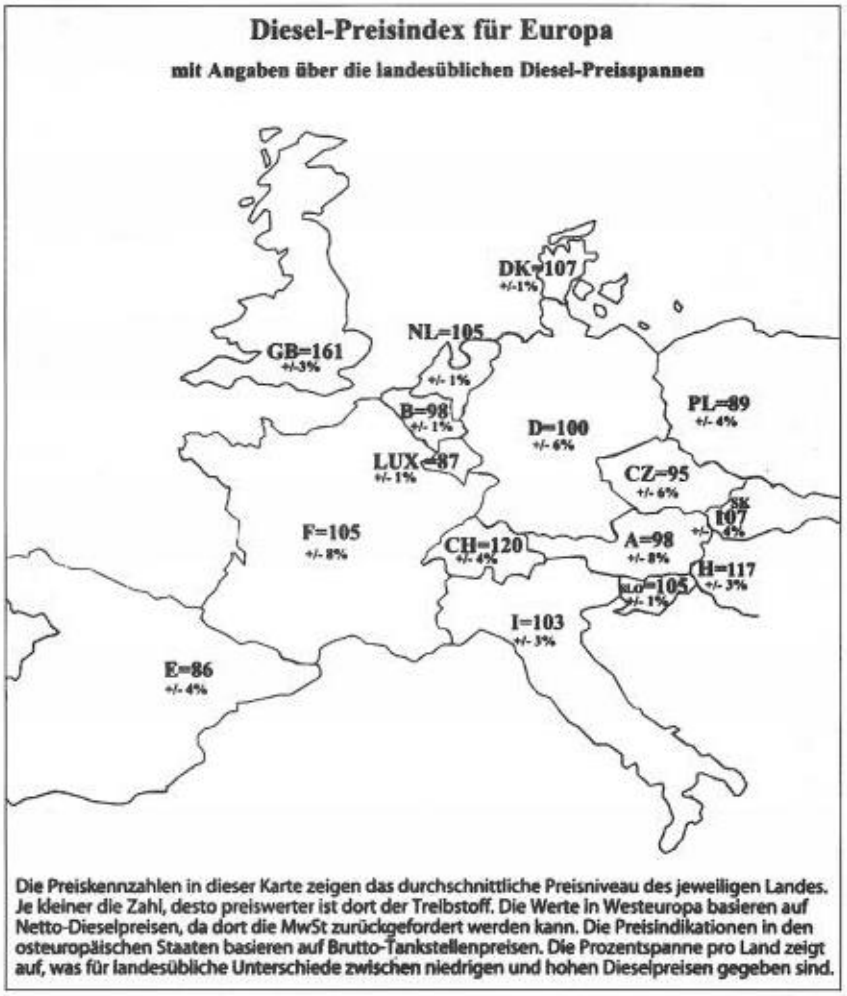
Lebens Wichtig!

DEVK
VERSICHERUNGEN

Begegnen Sie den Zeiten des Wandels mit kluger Weitsicht. Die DEVK versichert Sie in allen Lebenslagen. Unsere Berater ermitteln Ihren individuellen Versicherungsbedarf. Fragen Sie uns. Denn eines ist uns wichtig.
Ihr Leben.

Informieren Sie sich:
DEVK Versicherungen
Telefon 02 21/757 757
www.devk.de

DARAUF ECHT VERTRAUEN KÖNNEN



Stand: Ende August 2000
In Deutschland kostet der Liter Diesel 1,459 - 1,829 DM (incl. 16% MwSt.).

Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass die schon gezahlten bzw. versprochenen Rückvergütungen in den genannten Ländern den Wettbewerb zu Lasten deutscher Unternehmer belasten.

Karte: DKV-Euroservice, Düsseldorf

Die Regierungsseite will Zusagen des Kanzlers realisieren: Man denkt darüber nach, wie Rentner und Sozialhilfeempfänger bei der Ökosteuer auf Heizöl und Gas entlastet werden können, weil diese Gruppen nicht von der Absenkung der Rentenbeiträge durch die Einnahmen aus der Ökosteuer profitieren.

An sich sollten die Einnahmen aus der Ökosteuer für Umwelt, Bahn und Strassenbau ausgegeben werden, anstatt damit die Rentenkasse zu sanieren. Damit hätte die Ökosteuer ihren Namen wirklich verdient.

Führende Wirtschaftsunternehmen rieten der Regierung, am Fahrplan für die Ökosteuer festzuhalten. Bundesfinanzminister Eichel sagte, trete die dritte Stufe der Ökosteuer nicht in Kraft, entstünde ein Loch von 5 Mrd DM. Fritz Kuhn von den Grünen betonte, dass die Energiepreise nicht wegen der Ökosteuer, sondern wegen der hohen Rohölpreise, dem Verhältnis der DM zum US-Dollar (niedriger Euro) und wegen verschiedener Machenschaften der Mineralölkonzerne stiegen. Erfreulich ist, dass Kuhn auch an die DB AG denkt; er wiederholte die Forderung der Grünen nach einer Halbierung der Mehrwertsteuer im Fernverkehr der Bahn. Die Bundesbank, die sich ebenfalls für die Beibehaltung der Ökosteuer ausspricht, meint, die Wirtschaft sei nur bedingt von den Ölpreisen abhängig. Während die Netto-Ölrechnung Anfang der 80er Jahre 4,25 % des Bruttoinlandproduktes verschlang, sind es heute nur noch 1,25 %. Bedauerlich sei es jedoch, dass es in Europa keine einheitliche Position gebe. (Bekanntlich sind Klagen von Speditionsunternehmen anhängig, die die Ökosteuer als nicht verfassungskonform betrachten. Es ist offen, wie das Bundesverfassungsgericht darauf reagiert.)

Auch für die Pendler überlegt man die Kilometerpauschale von derzeit 70 auf 80 oder 90 Pfennig zu erhöhen. Dies findet aber so keine Gegenliebe bei den Grünen. *Die GRV war schon immer der Ansicht, man müsse eine Entfernungspauschale einführen, damit auch die Schienenpendler in den Genuss höherer Abschreibungen bei der Steuer kommen.* Die Bundesregierung hat kundgetan, dass sie die Pendler wegen der hohen Benzinpreise entlasten will, dabei hat sie ebenfalls vor, **die Kilometerpauschale nun tatsächlich durch die Entfernungspauschale zu ersetzen.** *Wenn sie das tut, würde ein lang gehegter Wunsch der GRV erfüllt.* Bundesumweltminister Trittin meinte, dass dies den Haushalt nicht so sehr belasten würde, weil schon bisher viele Pendler, die Bahn oder Fahrgemeinschaften nutzten, ohnehin bei der Steuer geltend machten, sie wären mit dem Auto unterwegs. Nunmehr scheint sich die Bundesregierung sich auf eine einheitliche Entfernungspauschale von 80 Pfennig zu einigen. (Bisher gibt es die Kilometerpauschale nur für Autofahrer mit 70 Pfennig/km). Zugleich soll ein einmaliger Heizkostenzuschuss für sozial Schwache in Höhe von 5.– DM pro Quadratmeter gewährt werden.

Beide Hilfen sollen noch vor Weihnachten Gesetz werden. Die Kosten in Höhe von 2,9 Mrd DM sollen zwischen Bund, Ländern und Gemeinden aufgeteilt werden. Ob die Länder mitmachen werden, ist jedoch fraglich.

Leider redet niemand mehr vom Waldsterben und **die Automobilindustrie baut lieber teurere, schnellere und stärkere Autos denn je. Die Lust an der Raserei ist ungebremst:** Der nach dem VW-Golf meist verkaufte Wagen in Deutschland ist die luxuriöse und schnelle Mittelklasselimousine BMW-3er. Nach wie vor geht der Trend dahin, immer schnellere Autos zu kaufen. Die Zahl der neuzugelassenen Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 180/200 km/h stieg im Jahr 1998 gegenüber 1994 um 65 %, die der noch schnelleren sogar um 73 %. Am Nürburgring und bei anderen Rennen wird weiter Sprit unnütz verpulvert. Auf den Autobahnen wird weiter gedrängelt. **Es sieht eigentlich nicht so aus, als ob der Sprit vielen Autofahrern zu teuer ist.**
Die EU ist auch kein Vorbild : Rund 280 000 Rinder aus Deutschland waren 1998 auf mehrtägigen Martertouren in den Süden unterwegs zum Schlachten. Pro Tier zahlte die EU Extraprämien von 400 bis 600 DM.

Jedenfalls würde ein Nachgeben bei den Treibstoffpreisen bzw. bei den einschlägigen Steuern das Ungleichgewicht von Schiene und Strasse weiter perpetuieren. Dass das umweltfreundliche Verkehrsmittel Schiene überhaupt Öko-Steuer zahlen muss, ist eine grosse Ungerechtigkeit, die dieser Regierung anzulasten ist.

Schwierig ist die Lage auch deshalb geworden, weil die Politiker es zugelassen haben, dass der Transport mit dem Lkw viel zu billig ist.Auf 60 Mrd DM beziffern Wissenschaftler der Uni Karlsruhe und des Züricher Infrasinstituts allein die von Lastkraftwagen jährlich verursachten externen Kosten, für die der Steuerzahler aufkommen muss. Dazu zählen die Folgen von Unfällen, Luftverschmutzung und Klimaveränderungen ebenso wie schwere Erkrankungen durch Dieselruss und Kohlendioxid. **Eine CO_2-Reduzierung bis 2005 hatte die Bundesregierung auf dem Klimagipfel in Tokio versprochen, doch ohne drastische Beschränkung der Güterverkehrs auf der Strasse ist das nicht zu schaffen.**

Fest steht, dass trotz der zugesagten Erhöhung der Fördermengen – Deutschland nutzt in ganz erheblichem Umfang OPEC-Öl – die nächste Erhöhung der Kosten für Mineralöl bereits bald absehbar ist. Vielleicht sind das auch Anzeichen dafür, dass der Treibstoff Öl nicht unbegrenzt zur Verfügung steht, wenn auch Ende September der Preis an den Tankstellen um durchschnittlich 4 Pfg gefallen ist und eine weitere Senkung im nächsten Jahr erwartet wird.

FOCUS 38/2000

Bericht der Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung"

(Pällmann-Kommission)

Die Kommission wurde im Sommer 1999 vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Müntefering, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen beauftragt, konkrete Empfehlungen für die zukünftige Finanzierung der Bundesfernstrassen, der Bundesschienenwege und der Binnenwasserstrassen des Bundes zu geben. Am 5.9.2000 wurde der ausführliche Schlussbericht an Bundesminister Reinhard Klimmt übergeben.
Da in den Medien meist nur Stellungnahmen abgegeben wurden, der Bericht selbst aber weitgehend unbekannt geblieben ist, geben wir den Lesern die Kurzfassung bekannt:

Thesen und Empfehlungen

Ausgangslage

1. Vom Investitionsvolumen des gültigen Bundesverkehrswegeplans 1992 in Höhe von 490 Mrd DM für den Zeitraum von 1991 bis 2002 können nach heutiger Schätzung für Bau und Erhaltung rd 120 Mrd DM nicht durch normale Haushaltsfinanzierung realisiert werden.

2. Vorausgesetzt, dass die Haushaltsmittel auf dem gegenwärtigen Stand konstant bleiben, besteht eine Finanzierungslücke im Bereich der Bundesverkehrswege von mindestens 7,5 Mrd DM p.a. bis über das Jahr 2010 hinaus (Bundesfernstrassen 4,0 Mrd DM, Bundesschienenwege 3,0 Mrd DM, Bundeswasserstrassen 0,5 Mrd DM).

3. Aufgrund der gegenwärtigen Rechtslage lässt sich keine Mineralölsteuerzweckbindung für das Strassenwesen begründen. Die Mehrwertsteuer auf die Mineralölsteuer ist eine allgemeine Steuer; für sie gilt uneingeschränkt das Nonaffektationsprinzip.

Lösungsansatz

4. Eine nachhaltige Lösung der Probleme der Infrastrukturfinanzierung ist nicht lediglich durch Mobilisierung privaten Kapitals zu erreichen und noch weniger durch die Forderung nach einer haushaltsrechtlich gesicherten Zweckbindung von Anteilen von Verkehrssteuern.

5. Die Probleme bei der Finanzierung der Bundesverkehrswege gerade in der jüngeren Vergangenheit legen eine Umstellung von der Haushaltsfinanzierung auf Nutzerfinanzierung nahe, soweit das aufgrund der Rahmenbedingungen der einzelnen Infrastrukturbereiche möglich ist.

6. Nutzerentgelte legimitieren sich nur durch den direkten Bezug zwischen Benutzung und Mittelverwendung. Einnahmen aus Nutzerentgelten sollten deshalb grundsätzlich in denjenigen Infrastrukturbereichen verwendet werden, für deren Nutzung sie erhoben werden. Die Bemessung der Nutzerentgelte sollte sich ausschliesslich an den Wegekosten orientieren.

7. Der mit der Privatisierung der Telekom, der Post, des Luftverkehrs und der Bahn eingeschlagene Weg sollte fortgeführt und auf alle Bundesverkehrswege und alle Aufgaben ausgedehnt werden, die sich zur Ausgliederung aus der Bundesverwaltung eignen; dabei ist sicher zu stellen, dass die Infrastrukturverantwortung und der Einfluss auf die Steuerung der Infrastrukturentwicklung beim Bund bleiben.

8. Das Netz der Bundesverkehrswege ist „historisch" gewachsen. Vielfach haben Elemente davon keine oder nur (noch) geringe überregionale verkehrliche oder strukturelle Bedeutung. Die Neuordnung der Finanzierung ist ein geeigneter Anlass, die Abgrenzung der Bundesverkehrswege zu überprüfen.

Vorsitzender der Kommission: Wilhelm Pällmann.
Foto: Hector

9. Nach der gültigen Gesetzeslage sind die Möglichkeiten der Privatfinanzierung und Beteiligung Dritter an der Finanzierung sowie des privaten Projektmanagements stark eingeschränkt. Die Beschränkungen sollten beseitigt werden. Die private Finanzierung sollte ausschliesslich auf der Basis der Refinanzierung durch Nutzerentgelte praktiziert werden.

10. Eine vollständige Umsetzung der zahlreichen weitgehenden Lösungsempfehlungen der Kommission ist nicht kurzfristig möglich. Umso wichtiger ist es, dass sehr schnell wirkungsvolle erste Schritte unternommen werden, die mit dem geltenden Recht vereinbar sind.

Bundesfernstrassen

11. Die Gründung einer Bundesfernstrassenfinanzierungsgesellschaft ist der wirkungsvollste Einstieg in die Umstellung der Finanzierung; sie sollte umgehend erfolgen. Die Gesellschaft ist ab 2001 mit allen Mauteinnahmen auf Bundesfernstrassen zum ausschliesslichen Einsatz für die Bundesfernstrassen auszustatten; später sollte sie zu einer – oder mehreren – Betreibergesellschaft(en) für BAB und Bundesfernstrassen weiterentwickelt werden.

12. Bis Ende 2002 sollte der Aufbau eines auf alle Fahrzeugkategorien und andere Strassenkategorien erweiterungsfähigen Systems zur Erhebung benutzungsproportionaler Entgelte auf BAB abgeschlossen sein, mit dem ab 2003 streckenbezogene Entgelte für schwere Lkw (ab 12 t) auf BAB in Höhe von durchschnittlich 25 Pfg/Fzkm erhoben werden. Die daraus resultierenden Einnahmen betragen mehr als 4 Mrd DM p.a.

13. Zeitgleich mit der Einführung streckenabhängiger Entgelte für schwere Lkw auf BAB sollte eine Vignette für leichte Lkw und Busse auf BAB eingeführt werden – ebenso auch für Pkw und Krad, sofern sich der damit verbundene Aufwand als vertretbar erweist; ein Verzicht auf die Pkw-Vignette in dem Falle wäre gleichbedeutend da-

mit, dass auf viele Jahre hinaus eine kompensatorische Entlastung auf Steuerseite nicht erfolgt.

14. Die Erhebung der benutzungsproportionalen Entgelte sollte schrittweise nach dem Prinzip des angemessenen Aufwands bzw. in Abhängigkeit von den technischen Möglichkeiten auf alle Fahrzeugklassen und alle Bundesfernstrassen (ausserorts) erweitert werden.

15. Bei der Festsetzung der Benutzungsentgelte muss die Gesamtbelastung aus Entgelten und Steuern durch Entlastung der Nutzer von Verkehrssteuern „Zug um Zug" berücksichtigt werden; Ausgangspunkt sind die Haushaltsansätze der gültigen mittelfristigen Finanzplanung; die Entlastung sollte zum Tragen kommen, sobald und in dem Ausmass, in dem das Nettoeinnahmevolumen aus Nutzerentgelten die Finanzierungslücke von 4 Mrd DM übersteigt.

16. Höhe und Struktur der Entgelte sollen nach Fahrzeugarten und später nach Netzbereichen und Verkehrszeiten differenziert, die Eckdaten überprüft werden.

17. Im „eingeschwungenen" Zustand wäre bezogen auf das Jahr 2000 eine Reduzierung der Mineralölsteuer um 25 bis 28 Pfg je Liter systemkonform. Schwere Lkw würden merklich höher, leichte Lkw geringfügig höher belastet. Für Pkw ergäbe sich sogar eine Nettoentlastung.

18. Das Fernstrassenbaufinanzierungsgesetz sollte prinzipiell auf alle Massnahmen des Fernstrassenbaues erweitert werden; zur Ausschreibung eignen sich in erster Linie Massnahmen, die privatwirtschaftlich erfolgversprechend sind.

Bundesschienenwege

19. Die DB Netz AG wird auf absehbare Zeit ihre Kosten nicht durch Einnahmen auch nur annähernd erwirtschaften können. Die Annahme, der Staat werde im voraus auf Jahrzehnte hinaus hohe Staatszuschüsse für das Netz verbindlich festlegen, um der DB AG inklusive Netz den Weg zur Börsenfähigkeit zu ebnen, erscheint der Kommission utopisch.

20. Die Einbeziehung des Netzes in das privatunternehmerische Risiko ist gleichbedeutend mit einer Verhinderung der Kapitalmarkt-/Börsenfähigkeit der DB AG. Seine Rückführung in unmittelbares staatliches Eigentum – als AG – ist die klarste und ehrlichste Lösung.

21. Die DB AG sollte sich auf ein Bundesschienennetz (rd 20 000 km) konzentrieren und die Regional- und Lokalnetze, -strecken an Länder/Kommunen, Verbünde oder Private abgeben; die Entscheidung über Strecken, die nur geringe verkehrliche Bedeutung/Perspektive haben, sollte vor Ort erfolgen.

22. Die Verkehrsbereiche der DB sollten materiell privatisiert und kapitalmarktfähig gemacht werden. Die Einnahmen aus der Privatisierung stehen auch für die Verbesserung des Netzes zur Verfügung und können so Staatszuschüsse vermindern.

23. Wegen der unterschiedlichen Funktionen und finanziellen Grundlagen ist eine strikte Trennung von Personenfernverkehr und Personennahverkehr geboten.

24. Mit Hilfe einer speziellen Regulierungsstelle in der Organisation des BMV ist sicher zu stellen, dass das Netz der Bahn für einen umfassenden diskriminierungsfreien Wettbewerb geöffnet wird. Ziel ist eine entscheidende Aufwertung des Systems Eisenbahn in relevanten Märkten.

25. Die Bahn ist noch unzureichend auf Europa ausgerichtet; deshalb kann sie ihre Stärken nicht voll zum Tragen bringen; geboten sind eine bessere Nutzung der Rechte auf Zugang zu Netzen anderer Staaten, die Überwindung noch bestehender Grenzhindernisse durch internationale Allianzen und Beteiligung an international tätigen Transport- und Logistikunternehmen, Etablierung europaweit integrierter Anbieter für Hochgeschwindigkeitsverkehre etc.

Bundeswasserstrassen

26. Anders als die Bundesfernstrassen und die Bundesschienenwege sind Bundeswasserstrassen nicht allein Verkehrswege; das gilt vor allem für Flussstrecken und Seewasserstrassen. Dem muss bei der Bemessung der Entgelte Rechnung getragen werden.

27. Haupthindernis einer weitgehenden Umstellung auf Nutzerfinanzierung ist „die völlige Abgabenfreiheit auf allen Wasserstrassen" im Rheinschifffahrtsgebiet auf der Grundlage der „Mannheimer Akte" von 1868. Die Einführung von Schifffahrtsabgaben auf Rhein, Donau und Elbe sollte angestrebt werden.

28. Es sollte umgehend eine privatwirtschaftlich organisierte Bundeswasserstrassengesellschaft gegründet werden. Sie könnte ab 2001 mit den Einnahmen aus Schifffahrtsabgaben sowie den darüber hinaus erforderlichen Bundesmitteln ausgestattet und zügig zu einer Betreibergesellschaft weiterentwickelt werden.

Stellungnahmen

Die „Pällmann-Kommission hatte im wesentlichen den Auftrag, Vorschläge zu unterbreiten, wie durch privates Kapital die Finanzierungslücken für die Infrastruktur bei den einzelnen Verkehrsträgern geschlossen werden könnten. Die Kommission ging insofern noch weiter als sie von einer grundsätzlichen Finanzierung durch die Nutzer ausging.

Um bei der Strasse die Finanzierungslücke von rund 4 Mrd DM/pro Jahr zu schliessen, will sie den Güterverkehr in der streckenabhängigen Schwerverkehrsabgabe mit 25 Pfg/km belasten. Alle Kommentare, die höhere Beträge vorschlagen, gehen

u.E. insofern fehl, als die Kommission, um ihr Ziel zu erreichen, gar keine höheren Beträge braucht. Die Mittel sollen ausschliesslich der Strassenbaufinanzierung zugute kommen. (Karlheinz Schmidt, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, sagt, dass er mit einer Fernstrassenmaut von 25 Pfg /km leben könne; nur schmeckt ihm der Betrag dann nicht, wenn er zu den jetzt schon hohen politischen Belastungen hinzukommt.) Dass damit das von Bundesverkehrsminister vorgeschlagene Antistauprogramm von Strasse ***und Schiene*** *finanziert werden soll, davon ist nicht* die *Rede. Ausserdem plädierte die Kommission gleichzeitig für eine Absenkung der Mineralöl- und Kfz.-Steuer. Von der Ökosteuer ist zumindest in der vorstehenden Kurzfassung nicht die Rede. Auch findet sich kein Wort darüber, dass der Strassenverkehr erhebliche externe Kosten verursacht, die er eigentlich auch finanzieren müsste. Aber das war zugegebenermassen schliesslich nicht Aufgabe der Kommission.*

Es ist völlig klar, dass mit einer solchen Abgabe für den Strassenverkehr nicht mehr Verkehr auf die Schiene kommt. Sich mit einer Verkehrsverlagerung zu befassen, war ebenfalls nicht die Aufgabe der Kommission.

Forderungen, Verkehre auch auf anderen Strassen als den Bundesverkehrswegen zu verlangen, ist die Kommission nachgekommen. Ausserdem will sie auch die leichten Lkw und die Pkw belasten. Zu letzterem hat der Bundesverkehrsminister von vornherein abgewinkt. Er lehnt eine weitere Belastung der Autofahrer ab. Auch der ADAC wehrte sich sofort heftig gegen eine Personenwagenmaut.

Herr Dürr (Deutsches Verkehrsforum) sagte, der durch private Finanzierung erkaufte Zeitgewinn bei Infrastrukturvorhaben sei die beste Wirtschaftsförderung.
Die Gewerkschaft Transnet ist gegen eine Herauslösung des Schienennetzes der Bahn. Die Bundesregierung habe dies auch bisher nicht erwogen. Transnet lehnt die faktische Trennung von Netz und Betrieb ab. Die Bahn sei ein Verbundobjekt mit enger Verzahnung der betrieblichen Abläufe. Die Entwicklung in England sei ein negatives Beispiel für die Folgen der Zergliederung.
Weiter meinte Transnet, dass der Bund ein Schienennetz von 20.000 km definieren solle und die regionalen Netze an Länder und Kommunen übergeben werden sollen, sei zwar logisch, löse aber nicht das Problem, wie die erforderlichen Investitionen in das Netz finanziert werden sollen. Auch die These, dass die Verkehrsinfrastruktur kein öffentliches Gut sei und deshalb überwiegend aus Nutzerentgelten finanziert werden müsse, findet keine Zustimmung der Gewerkschaft. Gemeinwohl und Daseinsvorsorge des Staates kämen zu kurz. Nutzergebühren könnten nur eine ergänzende Rolle spielen.
Die Länder haben zur Ausgliederung des Netzes keine einheitliche Meinung, wenn auch die Mehrheit eine Ausgliederung befürwortet. Der Wirtschaftsminister des Saarlandes (CDU) meint: „Erst die Bahn ohne Netz – im Wettbewerb mit anderen – kann kapitalmarkt-und börsenfähig werden." Wenn die Frage akut werden sollte, wollen die Länder mitreden.
Der Bundesverkehrsminister sieht augenblicklich keinen Anlass das Netz auszugliedern.

Abschliessend: Der Kommission war noch nicht bekannt, dass der Bund jährlich rund 2 Mrd DM aus den Zinsen, die die Versteigerung der UMTS-Mobilfunklizenzen brachte, in die Infrastruktur der DB AG fliessen lässt.

EU-Parlament für schrittweise Liberalisierung des Bahnverkehrs

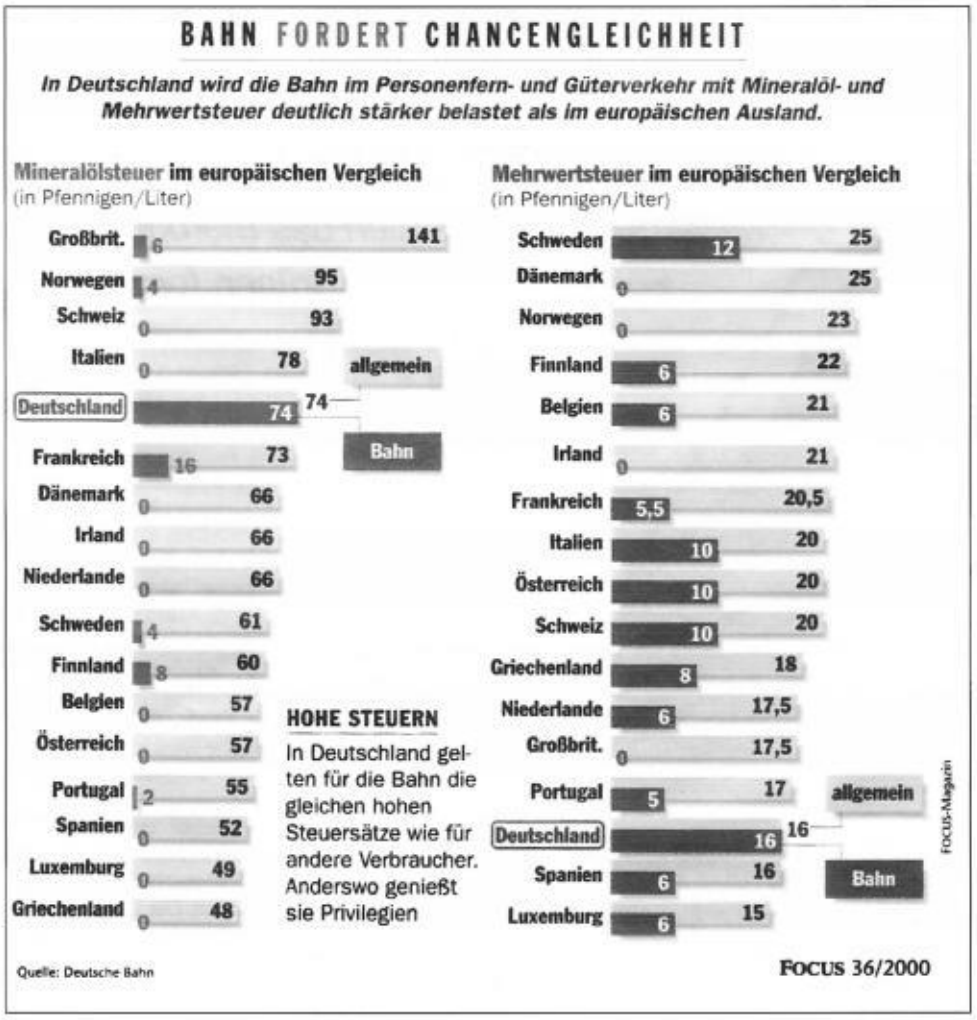
Das Europaparlament hat eine schrittweise Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs in der EU bis zum Jahre 2010 gefordert. Die Länder der EU sollen verpflichtet werden, ihre Schienennetze für Bahnunternehmen aus allen EU-Staaten zu öffnen. Das soll für den Güterverkehr uneingeschränkt gelten, für den Personenverkehr nur auf grenzüberschreitenden Strecken.
Keine Mehrheit fand bislang der Vorschlag des Verkehrsausschusses, eine rechtliche und organisatorische Trennung von den für die Schieneninfrastruktur und den Fahrbetrieb verantwortlichen Einrichtungen zwingend vorzuschreiben. Dagegen haben sich beispielsweise die DB AG, die SNCF und die Eisenbahnergewerkschaften gewehrt.
Die Gesetzesvorlage ging daraufhin an den Ministerrat zurück, ein Vermittlungsverfahren wurde eingeleitet. Die Bahngesellschaften befürchten erhebliche Einbussen bei der Sicherheit, Koordinierungsprobleme sowie einen Rückgang von Fahrweginvestitionen. Auch werde die Standardisierung der europäischen Netze und Fahrzeuge behindert. Bei erfolgreichen Bahnen, wie in Japan und den USA, seien Netz und Betrieb in einer Hand.
Bisher sind EU-weit nur in England Netz und Fahrbetrieb getrennt und die Trassen an eine private Gesellschaft übertragen worden. Dieses Modell hat sich bisher jedoch nicht bewährt.

Ausnahmen für Bus und Bahn

Ein neuer Regulierungsentwurf der EU-Kommission will in zwei Punkten Ausnahmen von den Regeln des Wettbewerbs zulassen:

1. Die öffentlichen Auftraggeber können auf öffentliche Ausschreibungen verzichten, wenn Sicherheitsstandards im Schienenverkehr oder die Koordinierung von Tram- und U-Bahnnetzen gefährdet würden. Auch Verträge mit einem geringeren Wert sollen vom Zwang einer Ausschreibung befreit werden.

2. Die Kommission will auch Zuschüsse der öffentlichen Auftraggeber an die Linienbetreiber erlauben, wenn diese fair kalkuliert sind. Die Zuschüsse sollen aber nicht so hoch ausfallen, dass der Druck auf die Verkehrsgesellschaften zur Gewinnung neuer Kunden sinkt. Als zuständige Behörden gelten in Deutschland die zuständigen Kommunen und Bundesländer.



Mit ihrem Regelwerk will die Kommission die Finanzierung des ÖPNV insgesamt durchsichtiger machen. Betriebskosten und -Einnahmen, -ausgaben für Verwaltung, das Vermögen und die Verbindlichkeiten müssten einzeln ausgewiesen werden. Nur so könnten die Behörden sicher sein, dass sie für ihr Geld einen entsprechenden Gegenwert bekommen und nicht zu Wettbewerbsverzerrungen beitragen.

Grüne wollen die Bahn von der Öko-Steuer entlasten

Auf ihrem Parteitag im Juni in Münster haben sich die Bündnisgrünen für eine Halbierung der Mineralöl- und Ökosteuer zu Gunsten der Bahn ausgesprochen. Sie meinen, dass sich die Mindereinnahmen des Bundes in Höhe von 800 Mio DM spätestens mit der Einführung der entfernungsabhängigen Lkw-Schwerverkehrsabgabe ausgleichen lassen.

Der Vorsitzende der Gewerkschaft Transnet GdED, Norbert Hansen, erhielt viel Zustimmung der Delegierten für seine Bemerkung, die Schwerverkehrsabgabe müsse höher als 25 Pfennige/km ausfallen. Nur damit könne eine „Lastwagenlawine" auf den deutschen Autobahnen verhindert werden. Auch müsse der Anteil der Investitionen für die Schiene von einem Drittel auf zwei Drittel angehoben werden.

Der Grünen-Verkehrsexperte Albert Schmidt meint, bei den Beratungen für den Haushalt 2001 sei das letzte Wort noch nicht gesprochen.

LSVA effektiv einführen

Aus einer Stellungnahme der DB zur LSVA im August 2000

Die Deutsche Bahn AG begrüsst die Absicht der Bundesregierung, eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) einzuführen, als Schritt in die richtige Richtung.

1. Sie hält eine Beschleunigung der technischen und administrativen Vorbereitungen für erforderlich, damit sie termingerecht zum 1.1.2003 eingeführt werden kann.
2. Es soll mit mind. 0,15 Euro/Fahrzeugkilometer (im Durchschnitt bei Staffelung der Schadstoffklassen) begonnen werden, um dem Lkw-Verkehr einen ersten Teil der durch ihn verursachten Wegekosten anzulasten.
3. Die LSVA soll kontinuierlich erhöht werden (Zielniveau der Schweiz = 0,70 Euro), solange die externen Kosten nicht über sonstige Abgaben oder Steuern vollständig angelastet werden.
4. Es wird vorgeschlagen, die LSVA auf dem gesamten Strassennetz zu erheben, um Ausweichreaktionen von den Autobahnen auf Land- und Kreisstrassen zu ver-

hindern *(Das dürfte technisch schwierig sein, den Lkw auf jeder Strasse zu erfassen. Darum lehnt Minister Klimmt diese Ausweitung ab. Die Red.).*

5. Die LSVA-Mittel sollten zum zukunftsfähigen Ausbau des Gesamtverkehrssystems verwendet werden insbesondere zur Förderung der Verlagerung von Güterverkehrsströmen auf die umweltverträgliche Schiene.

Die DB AG begründet dies u.a. wie folgt:
Die Nachfrage nach der Dienstleistung „Verkehr" wird weiter steigen. Allein im letzten Jahr ist der Strassengüterverkehr um 8 % gewachsen. Bei einer Fortsetzung des Wachstums wird der Strassengüterverkehr sich verdoppeln. Dann wird er nicht nur eine Spur auf den Autobahnen beanspruchen sondern zwei und mehr Spuren.
Die Rahmenbedingungen leiten den Verkehr noch weiter auf die Strasse. Die Schiene bleibt meistens zweiter Sieger, obwohl sie dem Strassenverkehr ökologisch und bei den Unfallfolgen haushoch überlegen ist.
Zentrale Stellschraube zur Optimierung des Systems ist seine Steuerung über die Preise. Noch ist der Verkehrsmarkt von Kostenwahrheit weit entfernt – von den gesellschaftlichen Umwelt- und Unfallfolgekosten ganz zu schweigen.
Die DB hält die LSVA für überfällig. Derzeit trägt die Bahn die Kosten für ihre Infrastruktur selbst. Der Lkw-Unternehmer kann für 2 500 DM (Kosten der Eurovignette) ein Jahr lang auf den Strassen Deutschlands, Dänemarks, Schwedens und der Beneluxländer sein Geld verdienen; während die Bahn für 2500 DM gerade von Frankfurt bis Hamburg kommt, fährt der Lkw mit seiner durchschnittlichen Fahrleistung (120 000 km) theoretisch dreimal um die Erde.
Deutschland hat sich dazu verpflichtet, die CO_2-Emissionen bis 2005 gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. Im Verkehr sind sie jedoch bis heute um 11 % gestiegen. Dabei ist die Bahn bei den Emissionen und beim Energieverbrauch viermal besser als der Lkw.
Die DB AG plädiert dafür, auch die kleineren Lkw (ab 3,5 t) in die LSVA einzubeziehen, um auch diese angemessen an den Wegekosten zu beteiligen.

Die Schweiz ist gegenüber Deutschland bereits zwei Schritte voraus. Dort wird bereits ab Januar nächsten Jahres mit der elektronischen Abbuchung begonnen. In einer Volksabstimmung haben die Schweizer mit einer überzeugenden Mehrheit von 60 % beschlossen, eine auf 0,70 Euro/Fahrzeugkm ansteigende LSVA flächendeckend für alle Fahrzeuge ab 3,5 t zu erheben. Mehr als zwei Drittel der Einnahmen werden dem Ausbau und der Modernisierung der Bahn zugute kommen.

Nach einer Studie von IWW und Infras verursacht jeder Lkw-km externe Kosten von 3.– DM. Umso wichtiger ist es, jetzt dafür zu sorgen, dass zumindest die Wegekosten der Strasse vom Verursacher getragen werden.

Weiter schlägt die DB AG vor die Einführungsgrösse moderat zu wählen, etwa den von der „Pällmann-Kommission" berechneten Wert von 0,15 Euro für die Wegekosten. Dieser Wert sollte dem Schweizer Wert schrittweise angenähert werden.

Zur Mittelverwendung macht die DB AG folgende Vorschläge:
Der Bundesminister für Verkehr hat zur Verwendung des LSVA-Aufkommens ein „Anti-Stau-Programm" angekündigt, das in den Jahren 2003 bis 2027 zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur von 7,4 Mrd DM vorsieht. Nach bisherigem Stand fliessen nur 38 % in die Schiene, 50 % gehen in die Strasseninfrastruktur und 12 % in die Wasserstrasse.

Jede verlagerte Tonne von der Strasse auf die Schiene ist das beste Antistauprogramm für die Strasse. Die Schiene hat Investitionsbedarf, um die

- bestehende Deckungslücke bei „Netz 21" zu schliessen,
- die bisherige Vernachlässigung der Schiene bei der Lärmsanierung zu beheben und
- Investitionen zur Leistungsverbesserung des Schienengüterverkehrs zu finanzieren.

Und schliesslich sollte versucht werden, Wettbewerbsverzerrungen bei der Bahn zu beseitigen, z. B. die Schlechterstellung der Bahn bei der Mehrwert- und Mineralölsteuer von 1,3 Mrd DM im Jahr.

Da die LSVA nach dem Territorialitätsprinzip erhoben wird, muss sie jeder, egal ob deutscher, niederländischer oder ukrainischer Transportunternehmer bezahlen. Damit werden auch Nachteile deutscher Transportunternehmer zum Teil abgebaut.

Das Transportgewerbe versucht, die LSVA durch eine Kompensation bei Mineral- oder Kfz-Steuern zu einem „NULLSUMMENSPIEL" zu machen.
Nutzniesser der LSVA sind auch die Pkw-Fahrer auf Deutschlands Strassen:
Es muss nicht mehr der Pkw, sondern auch der Lkw die von ihm verursachten Schäden bezahlen und der Strassenverkehr wird flüssiger und zügiger, weil Teile des Güterverkehr von der Strasse auf die umweltfreundlichere Schiene wandern.

Baut Schienen statt Strassen!

Strasse deckt ihre externen Kosten nicht

Der Verkehr in Deutschland verursacht durch Unfälle, Staus sowie den Ausstoss von Klimagasen und Luftschadstoffen Kosten in Höhe von jährlich 132 Mrd Euro, die durch die Allgemeinheit getragen werden müssen. Zu diesem Ergebnis kommt eine neue Studie der wissenschaftlichen Institute Infras (Zürich) und IWW (Uni Karlsruhe):

Etwa 92 % dieser Kosten verursacht der Strassenverkehr. Im Güterverkehr ermittelten die Gutachter externe Kosten von über 31 Mrd Euro. Im Vergleich zur Schiene verursacht der Lkw dreimal so hohe externe Kosten. Zusätzlich zu den Unfall- und Umweltkosten verursacht er pro Jahr Staukosten in Höhe von 3,9 Mrd DM (bewertete Zeitverluste). Die Studie liefert eine fundierte Grundlage zur sachlichen Diskussion der Thematik und sollte der Politik als Grundlage für verkehrspolitische Entscheidungen dienen.

Auf einem kürzlichen Expertengespräch zwischen Umweltverbänden und der DB meinte Werner Kammer, GRV, dass dabei noch nicht alle Kosten erfasst seien, so z.B die Stellplatzkosten, für die meist auch der Steuerzahler aufkommen muss. Die verursachergerechte Anlastung externer Kosten des Verkehrs hätte eine Fülle positiver Aspekte: Entbehrlicher Verkehr würde vermindert, Transportwege verkürzt, bessere Auslastung der Fahrzeuge, Verlagerung von Verkehren auf die umweltfreundlichere Bahn oder das Binnenschiff sowie die technische Optimierung der Fahrzeuge im Hinblick auf Energieverbrauch, Luftreinhaltung und Lärmminderung. Es bleibe festzuhalten, dass die Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs eine wirtschaftliche und umweltpolitische Herausforderung sei, der sich die Politik alsbald stellen muss.

Die Bahn fordert Chancengleichheit!

In Deutschland wird die Bahn im Personen- und Güterverkehr mit Mineralöl- und Mehrwertsteuer stärker belastet, als es im europäischen Ausland geschieht.

Zwei Milliarden DM zusätzlich für die Bahn

Verkehrsminister Klimmt sagte im September in einem Interview: Angesichts der Probleme müssen wir der Bahn einen Brocken zuwerfen, damit sie mehr Verkehr an sich ziehen kann. Die Bahn muss um ca. 8 Mrd DM besser werden. Das ist das Konsolidierungsziel, auf das sich Aufsichtsrat und Vorstand der Bahn verständigt haben. Zweitens braucht die Bahn Investitionen, damit Fern-, Nah- und Güterverkehr effektiver rollen, um das Unternehmen wieder in die Gewinnzone zu bringen.

Die Zinsersparnisse der UMTS-Gelder machen jetzt weitere Investitionen in Schiene und Strasse möglich. Wir werden zusätzlich rund 2 Mrd DM jährlich in die Bahn investieren können. Die Mittel werden vor allem zur Sanierung des maroden Netzes eingesetzt. Aber es fliessen auch Gelder in den Neu- und Ausbau, wie in die Strecke von Berlin nach Frankfurt (Oder), oder in den grenzüberschreitenden Verkehr München – Mühldorf – Freilassing, die Oberrheinstrecke oder auch in den deutschen Abschnitt der Fernverbindung Paris – Saarbrücken – Mannheim – Frankfurt/Main.
Der Bund gibt derzeit 34 Mrd DM an die Bahn, deshalb sieht der Minister keine Möglichkeit für zusätzliche Steuererleichterungen.
(Wie man hört, sollen aus diesem Geld noch andere Aufgaben, wie z.B die Kosten für den Bundesgrenzschutz, finanziert werden, das mindert die Investitionsmittel.)
Zur Frage der Ausgliederung des Fahrweges sagte Klimmt, wir sollten zum jetzigen Zeitpunkt das Netz in der Regie der Bahn belassen. Sie weiss am besten, wo die Schwachstellen sind. Bewährt sich diese Konstruktion auf Dauer nicht, müssen wir in Betracht ziehen, das Netz aus der Bahnholding herauszulösen. Zunächst brauchen wir mehr Wettbewerb. Dafür wollen wir per Gesetz dem Eisenbahnbundesamt eine Kontrollfunktion zuweisen. Das heisst, es muss jederzeit geprüft werden können, ob die Bahn ihre Monopolstellung zum Nachteil von Wettbewerbern missbraucht.

ZUKUNFTSINVESTITIONS-PROGRAMM

	2001	2002	2003
	in Millionen Mark		
Verkehr	*3400*	*3400*	*3400*
Schieneninvestition	2000	2000	2000
Straßenbau	900	900	900
freie Mittel	500	500	500
Forschung und Bildung	*1100*	*1100*	*1100*
Zukunftsinitiative Hochschule (Genomforschung/beruft. Schulen/ Aufbau Ost)	600	600	600
Bafög-Reform	500	500	500
Energie	*500*	*500*	*500*
Gebäudesanierung/CO_2-Minderung	400	400	400
Energieforschung	100	100	100
Summe	*5000*	*5000*	*5000*

Badische Zeitung — Quelle: Bundesministerium für Finanzen

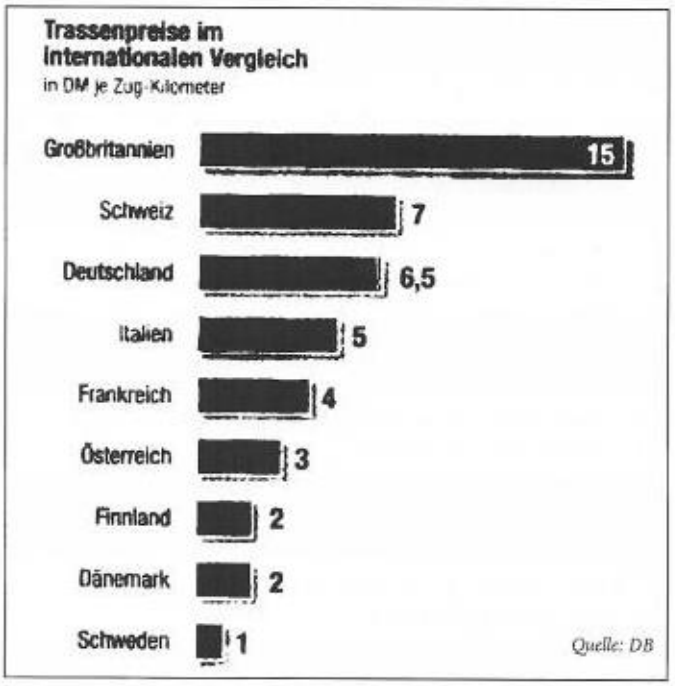
Die DB AG, die diese Zusage, in den nächsten 10 bis 15 Jahren 37,5 Mrd DM zu bekommen, sehr begrüsst hat, setzte den Strecken, die Minister Klimmt genannt hatte, noch die Strecken Berlin – Rostock und Hamburg – Berlin hinzu. Bahnchef Mehdorn rechnet 2000 mit einem Gewinn. Damit kann das heutige Netz auf einen zeitgemässen Zustand gebracht werden.
Der Bundestag muss noch zustimmen.

Selbstverständlich begrüsst es auch die GRV, dass die Bundesregierung die Bahn unterstützen will. Die GRV hat schon seit langem auf den desolaten Zustand des Netzes hingewiesen. In den Medien wird von einem „Geldsegen für die Bahn" gesprochen, aber die zusätzlichen Mittel sind eher „ein Tropfen auf den heissen Stein", denn es müssen bei der Bahn auch Ausbaumassnahmen finanziert und viele Langsamfahrstellen beseitigt, Brücken saniert, Stellwerke und Bahnübergangssicherungen modernisiert werden.

Die Gewerkschaften setzen sich dafür ein, dass die Bahn bei den eingesparten **Zinsen anlässlich des Verkaufs der UMTS-Mobilfunklizenzen** profitieren solle, weil die im Koalitionsvertrag festgeschriebenen Angleichung der Investitionen für Strasse und Schiene immer noch auf sich warten lasse. Niedrigere Trassenpreise würden für mehr Chancengleichheit gegenüber den anderen Verkehrsträgern sorgen.

Lineares Trassenpreissystem am 1.1.2001

Das Bundeskartellamt hatte auf Grund von Beschwerden konkurrierender Eisenbahnunternehmen der DB AG nahegelegt, ihr Preissystem umzugestalten – das gleiche Preissystem übrigens, das die DB 1998 mit dem Segen der Behörde eingeführt hatte. Ermittlungen hatten ergeben, dass die DB Regio im Durchschnitt 25 % niedrigere Trassenkosten habe als die private Konkurrenz. Es hat das Missbrauchsverfahren jedoch bis zum Jahresende ausgesetzt.
Statt des bisherigen zweistufigen Systems wird es nur noch ein einstufiges System geben, das im Prinzip für alle Eisenbahnbetreiber gleich ist, unabhängig, wie viel sie auf dem Netz fahren.
Mehdorn ist es leid, dass einzelne Wettbewerber der DB Diskriminierung vorwerfen. An sich ist das mengendegressive System in der freien Marktwirtschaft gang und gäbe. Wer viel Leistung erbringt, bekommt günstigere Bedingungen. Bei dem neuen System werde eigentlich nunmehr die DB AG diskriminiert, weil sie als grösster Betreiber fast die ganzen Trassenerlöse aufbringe und damit einen Grossteil des Gesamtsystems für alle finanziere. Die Wettbewerber beteiligen sich auch nicht an der Weiterentwicklung und Forschung für das Rad/Schienesystem.
Das Bundeskartellamt ist der Auffassung, das gegenwärtige Trassenpreissystem der DB AG diskriminiere kleinere



Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das Amt war auf Grund von Beschwerden der Hessischen Landesbahn und der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft tätig geworden. Die genannten Gesellschaften hätten bis zu 30 % höhere Trassenpreise bezahlen müssen als DB Regio.

Kerosinsteuer

SPD und Bündnis90/Die Grünen haben im Juni einen Antrag im Bundestag eingebracht, wonach sich die Bundesregierung auf internationaler Ebene nachdrücklich für eine Kerosinbesteuerung beziehungsweise eine emissionsbezogene Klimaschutzabgabe im Luftverkehr einsetzen solle.
Nach Ansicht von CDU/CSU und FDP sei eine Aufhebung der Steuerbefreiung allein im innereuropäischen Luftverkehr nicht sinnvoll, da dadurch der Wettbewerb erheblich verzerrt werde. Nur eine weltweite Regelung sei wettbewerbsneutral.

Die GRV ist der Auffassung, dass mit der Forderung nach einer weltweiten Besteuerung die Kerosinbesteuerung auf den Sanktnimmerleinstag verschoben wird. Für Europa liesse sich wohl schneller eine Lösung finden. Aber auch das dauert sicher lange. Aber die innerdeutschen Flugverkehre mit einer Kerosinsteuer zu belegen, müsste eigentlich sofort möglich sein.

Die Bahn in der Hand von Top- und Vollblutmanagern der Wirtschaft

Dr. jur. Hans-Joachim König, Darmstadt

Die GRV veröffentlicht diesen Beitrag von König in der Auffassung, dass er ein interessantes Licht auf den Status der Bahn wirft. Sie identifiziert sich jedoch nicht mit allen Aussagen des Beitrages.

Die Bahn, einstmals wichtige Einnahmequelle des Staates, Symbol für Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit, hat sich nach dem letzten Weltkrieg eigentlich nie mehr recht erholt. Schon bei der Beseitigung der gewaltigen Kriegsschäden, die alle Verkehrsträger erlitten hatten, traten die ersten Anzeichen der künftigen Entwicklung hervor. Im Gegensatz zur Bahn brauchten die anderen Verkehrsträger ihre Fahrwege, Wasserwege und Strassen nicht selbst wiederherstellen.

Dieser gewaltige Unterschied hat beim Wiederaufbau und selbst noch später beim Neubau den Weg der Bahn zum Schuldenberg markiert.
An der differenzierten Behandlung der einzelnen Verkehrsträger hat der Staat im wesentlichen bis heute festgehalten.
Diese Politik widerspricht mehreren Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts, das u.a. schon am 14.10.1975 die Pflicht des Staates festgestellt hat, dass die Gesamtnachfrage im Verkehr „geordnet", d.h. im Rahmen eines alle Verkehrszweige nach Mass ihres besonderen Leistungsvermögens sinnvoll berücksichtigenden Verkehrswesens befriedigt werden muss.

Der Staat ist dieser Verpflichtung nie nachgekommen. Dadurch konnten die Einnahmen der Bahn Jahr für Jahr den wachsenden Kosten nicht mehr folgen. Als 1982 bekannt wurde, dass der Schuldenberg der Bahn eine Höhe von 32,5 Mrd DM erreichen würde und der Jahresfehlbetrag auf 4,1 Mrd DM angestiegen war, wurde der „beamtete Vorstand", den der Minister und die Wirtschaft als das eigentliche Übel der Bahnmisere ansahen, postwendend erstmals durch ein aus der Privatwirtschaft kommendes Management mit dem IBM-Manager Dr. Gohlke an der Spitze ausgewechselt. Sie trauten sich zu, das Steuer bei der Bahn herumzureissen und wieder schwarze Zahlen zu schreiben. Beim Vorstandswechsel führte allerdings ein Mitglied des alten Vorstandes aus: „Ich kenne kein Mitglied des neuen Vorstands, das die Bahn besser führen könnte als wir." Tatsächlich konnten auch die Manager der Wirtschaft die Probleme der Bahn ebensowenig energisch genug anpacken wie ihre Vorgänger infolge des unverändert andauernden Totalversagens des Staates. Er war nicht einmal in der Lage, seine eigene Zusage einzuhalten. Das im Kabinettsbeschluss vom 17.11.1983 über die Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn angekündigte verkehrspolitische Konzept, mit dem die Marktwirtschaft auch im Verkehr durchgesetzt werden sollte, alsbald vorzulegen, hat nie das Licht der Welt erblickt. Es war auch später kein Verkehrsminister dazu in der Lage. Sie hatten alle keine Ahnung, wie eine solche Arbeits- und Lenkungsgrundlage zu erstellen ist. Alle Minister blieben weiter wie eh und je ohne Konzept. Sie wussten alle nicht einmal, was sie eigentlich wirklich wollten.

Erstaunlicherweise haben auch alle „Top"- und „Vollblutmanager" diesen Zustand hingenommen. Konzeptlos wie die Minister mussten dann notgedrungen auch die Bahnvorstände und der Aufsichtsrat der Bahn bleiben. Das konnte auf die Dauer nicht gut gehen. Der Gohlke-Vorstand musste schon bald einsehen, dass er sein Versprechen nicht werde einlösen können und schliesslich auch gezwungen war, der Öffentlichkeit mitzuteilen: Die Talfahrt in die roten Zahlen werde sich fortsetzen und bis zum Jahre 2000 auf 72 Mrd DM ansteigen. Alternativen zu der von ihm gefahrenen Strategie könne der Vorstand nicht erkennen. Kurz darauf wurde ein erneuter Wechsel im Vorsitz des Vorstandes der DB vollzogen. Gohlke wurde von Dürr abgelöst und gleichzeitig wurde die Regierungskommission Bundesbahn einberufen.

Dürr forderte sogleich „die Zuordnung der Bundesbehörde, wie in Art.87 Abs.I GG vorgesehen, umgehend aufzuheben und die Bundesbahn so schnell wie möglich eindeutig als Wirtschaftsunternehmen zu definieren."

Nach einer Zugehörigkeit von etwa 100 Tagen bei der Bahn fasste er seine Erkenntnisse zusammen. Sie gipfelten in den Sätzen:

1. „Ursache für fast alle Fehlentwicklungen und Schwächen der Bahn sei das Dilemma Behörde versus Unternehmen."
2. „Die Bahn könne ihr Heil nur in der Umwandlung in ein privatwirtschaftliches Unternehmen im marktwirtschaftlichen Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern finden."

Beide Erkenntnisse waren unbrauchbar, denn die janusköpfige Gestalt eines Wirtschaftsunternehmens und einer Bundesbehörde hat es nie gegeben, und aus dem oben zitierten Urteil des Bundesverfassungsgerichts geht unmissverständlich hervor, dass die Spielregeln des marktwirtschaftlichen Wettbewerbs im Verkehr zwischen der Bahn und den anderen Verkehrsträgern nicht funktionieren.
Der Staat hat die Entscheidungen unseres Verfassungsgerichts ebenso ignoriert wie die Verkehrswissenschaft und die Regierungskommission Bundesbahn.
Als die Autoren des Kieler Instituts für Weltwirtschaft in einem Gutachten darauf aufmerksam machten, dass im Verkehr im Bereich zwischen den einzelnen Verkehrszweigen, die auf unterschiedliche Infrastrukturen angewiesen sind, im sogen. intramodalen Bereich das Element des Wettbewerbs weitgehend fehlt, wurde ihnen von Dürr törichterweise sachliche Inkompetenz vorgeworfen, statt die Erkenntnisse des Instituts eingehend zu überprüfen.

Der grundlegende Wissensmangel, dem ausser Dürr auch die anderen Top- und Vollblutmanager der Wirtschaft an der Spitze der Bahn unterlagen, hat zu den folgenschweren Irrtümern und Versäumnissen der Manager aus der Privatwirtschaft, im Vorstand und Aufsichtsrat der Bahn, in der Regierungskommission Bahn, im Verkehrswissenschaftlichen Beirat beim Bundesverkehrsminister und bei all denen geführt, die für die Durchsetzung der Marktwirtschaft im Verkehr gefochten haben, insbesondere auch beim BDI und bei den Mitgliedern des Deutschen Bundestages sowie den Mitgliedern des Bundesrates.
Selten sind in der Politik, der Wirtschaft und der Wissenschaft mangels ausreichenden Wissens so viele kapitale Böcke gleichzeitig geschossen worden wie hier im Verkehrsbereich.

Auch die Tatsache, dass das Grundgesetz die Bahn und die übrigen Verkehrszweige unterschiedlichen Rechtssystemen unterstellt hat, konnte nicht einmal bei Bundespräsident Roman Herzog ein Warnsignal auslösen.

Während die Bahn wie früher schon der staatlichen Leistungsverwaltung im Daseinsvorsorgebereich zugeordnet wurde, folgten die anderen Verkehrsträger der marktwirtschaftlichen Wettbewerbsordnung.
Beide Systeme unterscheiden sich grundsätzlich voneinander. Die am Markt tätigen Unternehmen erfüllen keine ihnen vorgegebene öffentliche Aufgabe, sondern machen den Verbrauchern zum Zwecke der eigenen Gewinnerzielung Angebote. Was sich nicht rechnet, wird auch nicht angeboten. Die Kunden haben keinen Rechtsanspruch auf ein Angebot und auch nicht auf die Gleichbehandlung durch den Anbieter.
Das reichte unseren Verfassungsgebern für die lebenswichtigen Bereiche nicht aus. Sie waren der Überzeugung, dass von den Selbstreinigungskräften der Gesellschaft nicht allein und um jeden Preis die besten Lösungen der menschlichen Probleme erwartet werden können; denn das setze einen uneingeschränkt vernunftgesteuerten Menschen voraus. Wer das postuliere, habe die Summe menschlicher Erfahrungen gegen sich.

Die Verfassungsgeber überwiesen daher die Aufgaben der Bahn auch abweichend von Art. 83 GG in Art. 87 Abs.I Satz 1 GG in den staatlichen Leistungsbereich des Bundes. Der Bund hat dafür zu sorgen, dass ein funktionierendes Eisenbahn- und Verkehrswesen der Allgemeinheit im Bundesgebiet effektiv, leistungsfähig und funktionstüchtig verfügbar ist. Der Staat kann sich dieser Aufgabe nicht entziehen. Damit ist evidentermassen der unmittelbare sachliche Zusammenhang mit den Anforderungen des Sozialstaates in Art. 20 Abs. I GG hergestellt und mit der korrespondierenden Sicherheitssperre des Art. 79 Abs.III GG abgedeckt worden.
Gesetze, die dagegen verstossen, sind unzulässig und daher nichtig: Die Entstaatlichung der Bahn ist aber nicht nur ein Problem des Art. 87 GG. Durch den engen Zusammenhang zwischen den allgemeinen Handlungsfreiheiten und der Verpflichtung der Bahn, die Verkehrsleistungen, die diese Freiheit ermöglichen, auch zu erbringen, werden die Leistungen in ihrem Kerngehalt auch grundrechtlich durch Art.2 Abs.1 GG abgesichert. Dieser Artikel wiederum darf in seinem Wesensgehalt auch durch ein verfassungsänderndes Gesetz nicht angetastet werden. (Art.19 Abs. II GG).

Bundeskanzler Kohl kannte die Rechtslage. Er gab trotzdem Heinz Dürr vor dessen Übernahme des Chefsessels bei der Deutschen Bundesbahn sein Kanzlerwort dafür, dass in der Koalitionsvereinbarung von CDU/CSU und FDP festgeschrieben werde, den Art. 87 Abs.I GG so zu ändern, dass die Bahn aus dem „öffentlichen Dienst entlassen und in eine private Unternehmensstruktur überführt werden kann". Diese Zusage war ebenso wie die Koalitionsvereinbarung selbst schon in der politischen Tendenz und erst recht in der Umsetzung verfassungswidrig, denn der Kanzler besass dafür keine Kompetenz. Er musste deshalb entweder sein Wort oder seinen Verfassungseid brechen.
In dieser Zwickmühle hat er sich – wie zu erwarten war – für den Eidbruch entschieden. Der Kanzler wusste auch, dass die Bundesverkehrsminister Prof. Krause und Wissmann, die mit dieser Angelegenheit nacheinander ressortmässig befasst waren, mit dieser schwierigen Materie nicht vertraut sein konnten. Beide haben nachweislich vom Verkehrswesen keine Ahnung gehabt. Sie waren in der Sache persönlich völlig überfordert, versprachen aber, eine neue Bahn zu schaffen, schuldenfrei und losgelöst aus dem Staatsverband, umgewandelt in eine Aktiengesellschaft, die wie ein marktwirtschaftliches Unternehmen im **„marktwirtschaftlichen Wettbewerb"** vom ersten Tag an Gewinne erarbeiten sollte. Allein schon durch die Führung der Bahn in Form einer Aktiengesellschaft würden gewaltige Gewinne erwachsen, die sie mit 100 Milliarden DM im Zeitraum von 1993 bis 2002 bezifferten (AG-Effekt).

Diese Eulenspiegelei wurde ihnen tatsächlich vom Parlament abgenommen. Kein Mitglied des Deutschen Bundestages oder des Bundesrates hat auch nur die geringsten Zweifel an diesen Zahlen geäussert!! Nicht eine Frage ist dazu aus dem Parlament gestellt worden!!
Der erste Vorstandsvorsitzende der Bahn AG, Heinz Dürr, – auch kein Verkehrsfachmann – gab sich mit den Zahlen der Minister nicht zufrieden. Er wollte die Ergebnisse der Bahn bis zum Jahre 2000 noch mehr steigern und im Verhältnis zu

1991 **im Güterverkehr**
bei den Verkehrsleistungen (Tonnen und Tonnen kilometer) um 37 %
und die Umsätze um 44 %
sowie **im Personenverkehr**
bei den Verkehrsleistungen (Personenkilometer) um 60 %
und die Umsätze um 121 %
o h n e Bundesleistungen hochfahren.

Die Zahlen standen im luftleeren Raum, denn es fehlten alle Angaben darüber, wie der Vormarsch des Strassenverkehrs konkret gestoppt und die Verkehrsanteile der Schiene gehalten oder gar vergrössert werden könnten. Aber danach erkundigte sich niemand. Wir schreiben inzwischen das Jahr 2000 und nicht eine dieser Zahlen hat sich auch nur annähernd realisieren lassen. Tatsächlich stiegen, wie vorauszusehen war, nicht die Einnahmen, sondern die Schulden.
Ein kritisch denkender Mensch hätte auch damals schon nicht auf den Zahlenschwindel hereinfallen dürfen.

Aber der Bundespräsident,
der Bundeskanzler,
die Bundesminister,
die Bundestags- und
die Bundesratsmitglieder taten es.

Alle Beteiligten haben bedenkenlos ein Vabanquespiel auf Kosten aller Bürger riskiert und sich von dem Zahlenschwindel so sehr blenden lassen, dass sie nicht einmal die Frage aufgeworfen haben, ob denn überhaupt keine Risiken mit der Herauslösung der Bahn aus der leistungsstaatlichen Bundesverwaltung hinsichtlich der Leistungskraft der Bahn und ihrer Funktionstüchtigkeit verbunden sind, zumal doch gerade der Leistungsstärke der Bahn und ihrer Funktionstüchtigkeit auch vom Bundesverfassungsgericht der Rang von überragend wichtigen Gemeinschaftsgütern zuerkannt worden ist, die nicht beschädigt oder gar zerstört werden dürfen, ohne gegen die Verfassung zu verstossen. Das hat die Politiker offensichtlich nicht berührt. Sie haben ja ohnehin die Bahn schon jahrelang „verrotten" lassen, wie der ehemalige Bundesverkehrsminister Wissmann bei seiner Verabschiedung aus dem Amt ausgeführt hat.

Bedauerlicherweise hat auch die Verkehrswissenschaft lange Zeit keinen entscheidenden Beitrag zu dem allgemeinen Problem der Marktwirtschaft im Verkehr zwischen den einzelnen Verkehrszweigen beisteuern können. Durch eine festgefahrene verkrustete Lehrmeinung haben sich die Wissenschaftler lange Zeit den Blick für die Realitäten versperrt und sich selbst den Zugang zu der Erkenntnis des weitgehend mangelnden intramodalen Wettbewerbselements im Verkehr verbarrikadiert. Sie haben auch die handlungspräzisierenden Unterscheidungen von intermodalem und intramodalem Wettbewerb im Verkehr von staatlicher Leistungsverwaltung und Marktwirtschaft untergraben und eingeebnet. Von der Wissenschaft ist bisher auch nicht versucht worden nachzuweisen, wie die von ihnen beschworenen Marktprozesse nach erfolgter Bahnreform, Deregulierung, Freigabe der Kabotage ohne Herstellung der Wettbewerbschancen im Infrastrukturbereich und ohne Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in allen anderen Bereichen des Verkehrs in der Bundesrepublik und in Europa eigentlich ablaufen können.

Bis zur Stunde gibt es die wesentlichen Voraussetzungen für die Entfaltung der Bahn in einem marktwirtschaftlichen Wettbewerbssystem nicht.

Ohne die dringend gebotenen sorgfältigen Prüfungen der ökonomischen und rechtlichen Voraussetzungen konnte man keine funktionstaugliche Reform für die Eisenbahn vorschlagen. Aber die Regierungskommission Bundesbahn meinte, sie könnte es. Die Kommission ist auf die Frage, ob der Wettbewerb zwischen der Eisenbahn und den anderen Verkehrsträgern überhaupt funktioniert, nicht einmal eingegangen und die Strategen in der Regierung haben das nicht gemerkt.

Spätestens hier hätten auch die Mitglieder des Verkehrswissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsminister erkennen müssen, dass Gefahr im Verzug ist und den Bundesverkehrsminister darauf aufmerksam machen müssen; denn es dürfte ihnen nicht entgangen sein, dass der Protagonist der Marktwirtschaft, Willeke, mit der Arbeit „Die Theorie des Verkehrsmarktsystems ist noch immer mit grundsätzlichen Schwierigkeiten konfrontiert" und auch Baum in seinem Artikel „Infrastrukturpolitik als Mittel zur Steuerung des Verkehrswettbewerbs" ein eindeutiges Warnsignal aufgestellt haben. Offensichtlich ist hier aber nichts geschehen.

Eine miserable Behandlung eines überragend wichtigen Gemeinschaftsgutes auch von den wissenschaftlichen Beratern.

Das Schlimmste an dieser auch verfassungsfeindlichen Aktion der Regierung Kohl ist die Tatsache, dass sie wissentlich, also vorsätzlich die Bahn in die bestehende katastrophale Situation gebracht hat, denn sie wusste, wie aus ihrem Beschluss vom 15.Juli 1992 hervorgeht, dass die Ziele, die sie mit den Bahnen verfolgte, „nur zu erreichen sind, wenn die Eisenbahnen im Rahmen eines verkehrspolitischen Gesamtkonzepts in die Lage versetzt werden, sich dauerhaft als Wettbewerber im Verkehrsmarkt zu behaupten".
Die Bundesregierung hat jedoch ohne diese Voraussetzungen die Bahn sehenden Auges verfassungswidrig in ein nicht funktionstüchtiges System gestossen und auch nach der Bahnreform – die eingangs bereits angesprochene differenzierte Behandlung der einzelnen Verkehrsträger zum Nachteil der Bahn forciert fortgesetzt.
Während sich der Staat für die Strassenverkehrsinfrastruktur hinsichtlich des Ausbaus, der Unterhaltung und Instandsetzung weiterhin voll in der Pflicht weiss, ergreift er bei der Bahn die politische Flucht aus seiner Verantwortung und bürdet sie der Bahn selbst auf. Allerdings finanziert der Staat gemäss § 8 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Investitionen der Bahn, die aber muss dafür die jährlichen Abschreibungen für diese Massnahmen voll übernehmen und ausserdem die Kosten für die Unterhaltung und Instandsetzung ihrer Infrastruktur im Gegensatz zur Strasse selbst tragen.

Was muss da wohl in den Köpfen der Verantwortlichen vor sich gegangen sein? Haben da möglicherweise andere Interessen eine entscheidende Rolle gespielt? Es gab ja mächtige Interessensgruppen in der deutschen Wirtschaft, die auf eine Privatisierung der Bahn schon seit Jahrzehnten hingearbeitet haben, wie z.B. der BDI.

Die von der Bundesregierung als essentiell erkannte Voraussetzung für die Auseinandersetzung der Bahn in einem marktwirtschaftlichen Wettbewerbssystem hat die Regierung aber bis heute nicht geschaffen. Sie hat die entsprechenden Arbeiten noch nicht einmal in Angriff genommen.

Der neuralgische Punkt und die gleichzeitig entscheidenden Probleme liegen im Infrastrukturbereich, denn die Produktion von Verkehrsleistungen ist ohne den Komplementärfaktor Infrastruktur nicht denkbar. Die Komplementarität, das Ergänzungsverhältnis von Transportmittel und Transportweg ist so stark, dass der isolierte Besitz der Transportmittel nutzlos wäre. Die verfügbaren Kapazitäten und die Qualität der Infrastrukturen (Fahrwege) sind in einem ganz erheblichen Masse vorentscheidend für die Wettbewerbspositionen und damit für die Entwicklungsmöglichkeiten der konkurrierenden Verkehrszweige.[1]
Für die verkehrsabhängigen Einrichtungen der Verkehrsunternehmen sind die öffentlichen Verkehrswege von existentieller Bedeutung. Ihr technischer Entwicklungsstand, ihre Qualität und Quantität entscheiden über den Grad der Leistungsfähigkeit und der Akzeptanz der Verkehrsunternehmen. Im Verhältnis der einzelnen Verkehrssysteme (Verkehrsträger) zueinander, die auf unterschiedliche Verkehrsinfrastrukturen angewiesen sind, können diese Fakten von existenzerhaltender, aber auch von existenzvernichtender Bedeutung sein.[2]

Exklusive infrastrukturpolitische Entscheidungen zugunsten eines Verkehrsträgers, auch ohne dessen Zutun, können eine Umverteilung der Chancen der Verkehrsträger bewirken und die Entwicklungsmöglichkeiten der nicht geförderten Verkehrsträger wesentlich negativ präjudizieren.[3] Deren Anpassungsmöglichkeiten durch Kostensenkung, technischen Fortschritt und Preissenkungen sind begrenzt.[4] Nachfragemanipulationen haben ohne leistungsfähige und wettbewerbsfähige Verkehrsinfrastruktur keine Chance.[5]

Das wusste auch schon 1982 Bundesverkehrsminister Dr. Volker Hauff. Er hat am 12.3.1982 in der Sitzung des Verwaltungsrates der DB u.a. vorgetragen, dass es allein durch die gewaltige Aufbauleistung im Nachkriegsautobahnbau zu enormen Produktivitätszuwächsen auf der Strasse gekommen ist. Darin ist auch „die Ursache zu finden, dass bei einem nahezu konstanten Lkw-Bestand eine immer grösser werdende Gütermenge auf der Strasse transportiert werden kann." Elf Jahre später stellt am 9.9.1993 Bundesverkehrsminister Wissmann fest, dass eine über 40 Jahre laufende Monopolisierung des Strassenverkehrs eine fortwährende Umverteilung der Wettbewerbschancen bewirkt und zu einer umwälzenden Änderung der Verkehrsmittelwahl und zum weiteren Anwachsen des Schuldenberges der Bahn geführt hat. Dem Lkw sind aber dadurch so viele Kosten- und Preisvorteile zugewachsen, dass er heute und noch für sehr lange Zeit die Standards bei den Leistungen und Preisen setzen kann; die getätigten Infrastrukturmassnahmen haben nämlich Langzeitwirkungen mit Folgen auch noch für die nächsten Generationen.[6],[7]
Die Koordinierungsfähigkeit und die Integrationskraft des Marktes können hier wegen des sogenannten „Marktversagens" nicht wirksam werden.

Nur in der Hand des Staates kann eine verkehrsübergreifende Verkehrsinfrastrukturpolitik sinnvoll gestaltet werden; denn bisher ist es nicht einmal gelungen, Verkehrswegeplanung in ein System funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern einzubeziehen. Es können bisher auch nicht einmal gesicherte Faustformeln zur Verfügung gestellt werden, nach denen die Modalsplitwirkung in den Planungsrechnungen berücksichtigt werden können.

Der Staat allein entscheidet über Umfang und Qualität der öffentlichen Verkehrswege, und zwar nach politischen Überlegungen, die von politischen Willensbildungen und von politischen Mehrheiten abhängig sind. Der von einigen soviel gepriesene Markt existiert für die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen nun einmal nicht. Fehlt aber der Markt, dann gibt es auch keinen Marktwettbewerb. Der wiederum besitzt allgemeine instrumentale Bedeutung dergestalt, dass er das Funktionieren des Systems Marktwirtschaft sichert. Fehlt aber das Element des Marktwettbewerbs, dann haben wir es nicht mit einem System zu tun, das dem der Marktwirtschaft entspricht. Die Koordination und Integration kann hier nur vom Staat ausgehen. Er hat dazu auch die verfassungsgemässe Pflicht. Das sollten eigentlich auch die Topmanager wissen, die an der Spitze der Bahn stehen wollen.

Es gibt nun einmal auch in marktwirtschaftlich organisierten Volkswirtschaften Bereiche, die zumindest einer echten Privatisierung nicht zugänglich sind. Dazu hat schon Adam Smith die Bereiche der Strassen als eine ausserhalb des Marktmechanismus stehende Staatsaufgabe bezeichnet. Und dabei ist es bis heute geblieben.

Marktwirtschaft im Verkehr kann in dem intramodalen Wettbewerbsbereich, in dem die Bahn fast ausnahmslos steht, nicht funktionieren. In diesem System bleibt die Bahn ohne Chance auf von vornherein verlorenem Posten. Darauf hat der Verfasser bereits in seinem Beitrag „Auch eine entschuldete Bahn AG auf verlorenem Posten" in DVZ Nr.129, 29.Oktober 1991 S.20 vor der Durchführung der rechtlich und ökonomisch fragwürdigen Bahnreform hingewiesen.

Den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern steuert nicht der Markt, wie die Manager fälschlicherweise annehmen, sondern der Staat über seine Infrastrukturentscheidungen. Sie beeinflussen die Verkehrsnachfrage und den Modal Split, indem sie die Kapazitäten erweitern, Transportzeiten, Transportkosten und sonstige Transportqualitäten zu Gunsten der geförderten Verkehrsträger verändern und Verlagerungen der Verkehrsnachfrage auslösen. Der Staat greift damit laufend in die Wettbewerbsverhältnisse zwischen den Verkehrsträgern ein, und zwar ausschliesslich zum Nachteil der Bahn. Einen konkreten Vorschlag zur Realisierung der Chancengleichheit bei den Investitionsentscheidungen für die einzelnen Verkehrsträger hat weder die Regierungskommission Bahn noch irgendein Verkehrsminister der Bundesregierung vorlegen können.

Das Bundesschienenverkehrswegeausbaugesetz ist dafür ungeeignet. Es schreibt die Chancenungleichheit der Bahn geradezu fest. Minister und die sie assistierenden Ministerialbürokraten und ihre verkehrswissenschaftlichen Berater können sich dabei wohl kaum etwas sinnvolles gedacht haben.

Aus dem Munde des ersten Vorstandsvorsitzenden der neuen Bahn AG, Heinz Dürr, haben wir später erfahren, dass die Schaffung marktwirtschaftlicher Rahmenbedingungen „niemals Ziel der Bahnstrukturreform" gewesen sei, obwohl er vorher das Gegenteil in der Öffentlichkeit behauptet hat. Nach Dürr wollte man nur dafür sorgen, dass mehr Verkehr von der Strasse auf die Schiene umgeleitet werde. Und wie soll das gemacht werden? Keiner scheint das zu wissen. Bisher haben wir von einer solchen Umleitung auch noch nichts erkennen können.

Für Marktwirtschaft im Verkehr kann der lückenlose Funktionsnachweis auch von der Wissenschaft bisher noch immer nicht geführt werden. Solange das nicht gelingt, sind auch alle marktwirtschaftlichen Vorschläge für die Bahn unbrauchbar.
Ohne die Wiederherstellung der Chancengleichheit aller Verkehrsträger anhand eines gesamtverkehrspolitischen Konzepts ist eine Bahnstrukturreform ein reines Blendwerk, mit dem auch die besten Manager keine brauchbaren Strategien entwickeln können.

Die wirtschaftliche Bindung der Eisenbahninfrastruktur an das Unternehmen Deutsche Bahn AG ist keine gute Lösung.

Aber gleichen Wettbewerb erreicht man auch allein durch die Trennung von Infrastruktur und Verkehrsunternehmen nicht.

Es ist Aufgabe des Bundes, nicht des Bahnunternehmens, für den Schienenverkehr ein leistungsfähiges Schienennetz bereitzuhalten, wie das im Strassenverkehr der Fall ist. Das ergibt sich schon aus der Tatsache, dass alle Infrastrukturentscheidungen politische Entscheidungen sind und auf politischen Willensbildungen beruhen, die von politischen Mehrheiten abhängig sind, die sich grundsätzlich von der privatwirtschaftlichen Willensbildung unterscheiden. Wer das nicht erkennt, kann die Bahn auch nicht zum Erfolg führen. Das gilt für alle Regierungen wie für das Management der Bahnunternehmen.
Die Sorge für die Bereitstellung, für den Bau und die Unterhaltung der öffentlichen **Verkehrswege gehört daher Kraft der Natur der Sache zum Pflichtenkreis des Staates und nicht der Bahnunternehmen. Die Infrastrukturen sind in ihrer Gesamtheit eine dem Gemeinwohl dienende originäre Aufgabe des Staates, die ihm aufgrund seiner obersten Steuerungs-, Verteilungs- und Darreichungsfunktionen zusteht.**

Die Darreichung der öffentlichen Verkehrswege des Staates zum Gemeingebrauch ist auch kein privatwirtschaftliches Angebot. Mit einem den privatrechtlichen Normen unterliegendes Angebot zum Abschluss eines Rechtsgeschäfts im Sinne von Angebot und Nachfrage hat dieser Vorgang überhaupt nichts zu tun. Wo es um die Zusammenarbeit zwischen dem Staat und der Wirtschaft geht, hat sich nicht der Staat am Privatmann, sondern der Einzelne an der Gemeinschaft, die im Staat organisiert ist, zu orientieren. Die gegenteilige Auffassung einiger Verkehrswissenschaftler hat kein rechtliches Fundament.

Die Supermanager der Privatwirtschaft haben bei der Bahn bisher nicht überzeugen können. Sie hatten dafür in Anbetracht des totalen Staatsversagens auch keine Chance.

Quellennachweis

1) *Willeke: „Rationalisierung der Verkehrsmärkte" in* ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT *1987, S.50*
2) *Baum: „Infrastrukturpolitik als Mittel zur Steuerung des Verkehrsträgerwettbewerbs" in* ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT *1991, S.13*
3) *Baum, a.a.O.*
4) *Baum, a.a.O.*
5) *Baum, a.a.O., S.19*
6+7) *Baum, a.a.O., S.14*
Zur gleichen Beurteilung kommt die Züricher Bank Julius Bär in ihrem Wochenbericht Nr.30 v.6.8.1992 mit dem Thema „Privatisierung der SBB" und im Wochenbericht Nr.3 vom 21.1.1993 „Der Güterverkehr, Sorgenkind der SBB" und folgert daraus zu Recht, dass das eigentliche Problem der Bahn nicht in der staatlichen Trägerschaft an sich, sondern in den politischen Rahmenbedingungen liegt.
8) *Aberle: Autobahnprivatisierung: Zahlreiche diskussionswerte Aspekte in Wirtschaftsdienst, 1993/III, S.118 f.*

Verkehrsprognosen

Von Prognos (Europäisches Zentrum für Wirtschaftsforschung, Basel) und ZEW (Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung, Mannheim) befragte Unternehmen haben zur Entwicklung des Transportaufkommens in den nächsten sechs Monaten im 3. Quartal 2000 folgende Prognosen aufgestellt:
Strassengüterverkehr bleibt Wachstumsmarkt.
Keine Transportmengenänderungen bei der Bahn (Nach den aktuellsten Zahlen des stat. Bundesamtes betrug von Jan. bis April der Aufkommensrückgang 1,2 %, grenzüberschreitende Verkehre nahmen um 8 % zu.).
Verhaltener Optimismus für die Binnenschifffahrt,
Luftfrachtmengen weiter auf Wachstumskurs (In den ersten vier Monaten 11 % Wachstum),
Die KEP-Nachfrage soll weiter boomen.
Kombinierter Verkehr: Die Mengen bleiben unverändert.
Preissteigerungen sind im Strassengüterverkehr zu erwarten.
Die Transportpreise auf der Schiene werden sich kaum ändern.
In der Binnenschifffahrt wird eher mit steigenden Preisen gerechnet.
Die Luftfrachtraten werden steigen.
Die KEP-Preise dürften unverändert bleiben.
Die Transportpreise im Kombinierten Verkehr bleiben stabil.

Der Lkw beherrscht den deutschen Verkehr

Das Statistische Bundesamt teilte mit, dass die Lkw 1999 ihren Anteil an den Gütertransporten weiter ausbauen konnten. Die Lkw übernahmen 81 % (!) der 4,25 Mrd t (+ 4,4 % gegenüber 1998).
6 % weniger Güter beförderte die Eisenbahn mit 288 Mio t. Damit lag der Bahnanteil bei 7 %.
Die Binnenschifffahrt beförderte 229 Mio t (- 3,1 % gegenüber 1989).
Der Luftfrachtverkehr blieb zwar mit 0,1 % klein, stieg aber um 5 %.
Bei der Beförderungsleistung hatte die Bahn einen Anteil von 15 % und die Binnenschifffahrt von 13 %.

Eisenbahnen

Halbjahresbilanz der DB AG

Nach Angaben der DB AG wurde das Ergebnis belastet durch geringere Bundesleistungen, steigende Abschreibungen und Zinsen in Höhe von insgesamt 500 Mio DM. Im Personenverkehr schlugen die niedrigeren Besucherzahlen der Expo zu Buche.
Der Umsatz legte um 5,1 % auf 14,6 Mrd DM zu. Die Verkehrsleistungen erhöhten sich um 6 % auf 75 Mrd Personen- und Tonnenkm. Ende Juni beschäftigte die Bahn 231 800 Mitarbeiter, das sind 10 000 weniger als ein Jahr zuvor. Die Bruttoinvestitionen sind um 8,5 % auf 5,8 Mrd DM zurückgegangen. Der Personenverkehr stieg nur um 0,5 % , vor allem im Fernverkehr, an. Die durchschnittliche Auslastung der Personenzüge verbesserte sich um 3,4 %. Negativ beeinflusst wurde die Bilanz durch geringere Vergütungen der Länder für Leistungen im SPNV.
Der Güterverkehr profitierte von steigenden Auftragszahlen aus der Eisen- und Stahlindustrie und legte um 10,5 % zu. Etwa zur Hälfte geht der Zuwachs auf das Konto der niederländischen Güterverkehrsgesellschaft Railion Benelux.

Im Bundes-Fernstraßenbau waren in den neuen Bundesländern bis Ende 1998 ...

- rund 120 Kilometer neue Autobahnstrecken fertiggestellt,
- rund 200 Kilometer neue Autobahnstrecken in Bau,
- rund 540 Kilometer Autobahnstrecken sechsstreifig erweitert,
- rund 200 Kilometer Autobahnstrecken in sechsstreifigem Erweiterungsausbau,
- rund 660 Kilometer Autobahnstrecken vierstreifig erweitert oder in vierstreifigem Ausbau
- **aber nur** rund 200 Kilometer Bundesstraßen neu- oder ausgebaut !

Zahlenangaben aus der Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der PDS-Fraktion ZUR ENTWICKLUNG UND ZUR SITUATION IN OSTDEUTSCHLAND , *Bundestags-Drucksache Nr. 14/860.*

Eisenbahn-Streckenstilllegungen, neue Bundesländer, 1994 bis 1998

Zahlenangaben der Bundesregierung, in Beantwortung von PDS-Anträgen; Bundestags-Drucksachen Nr. 13/10809 und 14/860

Bundesland	1994		1995		1996		1997		1998		1994 bis 1998	
	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km
Mecklenburg-Vorpommern	–	–	1	2	4	41	–	–	2	49	7	92
Brandenburg	1	2	3	8	7	124	1	3	4	43	16	180
Sachsen-Anhalt	–	–	1	2	3	26	5	82	4	32	13	142
Thüringen	2	41	2	19	3	9	2	9	7	86	16	163
Sachsen	–	–	3	23	6	24	5	49	10	137	24	233
Ostdeutschland	3	43	10	54	23	224	13	143	27	347	76	810

Verkehrpolitisches Zirkular, April 2000

Insgesamt konnte die DB AG den Konzernumsatz im ersten Halbjahr steigern, trotzdem erzielte sie ein geringeres Betriebsergebnis. Es ging im Vergleich zum Vorjahr um 27 Mio DM auf 38 Mio DM zurück.
Trotz einer grundsätzlich positiven Entwicklung haben sich die gesteckten Erwartungen an das laufende Jahr noch nicht erfüllt.

Trennung von Fahrweg und Betrieb auf der Schiene

Dieses Thema ist in jeder Ausgabe der GRV-Nachrichten besonders aktuell:

Heute berichten wir darüber, dass die Europaabgeordneten anfangs Juli in Strassburg mit einer knappen Mehrheit von 268 zu 248 Stimmen gegen eine obligatorische Trennung von Eisenbahnnetz und -fahrbetrieb gestimmt haben. Damit konnte sich der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments mit seiner Forderung nach einer weitreichenden Liberalisierung der Eisenbahnen nicht durchsetzen. Weiter lehnten die Parlamentarier auch den Vorschlag ab, dass spätestens ab dem Jahre 2005 auch alle natürlichen und juristischen Personen obligatorisch das Recht haben sollen, Fahrwegkapazitäten beantragen zu können.
Sechs Bahnen hatten sich kurz vor der Sitzung an die EU-Parlamentarier gewandt, um ihre Argumente gegen eine obligatorische Trennung vorzutragen. Darin heisst es, ein integriertes Unternehmen sei im allgemeinen besser geeignet, neue Technologien im Bereich Infrastruktur und Fahrbetrieb zu entwickeln.
Angenommen wurde dagegen der Vorschlag, fünf Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie das gesamte Schienenetz und nicht nur, wie vorgesehen, das europäische Bahnfrachtnetz den Eisenbahnunternehmen für den nationalen und internationalen Güterverkehr zu öffnen.

Für den Oktober sind nunmehr Vermittlungsverfahren zwischen dem Europaparlament und dem Ministerrat vorgesehen.

Bei der DB AG gibt es auch keine Übereinstimmung in der Frage von Netz und Betrieb. (Kontroverse zwischen dem Aufsichttsratsvorsitzenden Dieter Vogel und Bahnchef Mehdorn, die aber inzwischen beigelegt worden ist.) Hier geht es aber vor allem um die Frage, ob das Netz zur DB AG gehören soll. Zu einem Bericht im „Spiegel" im August erklärte Mehdorn, für ihn sei unabweislich, dass die Rad/Schiene-Technik eine Einheit darstelle. Insbesondere angesichts der modernen Sicherheits- und Leittechnik könne und müsse man sowohl in den Fahrweg als auch in das rollende Material investieren. Elektronik im Zug und im Gleis bildeten ein zusammenhängendes System.
Vogel plädierte zunächst für die Übernahme von DB-Netz durch den Bund.

Auch die GRV hat Schwierigkeiten bei diesem Problem. Gerade die Versäumnisse der Bahn bei der Instandhaltung des Fahrweges sprechen dafür, den Fahrweg in die Hand des Bundes zu geben. Dann wäre die Bahn den Strassen und Binnenschifffahrtswegen gleichgestellt. Das Auslastungsrisiko ihres Verkehrsweges braucht dann die Bahn ebenso wenig tragen, wie ihre Wettbewerber. Das ist die eine Seite. Auf der anderen Seite könnte die Bahn dann nicht mehr selbst bestimmen, was gebaut werden soll (hier ein Überholungsgleis, weil der Betrieb dringend danach verlangt, dort einen zweigleisigen Streckenabschnitt, weil die Kapazität der eingleisigen Strecke am Ende ist). Kann und will der Bund als unmittelbarer Träger des Fahrweges so schnell reagieren? Ähnliches gilt für die Instandhaltung des Fahrweges. Wer setzt künftig die Prioritäten? Antragsteller müsste immer die DB AG sein. Wenn der Fahrweg beim Bund wäre, gäbe es keine Vorwürfe, der Trassenzugang werde manipuliert. Für die Höhe der Trassenkosten müsste der Bund die Verantwortung tragen.

Auf der anderen Seite ist auch Herrn Mehdorn beizupflichten, dass Rad und Schiene eine Einheit bilden, ganz anders als auf der Strasse. Einerseits gibt es bei der Rad/Schiene-Technik immer wieder Neuerungen (Einsatz von Neigezügen, Funkzugbeeinflussung u.ä.). Dies spricht dafür, den Fahrweg bei der DB AG zu belassen.

Nun soll Anfang September eine Arbeitsgruppe eingesetzt werden, die sich mit diesen Fragen beschäftigen soll.

Probleme und Chancen des Eisenbahngüterverkehrs

Wilfried Lorenz, stv. Bundesvorsitzender des VDEI (Verband Deutscher Eisenbahningenieure), hat zu diesem Thema in Heft 9 vom Sept. 2000 des „Eisenbahningenieur" eine sehr umfangreiche Darstellung aller mit dem Thema zusammenhängenden Probleme veröffentlicht. Wir geben dies auszugsweise wieder:

Mit rund 73 Mrd tkm hat die DB AG trotz Schrumpfung der Montantransporte immer noch die Leistungen der Deutschen Reichsbahn erbracht. An den folgenden Steigerungsraten des Güterverkehrs hat sie jedoch nicht partizipieren können.
Die Bahn verlor stetig Marktanteile (1970 - 1999 von 34 % auf 16 %). Allein im ersten Halbjahr sank die Transportmenge der Bahn erneut um 6 %.

Bis 2010 wird ein Güterverkehrswachstum von 5 Mrd tkm prognostiziert. Der Transitverkehr auf der Strasse soll sich mehr als verdoppeln. Schon bei gleicher Verteilung der Marktanteile wie heute geht das Wachstum aber eher verstärkt zu Gunsten des Strassenverkehrs. So ist der Verkehrskollaps vorprogrammiert.
Neben der Zunahme des Individualverkehrs wird dieser Anstieg dazu beitragen, dass trotz verbesserter Fahrzeugtechnik die Kohlenstoffdioxidemissionen um 50 % ansteigen werden.

Ein weiterer extensiver Ausbau der Strasseninfrastruktur ist nicht mehr unbegrenzt realisierbar. Der Megagau auf der Strasse mit umfassenden Einschränkungen der Mobilität der Menschen und weitere Umweltbelastungen, die sich gravierend auf das Lebensumfeld auswirken, sind programmiert.

*(Vielleicht lässt die zur Zeit eingetretene Verteuerung der Treibstoffe, die wohl kaum mehr zurückgenommen werden wird, auf ein Umdenken der Verantwortlichen hoffen. In Frankreich wird der Staat durch Strassen*sperren von den *Spediteuren und anderen erpresst, die Mineralölsteuer zu senken. Der Staat gibt heute noch nach. Ob dies bei weiteren Preiserhöhungen wieder geht, ist fraglich, denn weitere Zugeständnisse kann der Staat nicht machen. Die Red.)*

Schon die Fakten aus den letzten beiden Jahren sprechen für sich:

- Täglich etwa 1000 km Stau auf Autobahnen und Fernstrassen in Deutschland.
- Der Zeitverlust im Berufsverkehr wird mit 70 Mrd DM kalkuliert.
- Zusätzlich werden 14 Mrd Liter Kraftstoff verbraucht.
- Die Staukosten betragen 200 Mrd DM ohne Berücksichtigung der Umweltkosten.
- Die Zahl der Lastwagenunfälle stieg 1992 bis 1999 von 38 739 auf 41 859 – mit täglich fünf Toten.
- Jährlich belasten die Lkw die Umwelt mit 20 000 t Russpartikel.
- Die ökologischen Schäden pro tkm belaufen sich auf 28,7 Pf.
- Ein Lkw verursacht während der Betriebszeit so viele Schäden wie 163 840 Pkw.
- Deutsche Lkw werden nur mit 66 % und ausländische nur mit 14 % der verursachten Kosten belastet.
- Autobahnen sind zu kostengünstigen Lagern geworden.

Gleichzeitig verzeichnet die DB Cargo wachsende Verluste speziell im KV:

Ein furchtbares Szenario! Nicht nachvollziehbar ist, dass die DB AG durch radikalen Personalabbau sich nur noch auf lukrative Leistungen konzentriert und weitere Marktanteile preisgibt.
Die rot/grüne Koalition sieht dem tatenlos zu, entgegen ihren Zielsetzungen in der Regierungserklärung und der Koalitionsvereinbarung.
Mit jeder Tonne, die statt auf der Strasse mit der Bahn transportiert würde, könnte die Umweltbelastung um um rund 16 kg CO_2/100 km reduziert werden.

Ende des Jahres 1999 gab es einen ersten Durchbruch bei der europäischen Eisenbahnpolitik mit der Einigung

- zum Netzzugang auf einem transeuropäischen Schienennetz für den Güterverkehr,
- über Regelungen zur Trennung von Fahrweg und Betrieb,
- über Regelungen zur Zuweisung von Slots auf den Schienenwegen und über Trassenpreise

sowie eine Absichtserklärung zur Harmonisierung der technischen Systeme und zur Beseitigung von Engpässen auf den europäischen Güterverkehrsnetzen.

Mehr Güter auf die Schiene bringt man nur, wenn man nicht, wie die EU oder auch die Bahn, nur auf die Transporte grosser Mengen in Direktzügen setzt, sondern auch eine Verbesserung des Leistungsangebotes und die weitere Rationalisierung des Transportes von kleineren, in die Fläche streuenden Sendungen des Industrie- und Kaufmannsgüterbereichs in Einzelwagen und Wagengruppen anstrebt. Sie machen immerhin die Hälfte des Umsatzes von DB Cargo aus. Der KV ist dabei nur eine technische Möglichkeit der Rationalisierung.

Auch wird die ab 2002 in Deutschland geplante entfernungsabhängige Lastwagenabgabe (LSVA) zu keiner grundlegenden Änderung der Verkehrsverhältnisse führen. *(Dabei sieht alles so aus, als ob die LSVA für die Lkw durch Senkungen bei der Mineralöl- oder Kfz-Steuer kostenneutral sein wird. Die Red.)*

Eine Abhängigkeit der Wirtschaft nur vom Strassengüterverkehr bei eventuellen Einschränkungen ist einschneidend *(Das hat kürzlich die Erpressung der französischen Regierung durch die Blockade von Raffinerien und Strassen durch Lkw des Speditionsgewerbes und Traktoren von Landwirten deutlich gezeigt. Die Red.).*

Noch drei Zahlen: Die Speditionsunternehmen beschäftigen 350 000 Mitarbeiter mit steigender Tendenz, die DB AG will von ihren 245 000 Beschäftigten bis 2004 rund 70 000 Personen abbauen.

Die Massnahmen der Politik führten bisher zu keiner Angleichung der Wettbewerbsbedingungen, eine Wende in der Verkehrspolitik ist nicht in Sicht. Der Güterverkehr ist der Blutkreislauf des Verkehrs. Es häufen sich heute schon Anzeichen für einen Infarkt, der Industrie und Handel mehr schädigen wird als alle anderen Einflussgrössen.

Zum Thema „Güter von der Strasse auf die Schiene" gibt es nur globale Schuldzuweisungen aller Beteiligten:

- Die Politik schafft keine fairen Wettbewerbsbedingungen,
- die Bahn ist zu unflexibel und gewährleistet keine Qualität,
- die Bahn bemüht sich zu wenig um ihre Kunden (Keine attraktiven Angebote),
- die Höhe der Infrastrukturkosten lässt keine gewinnbringenden Transporte auf der Schiene zu,
- Vor- und Nachlauf im KV verschlingen im mittleren Entfernungsbereich mehr als die Hälfte der erzielten Erlöse und ermöglichen der Bahn keinen kostendeckenden Transport,
- für die Schiene soll eine Regulierungsbehörde (EBA) für mehr Konkurrenz sorgen und so einen Verlagerungsschub bewirken,
- Die Politik vernichtet mit der Mineralölsteuer und

anderen Abgaben das deutsche Speditionsgewerbe.

Für die Bahn gilt es, entschieden gegen das Negativimage „zu langsam, zu teuer, zu unflexibel" anzukämpfen. Alle Beteiligten im Güterverkehr müssen einsehen: Es hilft kein Gegeneinander, sondern nur ein Miteinander für eine gesunde Mobilität im 21. Jahrhundert.

Forderungen an die europäische Verkehrspolitik

- Finanzielle und administrative Unterstützung bei der Umsetzung innovativer Lösungen im Schienengüterverkehr (Fahrzeuge, automatische Kupplung, Frachtbriefe, Zollbestimmungen, Datenverbund, Fahrzeugverfolgung usw).
- Förderung der technischen Angleichung der technischen Systeme der Bahnen durch Massnahmen und verstärkte Förderung von Forschungsprojekten – Erweiterung der EU-Richtlinie 96/48 (Interoperabilität) auf den Schienengüterverkehr bzw. technischer Lösungen, die einen reibungslosen Systemwechsel ermöglichen.
- Zur besseren Bedarfsdeckung ist der Wagenpark international zu vereinheitlichen.
  Stärkere Unterstützung der europaweit einheitlichen Einführung der automatischen Kupplung, innovativer Bremssysteme für Güterzüge und elektronischer Verfahren zur Fahrzeugidentifizierung (elektronischer Bremszettel, elektronische Wagenliste usw.) sowie Sendungsverfolgung (Telematik) zur Gewährleistung eines freizügigen Wagenaustausches der Bahnen.
- Beseitigung der Lichtraumeinschränkungen auf Teilen des europäischen Eisenbahnnetzes.
- Beseitigung bürokratischer Schranken bei der Grenzabfertigung von Schienenfahrzeugen.
- Förderung der Zusammenarbeit der europäischen Bahnen bei der gemeinschaftlichen Nutzung des Wagenparks und dem Austausch von Fahrzeugen.
- Vereinfachung der Zollbestimmungen und Grenzabfertigungsbedingungen an den EU-Grenzen.
- Harmonisierung der Höhe der Infrastrukturbenutzungsgebühren im Strassen- und Schienenverkehr zur Vermeidung nationaler Vorteile (Umleitung von Frachten über Strecken mit niedrigeren Benutzungsgebühren, Kostenanlastung nach dem Verursacherprinzip, Erarbeitung eines Prinzips der sozialen Grenzkosten mit dem Ziele eines effizienten Nutzerverhaltens).
- Schaffung von Regelungen zum vereinfachten und diskriminierungsfreien Zugang auf das internationale Schienennetz. Verstärkte Realisierung von internationalen Freight-Freeways.
- Bereitstellung von Mitteln zur Verbesserung des Leistungsangebots und der Rationalisierung des Transports von Sendungen des Industrie- und Kaufmannsgüterbereichs.
- Europäisierung des Güterverkehrs „EuroCargo"; Schaffung des rechtlichen Rahmens durch die EU; Förderung der Gründung von europäischen Schienentransportunternehmen bzw, Kooperation von Bahnen mit EU-Mitteln statt weiterer Liberalisierung des Strassenverkehrs.

Massnahmen zur Optimierung des Güterverkehrs in Deutschland

Forderungen an die Politik

- Aktive Vorstösse für eine ökologische Verkehrspolitik in Europa u.a. durch die Anregung einer europaweiten europäischen streckenabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Sollten diese und andere Massnahmen nicht durchsetzbar sein, sollte man Alleingänge, wie die Schweiz es vorgemacht hat, praktizieren.
- Forderung europäischer Kooperation der Bahnen im Güterverkehr durch Abbau hemmender Faktoren.
- Senkung der Mehrwertsteuer auf Transportleistungen auf das Niveau anderer EU-Staaten.
- Befreiung der Bahnen von der Mineralöl- und Ökosteuer.
- Einfrieren des Stromsteuersatzes für den Fahrbetrieb im schienengebundenen Verkehr.
- Rücknahme der Kosten für den Bundesgrenzschutz.
- Angemessene Belastung des Strassengüterverkehrs mit Infrastrukturkosten (LSVA für alle Lastkraftwagen auf allen Strassen).
- Die LSVA ab 2002 muss so proportioniert werden, dass eine verkehrsumleitende Wirkung eintritt; ein Pfennig pro tkm ist eine vertretbare Grösse für unsere Umwelt; Fahrzeuge mit hohen Emissionswerten sind zusätzlich zu belasten. *(Eine Kompensation der LSVA durch Minderungen bei der Mineralöl- und/oder Kfz- Steuer darf es nicht geben. Die Red.).*
- Einsatz der Einnahmen durch die LSVA für den Ausbau der Infrastruktur und Förderung ökologischer Verkehre.
- Schaffung der Voraussetzungen für eine Niveauangleichung auf Strasse und Schiene durch Entlastung der Betreiber des Schienengüterverkehrs von den Trassenkosten.
- Gleichstellung von Strasse und Schiene bei den Investitionen in die Infrastruktur.
- Erhaltung der Bahninfrastruktur in der Fläche aus Mitteln der Länder.
- Durchsetzung strengerer Bestimmungen zur Erhöhung der Sicherheit im Strassengüterverkehr; Einführung von manipulationssicheren Kontrollgeräten und Intensivierung der Kontrolltätigkeit sowie drastische Erhöhung der Geldbussen.
- Reduzierung der Infrastrukturbenutzungsgebühren auf die Grenzkosten.

Forderungen an die Bahnen u. a.

- Entwicklung der Bahnen vom Transportunternehmen zum Logistikanbieter.
- Bündnisse zwischen Kunden, Logistikanbietern, Speditionen und den Bahnen.
- Grenzüberschreitende Konzepte, Schnittstellenoptimierung; Beseitigung der Hemmnisse aus Unternehmensegoismus; Bildung europäischer Anbieter für die Realisierung durchgehender Prozessketten ohne nationale Schranken; Erweiterung der Kooperationen von DBCargo mit anderen Bahnen und internationalen

Speditionen.
- Schaffung der Möglichkeit, in Umschlagszentren auch Paletten zu verladen und überhaupt Vermeidung von schweren Umschlagsgeräten durch andere Methoden.
- Entwicklung von Lösungen, die die Flächenbedienung auch für die Bahnen wieder attraktiv machen und Ausrichten der Umschlagszentren auf den Markt und auf den Kunden.
- Förderung von Werksanschlüssen.
- Verbesserung der Kooperation zwischen DBCargo und den NE-Bahnen.
- Problemlösung im KV zwischen Operateuren und DBCargo.
- Verbesserung des Marketings der Bahnen.
- Flexible und nachfrageorientierte Gestaltung des Güterverkehrs.
- Optimierung des Einzelwagen- und Wagengruppenlaufs.
- Verstärkung der Investitionen auch der DB AG.
- Förderung der Telematikanwendungen im Schienengüterverkehr.
- Förderung des technischen und optischen Zustands der Fahrzeuge.
- Gewährleistung einer hohen Sicherheit für das Transportgut.
- Einsatz automatischer Systeme zur Sicherung einer hohen räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit.
- Weitestgehende Trennung der Netze von Reise- und Güterverkehr.
- Sicherung eines hohen Pünktlichkeitsgrades und Aufbau eines verlässlichen Informationssystems bei Störungen.
- Durchgängige europaweite Informationsketten und Sendungsverfolgung.
- Neuregelung der Trassenpreise.
- Verbesserung der Ausbildung.
- Vereinfachung der Prozeduren und Dokumente; Angleichung an das Verfahren beim Strassengüterverkehr.
- Verstärkte Förderung einschlägiger Forschungsarbeiten.

Aus für die Interregios?

Die Bundesregierung und die Länder konnten sich auf einer Sitzung im September in Frankfurt nicht auf ein Konzept zur Rettung der zahlreichen Interregiolinien, die nach der Plänen der DB AG eingestellt werden sollen, verständigen. Die Bahn will vor allem defizitäre Linien in Süd- und Ostdeutschland streichen. Die Länder sind nicht bereit, diese Fernverkehrszüge zu bezuschussen. Auch der Bund will nicht einspringen. Die Länder befürchten, dass ganze Regionen wie das Allgäu oder die Feriengebiete an der Ostsee vom Fernverkehr abgehängt werden. Verkehrsminister Klimmt geht davon aus, dass die Bahn nicht vorschnell vollendete Tatsachen schafft. Mehdorn will die Linien einstellen, wenn er dafür keine öffentlichen Mittel erhält. Ein Beschlussvorschlag, die Regierung solle ihrer im Grundgesetz festgeschriebenen „Gemeinwohlverpflichtung" für die Bahn nachkommen und den Fernverkehr bezuschussen, fand keine Mehrheit. Die Verkehrsminister der SPD-regierten Länder, die auf ihre Parteifreunde in der Bundesregierung Rücksicht nehmen wollten, lehnten diesen Vorschlag ab. Lediglich stimmten sie zu, die Bundesregierung solle an die Bahn appellieren, keine vollendeten Tatsachen zu schaffen. Es gehe nicht, dass die Bahn nur noch den profitablen Fernverkehr betreibe und die unrentablen Züge den Ländern überlassen wolle. Die Bahn wiederum erklärte, die Länder könnten einspringen, weil sie im nächsten Jahr 500 Mio DM für die Schiene zur Verfügung hätten.

Die DB AG hat anfangs Oktober ein Papier herausgegeben: **Deutsche Bahn richtet zum Fahrplanwechsel im Juni 2001 das Angebot im Personenverkehr neu aus.** *Konzept „Mora" (marktorientiertes Angebot) sichert Wirtschaftlichkeit des Personenverkehrs – schwach besetzte Fernverkehrszüge entfallen –; Ersatzangebot über Nahverkehrsleistungen möglich. In dem Papier ist dargestellt, welche Züge in den einzelnen Bundesländern entfallen bzw. verändert werden.*

Zukunft für den InterRegio oder die Provinzialisierung ganzer Regionen

Karl-Dieter Bodack [1]

Als der InterRegio 1988 von der damaligen Deutschen Bundesbahn eingeführt wurde, gab es ein klares und überzeugendes Marketingkonzept. Es sollte
- Ballungsgebiete, Ober- und Mittelzentren untereinander
- möglichst direkt – ohne Umsteigen – verbinden,
- touristisch interessante Regionen erschliessen,
- eine preiswerte Alternative zum teuren Hochgeschwindigkeitsverkehr bieten.

Die ersten Linien wurden mit konsequentem Marketing eingeführt und mit hervorragender Zuverlässigkeit und verlässlichem Service realisiert. Dabei wurden im Vergleich zu den D-Zügen im ersten Jahr Zuwachsraten von bis nahezu 30 % erreicht. Dies bestätigt die auch heute noch feststellbaren Chancen der Bahn, ihre derzeit nur bei etwa 10 % liegenden Marktanteile der
- preissensible und
- Direktverbindungen wünschenden Kunden

nennenswert zu erhöhen.
Das besondere und charakteristische Interieur der Züge mit den Wahlmöglichkeiten zwischen verschiedenen Räumen und Sitzplätzen sowie das aussergewöhnliche „Bistro-Cafe" fanden in Kundenbefragungen deutlich bessere Zustimmung als die Einrichtungen der Intercity-Züge.

Die Wechsel in der Unternehmensspitze der DB von R.M. Gohlke zu H.Dürr und von H. Klein zu H. Neuhaus stoppte diese Anfangserfolge: Es scheint, dass die neuen Vorstände den InterRegio für „überflüssig hielten und da-

her die Marketingmassnahmen und die Kommunikation weitgehend einstellten.

Die Gründe dafür waren offensichtlich emotional: Im Umfeld der Visionen vom Bahnverkehr mit 400 km/h, der grandiosen Hauptstadtpläne, der Metropolenbahnhöfe, die Millionen kosten ..., musste ein „Low-Tech"-Zug mit Loks und Wagen, die gerade mal 200 km/h fahren, anachronistsich erscheinen. Die gegenüber den Hochgeschwindigkeitszügen geringeren Kosten und die damit möglichen niedrigeren Fahrpreise erscheinen denjenigen, die keine „Tickets" kaufen müssen, irrelevant. Wer nur mit einem Aktenkoffer reist und für den, der von seinem Fahrer am ICE-Halt abgeholt wird, ist der Zug in die Provinz überflüssig.

Im Zuge der „Bahnreform", die dem Unternehmen DB AG auftrug, „mehr Verkehr auf die Schiene" zu bringen, liess die Unternehmensspitze der DB AG den InterRegio zunächst „laufen": Immerhin wuchs er auch ohne Marketing auf einen Umsatz von deutlich über eine Mrd DM/Jahr, leistete über 8 Mrd Pkm/Jahr und kontinuierlich steigende Reisendenzahlen je Zug!

Erst als die Ergebnisse des Personenfernverkehrs trotz Expansion des ICE-Netzes immer schlechter wurden, schnitt man 1999 wesentliche Teile aus dem InterRegio-Netz und kappte eine Reihe von Verbindungen, u. a. die Linien Ruhrgebiet – Berlin und Stuttgart – München offensichtlich mit dem Ziel, die unzureichend ausgelasteten ICE- und IC-Züge zu füllen.

Nicht nur diese „Amputation", sondern auch die schrittweise Qualitätsverschlechterung durch längere Fahrzeiten, Beseitigung wichtiger Systemanschlüsse, Zunahme von Verspätungen, den Einsatz alter D-Zug- und InterCity-Wagen, fehlende Bistros-Cafes und mangelhafter Pflege und Instandhaltung der Fahrzeuge stoppten die Chancen, weitere Marktanteile zu gewinnen.

Daher erscheint es mehr und mehr aussichtslos, den prognostizierten Gewinn zu realisieren. Zu den zunächst nur emotionalen Aversionen schuf die DB – mehr oder weniger willentlich – die aktuell vorgetragenen rationalen Gründe mangelnder Wirtschaftlichkeit, mit denen nunmehr das Ende der InterRegio unausweichlich erscheinen soll.
In allen Branchen herrscht in diesem Lande Konkurrenz – würden andere Anbieter ihre Produkte und Dienstleistungen ähnlich ohne Kommunikation vermarkten und in den Produktqualitäten verfallen lassen, wie die DB ihr Produkt InterRegio, um sie dann wieder zurückzunehmen, gäbe es viele erfolgreiche Angebote nicht mehr!

Erstaunen muss, dass die DB Netz AG offensichtlich ungerührt dem Abbau des IR-Netzes zusieht. Die derzeit von IR-Zügen pro Jahr gefahrenen 58 Mio Zugkilometer entsprechen Trassenentgelten von schätzungsweise 400 Mio DM; ein wesentlicher Anteil wird auf schwach belegten Nebenfernstrecken erzielt. Wie sieht die Bilanz der DB Netz AG ohne diese Einnahmen aus – die Kosten können ja nicht nennenswert reduziert werden, da die InterRegio-Strecken unverzichtbar sind?

Die von der DB AG vorgeschlagene Alternative, statt der InterRegios Nahverkehrsleistungen zu bestellen, würde gemäss der bestehenden Verträge insgesamt Finanzmittel in der Grössenordnung von 700 Mio DM/Jahr kosten. Dafür würde jedoch nur eine wesentlich reduzierte Qualität in Bezug auf die Weiträumigkeit der Verbindungen, den Komfort und den Service geboten – die derzeitigen Erlöse würden deutlich sinken.

Die Proteste der Länder und Kommunen gegen die „Abschaffung" des InterRegio sind offensichtlich deshalb so massiv, weil der geplante Rückzug der Zielsetzung des Eigentümers „Mehr Verkehr auf die Schiene" entgegensteht und weil die DB im Fernverkehr de-facto eine Monopolstellung besitzt.
Wollen die betroffenen Kunden und Regionen weiterhin qualifiziert bedient werden, erscheinen vier Strategien denkbar:
1. Der Bund reduziert die tatsächlich im steuerlichen Bereich bestehenden Wettbewerbsnachteile der DB Reise& Touristik AG und „erkauft" sich im Gegenzug die zukünftige Bedienung der Märkte des InterRegio. Dies wird sicher nur mittelfristig erfolgreich sein können, wenn die DB AG auch die zweite Strategie realisiert:

2. Die DB AG adoptiert ihr offensichtlich wenig geliebtes Kind „InterRegio" und positioniert es ambitioniert im Markt indem
- klare Marktartikeleigenschaften und zuverlässige Qualität realisiert werden,
- die notwendige Kommunikation zum Markt geleistet wird.

Jedes Prozent Marktanteil, das vom Pkw gewonnen, führt zu einer etwa 10%igen Zunahme der Fahrgäste im InterRegio. Daher sollten alle Aktivitäten darauf gerichtet werden, durch Steigerung der Marktanteileeine bessere Auslastung der Fahrzeugkapazitäten und damit den betriebswirtschaftlichen Break-Even-Point zu erreichen.

3. Für den Fall, dass DB Reise&Touristik dies selbst nicht leisten will, könnte sie – zusammen mit DB Regio AG oder Dritten – für dieses Geschäftsfeld eine oder mehrere länderorientierte „InterRegio-Gesellschaft(en)" gründen, die u. U. auch in der Lage sein könnte(n), für Streckenabschnitte, die vorwiegend dem Regionalverkehr dienen, Zuschüsse der Länder zu erhalten.

4. Will weder Bund noch die DB AG wenigstens eine dieser Strategien, so sollte die Bundesregierung – als letztlich Verantwortliche für die generelle und politische Zielerreichung „Mehr Verkehr auf die Schiene" – andere Unternehmen suchen, die bereit sind, die Märkte, die

nicht vom ICE oder vom Nahverkehr erschlossen werden, zu bedienen.
Dazu ist z.B. eine europaweite Ausschreibung denkbar, die sicherstellt, dass die interessierten Unternehmen von der DB Netz AG und von DB Station&Service nicht diskriminiert werden. Dabei sollte in Aussicht gestellt werden, die vorhandenen Fahrzeuge von der DB AG zu einem fairen Preis zu übernehmen. Sie stammen aus dem Eigentum der staatlichen Bundesbahn – ihre „Verschrottung" wäre eine sinnlose Vernichtung von öffentlichem Vermögen!

Wenn das Ziel der Bahnreform, den Schienenverkehr offensiv weiter zu entwickeln, nunmehr durch das Ziel der „Börsenfähigkeit" ersetzt werden soll, so ist dies sicher am leichtesten erreichbar, wenn der Fernverkehr auf einige maximal profitable Hochgeschwindigkeitslinien reduziert wird. Die Netz AG wird die entstehenden Verluste dem Bund übertragen oder Strecken stillegen.
Der Eigentümer, der Steuerzahler, die betroffenen Länder und Regionen und die etwa 70 Mio Reisenden, denen der InterRegio bislang pro Jahr diente, sollten intensiv Alternativen suchen; sie sind ja nur solange Gefangene der DB Reise &Touristik AG, wie sie deren Monopol nicht in Frage stellen.

[1] *Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, Starenweg 11, 82194 Gröbenzell.*

DB – Stinnes – Schenker

DB Cargo und Schenker suchen nach Möglichkeiten, die Zusammenarbeit in einem Strasse-Schiene-Verbund zu verstärken. Seit dem Erwerb der früheren Bahntochter Schenker durch Stinnes 1991 *(Mehdorn bezeichnete diesen Verkauf als grossen Fehler – es wurde schliesslich nur einmal die Bilanz geschönt. Die Red.)* besteht bereits ein Kooperationsabkommen, das aber bisher nicht mit Leben erfüllt worden ist. Angeblich haben die neuen Bestrebungen nichts mit dem Wechsel von Ex-Stinnes-Vorstand Bernd Malmström zu DBCargo zu tun. Ziel sei es, mehr Verkehr auf die Bahn zu bekommen.
Das Betriebsergebnis von Stinnes betrug im ersten Halbjahr 104,4 Mio Euro, ein Plus von 41,6 % gegenüber dem Vorjahr. Ausschlaggebend für diesen Erfolg ist u.a. die gute Entwicklung Schenkers im europäischen Landverkehr. Das Betriebsergebnis von Schenker stieg im ersten Halbjahr um 72,4 % auf 33,1 Mio Euro über dem Vorjahr. Neben dem Landverkehr spielten auch Luft- und Seefracht und die Logistik eine wichtige Rolle. Für das Geschäftsjahr 2000 werden 200 Mio Euro vor Steuern erwartet.

Bahntrans

Wo ist eigentlich der Stückgutverkehr der Bahn nunmehr gelandet? Fast alle Stückgutabfertigungen der Bahn sind Ruinen geworden. Man sieht sie, wenn man durch die Lande fährt, leer an allen grösseren Bahnhöfen. Pächter für diese Immobilien wurden scheinbar kaum gewonnen.

Bahntrans ist nunmehr Teil der Belgischen Staatsbahnen (SNCB) und bildet das Herzstück des jetzigen Eigentümers ABX Logistiks. Heute schreibt Bahntrans dort noch keine schwarzen Zahlen. In diesem Jahr wird Bahntrans einen Umsatz von 900 Mio DM erwirtschaften können. Das bedeutet eine zehnprozentige Steigerungen gegenüber dem Vorjahr. ABX Logistik/Bahntrans wird in diesem Jahr mehr als 7 Mio Sendungen mit einem Gesamtgewicht von 4 Mio t transportieren (auch ein Plus gegenüber dem Vorjahr). Im kommenden Jahr soll bereits ein positives Ergebnis erzielt werden. Bahntrans hat den internationaen Umsatz um satte 5 % gesteigert. Die SNCB setzt auch auf die Strasse. Solange die Wettbewerbsbedingungen so ungleich sind wie heute, muss sie sich auch andere Wege öffnen. Es kann doch etwas nicht stimmen, sagt Etienne Schouppe, Chef der SNCB, wenn ich 40 Container von Antwerpen nach Mailand günstiger auf der Strasse fahren kann – mit 40 Lkw und 40 Fahrern – als mit einem Lokführer in einem Ganzzug. Es stimmen die Rahmenbedingungen nicht; die müssen dringend harmonisiert werden. Statt sich auf die Liberalisierung der Schiene zu versteifen, sollte die EU erst einmal diese dringliche Aufgabe lösen. Wenn die Eisenbahnen – das ist meine feste Überzeugung – eine Zukunft als Logistikdienstleister wollen, dürfen sie sich nicht mehr nur auf den Schienenverkehr beschränken. Das haben im übrigen auch die Österreicher erkannt: Sie verstärken ebenfalls ihr Engagement in anderen Verkehrsträgern. Der Kauf von Bahntrans und THL war für ABX die Basis für das internationale Geschäft. Die SNCB brauchte eine starke Präsenz im grössten Logistikmarkt Europas – und hat sie bekommen. Dafür war sie auch bereit, Anlaufverluste in Kauf zu nehmen. Bis Ende des Jahres werden 300 Arbeitsplätze abgebaut. Die Niederlassungsleiter sollen mehr Selbständigkeit bekommen. Von ihnen sollen wichtige Ideen kommen, sodass sie lokal das Geschäft in die schwarzen Zahlen führen können. Die Hauptverwaltung liegt in Duisburg. Bisher war Bahntrans als rein nationaler Stückgutanbieter ausgerichtet; das wird sich ändern, sie wird zu einem logistischen Komplettanbieter. Das logistische Angebot soll unter dem Titel „Eurodomestik" auf Europa ausgedehnt werden. Mit Zwischenlagerungsmöglichkeiten in eigenen Umschlaghallen soll der Vorlauf ins Zentrallager des Kunden eingespart werden. In fünf Jahren soll das Unternehmen dann nicht mehr ABX Logistik/Bahntrans heissen, sondern unter ABX Logistik Deutschland firmieren. Das Wort Bahn wird dann verschwinden. ABX wird sich auf ein europaweites Netz stützen, das im Wettbewerb seinesgleichen sucht.

INNOTRANS 2000

Die Innotrans – internationale Fachmesse für Verkehrstechnik – fand vom 12. bis 15.9. in Berlin statt. Neben Fachtagungen, Seminaren usw. wurde eine äusserst umfangreiche Ausstellung (etwa 800 Aussteller aus 25 Ländern) präsentiert. Daneben wurden im Freigelände eine stattliche Zahl von Schienenfahrzeugen gezeigt. *Die GRV möchte mit einigen Bildern ihren Lesern einen Eindruck des umfangreichen Angebotes geben. Während früher auf Nebenstrecken eine schwere Diesellok zwei Silberlinge zog und nur mehrmals am Tage verkehrte, werden seit einigen Jahren attraktive Nahverkehrstriebwagen eingesetzt, die in kurzen Taktzeiten verkehren. Beim früher umständlichen Wenden braucht jetzt nur mehr der Führerstand gewechselt werden.*

Bundesverkehrsminister Klimmt eröffnete die Messe u.a. mit folgenden Worten: Wir wollen eine Bahn, die sich auf den Verkehrsmärkten der Zukunft behaupten kann. Angesichts des massiv steigenden Verkehrsaufkommens ist es Ziel, bis zum Jahre 2015 die Gütertransporte der Bahn zu verdoppeln. Aufgabe der Politik ist es, mit effektiven Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb zu sorgen. Auf der EU-Ebene haben wir mit der Einigung zum sogenannten „Eisenbahninfrastrukturpaket" im Dezember 1999 einen Durchbruch erzielt. Das Paket regelt u.a. den freien Zugang zu einem europäischen Güterverkehrsnetz. Ausserdem haben die europäischen Verkehrsminister beschlossen, Infrastrukturengpässe zu beseitigen und die unterschiedlichen technischen Systeme zu harmonisieren.
Aber auch die Bahnunternehmen müssen aktiv werden und sich dem zunehmenden Wettbewerb auf den Transportmärkten stellen. Sie müssen ihre Dienstleistungsangebote erweitern und verbessern, um den Kunden eine echte Alternative zu bieten.

Dieter Ludwig (VDV) meinte anlässlich der Eröffnung u.a., Innovationen beim ÖPNV und beim Schienengüterverkehr sind ein entscheidender Faktor im wachsenden Transportmarkt. Mit ihrem Einsatz wird das Angebot für den Kunden noch attraktiver und gleichzeitig kostengünstiger gestaltet.

Hartmut Mehdorn erklärte, der Wunsch nach Mobilität steigt ständig. Für eine moderne Bahn bedeutet das Herausforderungen und Chancen zugleich. Richtig eingesetzt kann sie den Verkehrskollaps verhindern. Zudem verursacht sie weitaus weniger Emissionen als jedes andere Verkehrssystem. Auf mittleren und langen Distanzen ist sie eigentlich unschlagbar.
Die Entwicklung und Produktion von nur wenigen Lokomotiven und Fahrzeugen für einzelne nationale Bahnen ist weder für Hersteller noch Betreiber sinnvoll. Deutlich kostengünstiger wird es, wenn ganze Fahrzeugfamilien in Modulbauweise entwickelt und von mehreren Bahnen in Auftrag gegeben werden. Aus diesem Grund werden die DB AG und die SNCF die Weiterentwicklung ihrer Hochgeschwindigkeitszüge in Zukunft gemeinsam betreiben. Statt einer jeweils weiteren Generation von ICE und TGV wird am Ende ein neues europäisches Produkt stehen mit erheblich besseren Chancen für den internationalen Vertrieb.
Die Innotrans ist ein hervorragendes Forum für den Austausch von Wissen und die Entwicklung neuer und innovativer Ideen.

Zum Unfall in Brühl – Bericht des Eisenbahnbundesamtes (EBA)

Das Fazit ist: Das Entgleisen des D-Zuges 203 von Amsterdam nach Basel Anfang Februar mit neun Toten und 149 Verletzten ist nicht allein dem Lokführer anzulasten. Diverse Fehler bei der DB könnten zum Unfall beigetragen haben. Das gilt vor allem für die Aus- und Weiterbildung des jungen Lokführers, der mit viel zu hoher Geschwindigkeit in eine Baustelle im Bahnhof Brühl hineingefahren war und auf einer Weiche entgleiste *(Wir berichteten hierüber in GRV-Nachr. Nr 44)*. Bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof sollte die Geschwindigkeit maximal 40 km/h betragen, tatsächlich fuhr der Lokführer mit 122 km/h. Der Lokführer hatte bei einer Privatbahn angefangen und war dann von der DB AG beschäftigt worden. Angeblich sei eine Ausbildung vom 9. bis 13.8.99 in Köln vorgesehen gewesen, eine Überprüfung habe jedoch ergeben, dass er stattdessen im Werkstattbereich eingesetzt wurde. Das Unterlassen der notwendigen Weiterbildung wiege umso schwerer, als während seines Wechsels zur DB AG umfangreiche Änderungen des betrieblichen Regelwerkes in Kraft getreten sind, die dem Lokführer bei seinem früheren Arbeitgeber noch nicht und bei der DB nicht mehr vermittelt wurden.
Als Konsequenz aus dem Unglück verlangt das EBA, dass die DB die Ausbildung der Lokführer reformiert.
Laut dem Bericht kann der Unfall auch dadurch „begünstigt" worden sein, dass der Lokführer über die Betriebsführung in Brühl nicht unterrichtet worden sei; weder in dem Begleitheft der Langsamfahrstellen (LA), noch durch den Zugfunk. Stattdessen sei in der „La" ein nicht relevanter Eintrag für eine Langsamfahrstelle von 120 km/h enthalten gewesen. Darüber hinaus ermittelte das EBA zahlreiche weitere Fehler bei der DB, darunter eine unzureichende Sicherung der Zugfahrten ohne Hauptsignal. Diese Mängel hätten zwar keinen unmittelbaren Zusammenhang mit dem Unfall. Es sei aber zweifelhaft, ob die DB ihrer gesetzlichen Verantwortung „in vollem Umfang nachgekommen ist". *(Auszug aus einem Bericht der Süddeutschen Zeitung)*

Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland und Frankreich

	ICE 1	ICE 2	ICE 3	ICE T	ICE TD
Inbetrieb-nahme	1991	1996	2000	2000	2001
Zahl der Züge	59	44	50	43	20
Länge	12 Wagen 2 Triebköpfe	7 Wagen 2 Triebköpfe	8 Wagen	5/7 Wagen	4 Wagen
Sitzplätze	673	391	404/415	250/381	195
Höchst-geschw.	280km/h	280km/h	330km/h	230km/h	200km/h
Leistung	9600 KW	4800 KW	8000 KW	3000/ 4000 KW	1700 KW

TGV Sud Est	TGV Atlantique	TGV Réseau	Eurostar	TGV Duplex	Thalys
1981	1989	1993	1989	1996	1996
107	105	80	16	30	6
8 Wagen 2 Triebköpfe	10 Wagen 2 Triebköpfe	8 Wagen 2 Triebköpfe	18 Wagen 2 Triebköpfe	8 Wagen 2 Triebköpfe	8 Wagen 2 Triebköpfe
368	485	377	794	545	377
270km/h	300km/h	300km/h	300km/h	300km/h	300km/h
6800 KW	8800 KW	8800 KW	12000 KW		8800 KW

Ausgestellte Fahrzeuge auf der Innotrans 2000

Alstom – LIRex

Leichter Regionalexpress entwickelt in Zusammenarbeit mit der DB und gefördert vom Land Sachsen-Anhalt

Länge	68,5 m
Längsdruckfestigkeit	8500 kN
Dieselelektrisch oder elektrisch	
Vmax	160 (-200) km/h
Sitzplätze	230 Stehplätze 131

Vorgesehen für die Strecke Hamburg-Altona – Lüneburg – Halle/Saale

ALSTOM – CORADIA – LINT

Gebaut für die DB AG (Baureihe 640)

Länge	27 m
Vmax	120 km/h
Sitzplätze	73, Stehplätze 69

Toilette, Sie ist fakultativ und kann auf Wunsch des Betreibers leicht eingebaut werden.

Güterzuglok von Siemens (DB: Reihe 185)

Geeignet für den grenzüberschreitenden Verkehr
(Wechselspannungen: 15 kV / 16 2/3 Hz und 25 kV / 50 Hz)

Länge	18,9 m
Gewicht	84 t
Vmax	140 km/h
Dauerleistung	4,2 MW beim Fahren und Bremsen
Antrieb	Drehstromasynchronmotoren

Münchner U-Bahn-Zug

Zweirichtungsbetrieb - 6-Wagen-Einheit-alle Achsen angetrieben

Länge	115 m
Sitzplätze	252, Stehplätze 660
Vmax	80 km/h

„Talent"

Leichttriebzug der Ostmecklenburgischen Eisenbahn

Länge	48 m
Sitzplätze	113 in der 2. Kl. und 16 in der 1. Kl.
Vmax	120 km/h

Adtranz Contessa

Der Zug, der Länder verbindet; er verkehrt zwischen Malmö (Schweden) und Kopenhagen (Dänemark) über die Öresundbrücke.

Länge	78,9 m
Sitzplätze	237
Vmax	180 km/h
max Leistung	2300 kW

Usedomer Bäderbahn

Dieselelektrischer Gelenktriebwagen von Bombardier

Länge	38 m
Sitzplätze	126 in der 2. Kl. und 91 in der 1. Kl.

Doppelstockwagen

von Bombardier für die Region Niedersachsen (DB Regio); hier: Steuerwagen

Länge	27 m
Sitzplätze	91 und 140 Stehplätze
Vmax	180 km/h
Gewicht	52 t
Max. Achslast	18 t

Dampflok der Baureihe 52

Ein solches Relikt darf auf einer Bahnmesse nicht fehlen und ist Anziehungspunkt für alle Bahninteressierten. Sie fährt über einen kurzen Abschnitt des Ausstellungsgeländes.

Ohne Photo

Hochleistungslok EG 3100 „Gods"

für die Dänischen Staatsbahnen, Hersteller Siemens

Gewicht	129 t
Stromsystem	15 kV/ 16 2/3 Hz und 25 kV/ 50 Hz
Dauerleistung	6,5 MW
Vmax	140 km/h

Alle Fotos Thoma

Tunneldurchstich in Mainz

Am 25.5.2000 wurde der Tunneldurchstich des neuen Mainzer Tunnels zwischen Mainz Hbf und Mainz Süd gefeiert. Der 1295 m lange Tunnel wurde durch den Berg teilweise unter der Wohnbebauung vorgetrieben. Senkungen gab es an den Häusern bisher keine. 17000 m³ Fels und Erde wurden per Bahn abgefahren. Der 100 Mio teure, vom Bund finanzierte Tunnel soll 2002 in Betrieb gehen und das bestehende Nadelöhr der Rheinschiene beseitigen.

Europäisches Frische-Netz auf der Schiene

Es geht um die Niederlande: Mit Blumen, Gemüse und Obst haben sich die Niederländer einen Namen gemacht. Der jährliche Warenwert für diese Gruppe liegt bei 45 Mrd Euro pro Jahr. Da das Meiste in den Export geht, sind die Erzeuger an einem leistungsstarken und zu- dem preisgünstigen Transportnetzwerk interessiert. Bei der Belieferung der europäischen Märkte spielt der Lkw die grosse Rolle. Nunmehr soll aber die Bahn besser zum Zug kommen. Dafür setzt sich das vor wenigen Monaten gegründete Unternehmen „Effort" ein, in dem alle wichtigen Agrarverbände, aber auch Lebensmittelkonzerne und andere vertreten sind.
Effort hat Sorge, die Exportmärkte nicht mehr in der geforderten Qualität erreichen zu können. Und dies ist ein Muss für Effort. Der Lkw habe immer mehr Probleme mit Streiks oder zeitraubenden Staus, auch mit restriktiver Gesetzgebung z.B. bei Fahrverboten an Sonn- und Feiertagen. Ein Tag Verspätung bei der Anlieferung bringt bei Blumen schon einen Verlust ihres Warenwertes von 40 %.
Effort meint, dass ein bedeutender Teil der Waren sich auf die Bahn verlagern lässt. Jedoch muss ein leistungsfähiges, schnelles und preiswertes Transportsystem zur Verfügung stehen. Schliesslich spielt für Effort die Umweltverträglichkeit der Bahn eine Rolle.
Gegenwärtig stehen zwei Überlegungen im Vordergrund: Der Europäische Südostkorridor und der Effort-Ostkorridor.
Mit dem Overnight-Express Amsterdam – Mailand ist das erste Vorhaben bereits angelaufen *(Siehe Artikel „Reisende und Fracht im selben Zug" GRV Nachr. Nr. 44, Seite 23.)*.
Mit dem zweiten Korridor soll der Grossraum Berlin, Polen und Russland erreicht werden.
Effort will sich auch in der Verkehrspolitik engagieren, um eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Strasse herbeizuführen.
Das grosse Ziel ist jedenfalls: Die Stimulierung des Transportes von Frischewaren auf der Schiene.

Ausserfernbahn

Zu dieser Bahn, eine der schönsten Alpenbahnen von Garmisch über Reutte nach Kempten, hat die ÖBB erklärt, dass sie ihren Streckenteil auf der Tiroler Seite aufgeben wolle. Die Bahn sei zu teuer. Auch die DB AG will deshalb die marode Oberleitung zwischen Garmisch und der Grenze bei Griesen nicht mehr erneuern, obwohl dies mit dem Freistaat Bayern abgestimmt war.
Sie ist nunmehr dabei, die Oberleitung ganz abzubauen. Ähnlich wie seinerzeit die elektrifizierte Strecke zwischen Berchtesgaden und Königsee stillgelegt wurde - heute wird das von allen Beteiligten sehr bedauert - wird nunmehr auf einer internationalen Strecke der elektrische Zugbetrieb unmöglich gemacht. Die Betriebseinstellung des österreichischen Teil war noch für dieses Jahr vorgesehen. Der österreichische Verkehrsminister hat dies zumindest bis zum Jahreswechsel untersagt. ÖBB und DB verlangen, dass der Staat in die Ausserfernbahn investieren müsse. Die DB stellte inzwischen den VT 642 vor, der auf der Ausserfernbahn eingesetzt werden könne.

Dies hat sich alles inzwischen insofern geändert, als die ÖBB die Strecke mit Strom weiterbetreiben wird. Damit hat sich auch die Erneuerung der Fahrleitung im deutschen Abschnitt befriedigend gelöst. Die Aufregung war umsonst.

Schleswig-Holstein sichert Strecken

Schleswig-Holstein will stillgelegte Bahnstrecken reaktivieren. Ein entsprechender Vertrag wurde zwischen dem Land und DB Netz unterzeichnet. Durch den Vertrag werden rund 130 Schienenkilometer gesichert. Jährlich will das Land 200 000 DM an DB Netz zahlen, damit Strecken für die Reaktivierung gesichert bleiben. Der Vertrag gilt bis zum 31.12.2002. Im einzelnen handelt es sich um folgende Strecken:
Itzehoe – Edendorf, Hohenlockstedt – Wrist, Wilster – Brunsbüttel Süd, St. Michaelsdonn – Anst. Condea, Ratzeburg – Hollenbeck, Neumünster – Ascheberg, Flensburg Weiche – Flensburg Alter Bahnhof, Flensburg Weiche – Lindholm und Burg-West – Burg Bahnhof.

Kein Kopfbahnhof mehr in Lindau

Die Bahn will ab 2003 trotz gegenteiliger Meinung der Stadt Lindau den traumhaft schönen und denkmalgeschützten Bahnhof auf der Insel aufgeben. Stattdessen soll in neuer Durchgangsbahnhof in Lindau-Reutin errichtet werden. Die Bahn argumentiert, dass der Bahnhof auf der Insel nicht wirtschaftlich betrieben werden könne. Falls die Bahn sich mit ihrem Vorhaben, das der Verkürzung der Reisezeiten zwischen Zürich und München dient, durchsetzen sollte, wird wenigstens dafür plädiert, eine Stichbahn zur historischen Altstadt vorzusehen. Be-

Der Freistaat Bayern informiert:

Bayern fährt Bahn!

Bayern ab 35.- DM

Ausflüge mit der Bahn! In die Berge, an die Seen, zu Kultur, Brauchtum und Festen in Bayern! Im *BAYERN-TAKT* mit dem *BAYERN-TICKET* für Familien schon für 40.- DM oder mit dem **Schönes-Wochenende-Ticket** für 35.- DM.

Informationen zu Fahrplan und Tarif erhalten Sie unter Telefon 0 18 05 / 99 66 33 oder bei allen Fahrkartenausgaben der DB und Reisebüros mit DB-Lizenz.

Weitere Infos zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Bayern im Internet: www.bayern-takt.de oder Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), Telefon 0 89 / 74 88 25-0, im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie.

BAYERN TAKT

DB BOB VGN MVV beg

www.bayern-takt.de

stellen und bezahlen müsste dann diesen Pendelbetrieb der Freistaat Bayern, denn er ist für den SPNV zuständig.
Anders in Oberstdorf, hier will die Bahn den Bahnhof mit durchschnittlich 7000 Reisenden am Tag mit Aufwendungen von 8 Mio DM völlig modernisieren und zur Visitenkarte für den prominenten Kur- und Wintersportort machen.

Grösster Lokomotivauftrag seit 50 Jahren – Die Baureihe 185

(Siehe auch Beitrag „Innotrans")

Mit einem Auftragswert von 1,94 Mrd DM wird die Fa. Adtranz (inzwischen an Bombardier verkauft) 400 Einheiten in Losen von 50 Stück/Jahr liefern.
Die Loks sind für die beiden in Europa üblichen Wechselspannungssysteme ausgelegt und können in Europa in allen Ländern fahren, in denen eines der beiden Bahnstromsysteme vorhanden ist. Die neue Lokomotive baut auf bewährten Modellen auf, z.B. auf der Güterzuglok 145 (140 km/h). Sie ist auch für das europäische Sicherungssystem (ETCS), das Traffikmanagementsystem (ERTMS) und auf den Einsatz von Digitalfunktechnik (GSMR) ausgelegt.

Neuer VTG-Kesselwagen fasst 64 t Xylol

Jährlich werden von Rotterdam bzw. von Raffinerien 120.000 t Xylol nach Gersthofen in Ganzzügen transportiert. Bei den neuen vierachsigen Wagen wird die Nutzlast von bisher 50 auf 64 t bei einem Fassungsvermögen von 79 m3 erhöht. Gebaut wird der Waggon in Polen.
Von August an werden 52 neue Wagen in dieser Relation laufen. Aus Xylol und aus Ethylen wird ein Grundstoff (PET) hergestellt, aus dem u.a. Getränkeflaschen und Lebensmittelbehälter hergestellt werden (Wachsender Markt).

Neue Adresse der Bahn – Potsdamer Platz 2

Das ist das neue Domizil der Leitung der DB AG in Berlin. Dass sich die DB das teuerste Viertel der Stadt Berlin für ihren Sitz ausgesucht hat, darüber mag man geteilter Meinung sein. Bis Ende September haben 850 Holdingbeschäftigte die 26 Etagen belegt. Der bisherige Sitz der Holding in der Holzmarktstrasse wird beibehalten. Was bisher in Berlin verstreut war, wird hier zusammengezogen. Über alles gerechnet, meint die DB, komme die werbewirksame neue Adresse nicht teurer als die alte. *Foto: DB*

Andere Verkehrsträger

Das Flughafenkonzept der Bundesregierung

Werner Reh [1]

Nach Abstimmung zwischen den Ressorts legte die Bundesregierung am 30.8.2000 erstmals den Entwurf eines bundesweiten Flughafenkonzepts vor. Sein vorrangiges Ziel ist es, dem Flugverkehrswachstum – die Bundesregierung geht von einer Verdoppelung des Luftverkehrs in den nächsten 15 Jahren aus – wegen der Arbeitsplätze und der Verbesserung des „Wirtschaftsstandorts Deutschland" mehr Flughafenkapazitäten anzubieten.

Ziele und Massnahmen der Bundesregierung – ein spannungsreiches Verhältnis

Hauptziel ist also ein „nachfragegerechter Ausbau der „Kapazitäten". Andererseits will die Bundesregierung aber auch eine „weitere Integration mit den Verkehrsträgern Schiene und Strasse" und die Einbindung der Flughafenplanung in die Bundesverkehrswegeplanung.

Die grösseren Flughäfen sollen – ohne dass ein Konzept dahintersteht – mit der hochrangigen Schiene vernetzt werden. Gewollt ist nach Eigenbekundungen auch die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene. Allerdings wird dann gleich eingeschränkt, dass dies unglaublich schwierig sei und viel Kreativität erfordere. Das wird dann aber nicht an den Tag gelegt. Einschlägige Studien, die zeigen, dass der Flugverkehr in Deutschland auf Verbindungen mit attraktiven Parallelangeboten der Bahn (mit drei Stunden Reisezeit)um 40% zurückging oder andere einschlägige Gutachten (des Verkehrsforums, des Deutschen Luft- und Raumfahrtzentrums, DLR), wurden bisher nicht eingearbeitet.

Dürftige Aussagen zur Umwelt

Die Aussagen zu den Belastungen der Umwelt und der Anwohner fallen wenig konkret aus: Verbesserungen des Lärmschutzes sollen erst im Zuge der Novellierung des Fluglärmgesetzes beschlossen werden, „Belastungen für die Anwohner" sollen sich, so die Formulierung „auf das Unvermeidbare beschränken". Und: „Die notwendige Bereitstellung von zusätzlicher Flughafeninfrastruktur kann nur soweit betrieben werden, wie die Folgen für die Umwelt auf das Trag- und Beherrschbare begrenzt werden". Aber was folgt daraus?

Was ist des Pudels Kern beim Luftverkehr?

Gesehen wird zwar die Kernproblematik, dass das ökologische Problem des Luftverkehrs vor allem durch sein Wachstum bedingt ist. Die Annahme der spezifischen Emissionen (NOx und CO_2) aufgrund technischer Verbesserungen und von Effizienzsteigerungen wird vom Wachstum aufgefressen. Originalton Bundesregierung: „Aufgrund der hohen Wachstumsraten des Luftverkehrs kam es absolut gesehen jedoch zu einer Überkompensation dieser positiven Entwicklung mit der Folge absolut zunehmender CO_2-Emissionen". Aber auch hier fehlen Schlussfolgerungen daraus, dass der Luftverkehr global bereits heute für (mindestens) 4% der Treibhausentwicklung verantwortlich ist und bei den absoluten Beiträgen massiv zulegt, während Sektoren ausserhalb des Verkehrs auch absolut massiv an Klimagasen einsparen.

Ausbau mit der Giesskanne – wo bleibt das Konzept?

Die brave Zusammenstellung der Ausbauvorhaben und Ausbauwünsche der Länder (bei den Start- und Landebahnen, den Terminals, den Vorfeldflächen, den bodenseitigen Verkehrsanbindungen) in Tabellen steht in scharfem Kontrast zur erkannten und weiter zunehmenden Umwelt- und Gesundheitsgefahr durch Flugverkehr. Auch scheint der Bundesregierung nicht bewusst zu sein, dass der Ausbau fast aller Flughäfen und Flugplätze mit gewerblichem Verkehr landauf und landab die Bahn gezielt niederkonkurrenzieren soll, kurz bevor die mit riesengrossem Aufwand gebauten Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahn ihre Netzwirkung entfalten. Soviel zum Thema „umweltgerechte und effiziente" Verkehrspolitik. Und man verschliesst die Augen vor der Erkenntnis, dass in 15 Jahren die nächste Flughafen-Ausbaurunde unvermeidlich ist.

Alternativforderungen des BUND:

Der BUND hat in einer ausführlichen Stellungnahme zum Entwurf des Flughafenkonzepts und der Anhörung vom 14.9. gefordert:

- die Arbeitsplatz- und Standorteffekte von Flughäfen werden systematisch überschätzt. Aus einem direkten Arbeitsplatz werden mit äusserst fragwürdigen Methoden vier gemacht. In Wirklichkeit hängen nur rund 0,8% der Arbeitsplätze in Deutschland mit dem Luftverkehr zusammen. Der BMVBW muss endlich seriöse Grundlagen schaffen und zur Bewertung der wirtschaftlichen Auswirkungen die Steuerbefreiungen (Kerosin- und Mehrwertsteuerbefreiung allein machen bereits 12 Mrd. DM pro Jahr in Deutschland aus), aber auch die hohen externen Kosten des Flugverkehrs (11,7 Mrd. DM pro Jahr) einbeziehen;
- die Umweltziele sind bisher weder beim Klimaschutz noch beim Lärm hinreichend verbindlich formuliert. Eine Einbettung der Entwicklung des Luftverkehrs in eine Klimaschutzstrategie und finanzielle wie bauliche Lärmschutzregeln ist aber unverzichtbar;
- es fehlen flughafenbezogene Szenarien und insbesondere ein Gestaltungsszenario, das nachfragedämpfende und -mindernde Effekte der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn, der Kooperation von Flughäfen, der Verkehrsvermeidung (z.B. durch Subventionsabbau oder eine europäische Kerosinabgabe) einbezieht.

Der Verzicht auf den Einsatz der Szenarientechnik ist unbegreiflich. Schon ein Szenario des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt vom November 1999 zeigt, dass allein durch Massnahmen der höheren Auslastung von Flugzeugen (Flughafenkooperation) und Verlagerung auf die Bahn in Frankfurt/M. 100.000 Flugbewegungen im Jahre 2010 eingespart werden können. Ein Ausbau wird dadurch entbehrlich.

Unverständlich ist auch die Vorliebe der Bundesregierung für Konzept der Satellitenflughäfen zur Entlastung internationaler Flughäfen wie Düsseldorf. Sie sind wegen der zu geringen Auslastung der kostenintensiven Infrastruktur und der Flugzeuge auf hohe Dauersubventionen angewiesen. Trotzdem geht z.B. in Mönchengladbach die Nachfrage nach Linien-, Pauschalreise- und Taxiflügen zurück. Zudem haben sie keinen nennenswerten Standorteffekt.

Als Alternative schlägt der BUND ein Zielsystem der nachhaltig umweltverträglichen Mobilität und ein „Hub-Plus-Konzept" vor, das auf Verlagerung von Kurzstrecken-

flügen auf die Bahn, gezielte Flughafenkooperationen und die Festlegung der „Umweltkapazität" von Flughäfen als Rahmen eines konsequenten Umweltmanagementsystems setzt.

1) Dr. Werner Reh, Robert-Koch-Str. 15, 42791 Haan

Weniger Tempolimits auf den Autobahnen

Der rheinland-pfälzische Verkehrsminister, Hans Arthur Bauckhage, plant alle Tempolimits zu überprüfen und die Zahl zu reduzieren. Das benachbarte Hessen hat beschlossen, ein Drittel der Geschwindigkeitsbegrenzungen ganz oder teilweise aufzuheben. Die Sanierung von Fahrbahnschäden, veränderte Verkehrsbelastungen sowie neue Streckenabschnitte, die die Fahrbedingungen beeinflussten, seien Anlass für diese Überprüfung. Es soll weiter geprüft werden, ob die Tempolimits der Verkehrssicherheit dienen.

Den Gegnern dieser Massnahmen, dem BUND, wird ideologische Verranntheit vorgeworfen. Der BUND verlangt die Beibehaltung der Tempolimits, denn diese dienten dem Menschen-, Natur- und Klimaschutz. Er weist darauf hin, dass die Autobahn A 61 (Ludwigshafen – Koblenz), die ein fast durchgängiges Tempolimit von 130 km/h aufweise, vor allem betroffen wäre. Seit Einführung des Tempolimits in 1990 seien auf einem bestimmten Streckenabschnitt 30 % weniger Menschen getötet oder verletzt worden und die Zahl der Unfälle sei um 16 % zurückgegangen. Der BUND geht davon aus, dass dem Land der Applaus einer rasenden Minderheit wichtiger ist als die Sicherheit der Menschen. Aber nicht nur das Gebot der Verkehrssicherheit werde verletzt, sondern auch die Klimaschutzziele.

Autoumweltliste des VCD

Auch in diesem Jahr nahm der Verkehrsclub Deutschland (VCD) über 300 gängige Pkw-Typen unter die Lupe. Das Fazit: Zwar ist der VW Lupo 3 L TDI das erste 3-Liter-Auto, aber sonst verbrauchen selbst die sparsamsten Autos fast 5 Liter Sprit pro 100 km. Ein weiteres 3-Liter-Auto gibt es nicht auf dem Markt.
(Gegen fünf DM in Briefmarken erhalten Sie die 24-seitige Broschüre vom Verkehrsclub Deutschland e.V., Stichwort: Auto-Umweltliste, Postfach 170 160, 53027 Bonn)

Förderung des Fahrradverkehrs – Massnahmenkatalog vorgestellt

Das Bundeskabinett hat dem von Bundesverkehrsminister Klimmt vorgelegten Bericht „Massnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs" Ende Mai 2000 zugestimmt. Der Minister erklärte dazu: „Ich möchte, dass das Radfahren in Deutschland noch beliebter und sicherer wird". Seine Förderung sei integraler Bestandteil der modernen und innovativen Verkehrspolitik der Bundesregierung. Trotz vieler Erfolge des Bundes, der Länder und Gemeinden bleibe noch viel zu tun. Städte wie Troisdorf und Münster zeigen, dass die Potenziale des Radverkehrs nicht ausgeschöpft sind. Bis zu 3 km Entfernung sei das Rad das optimale Verkehrsmittel und diene auch der Ergänzung zum ÖPNV.
Die Bundesregierung fördert den Radverkehr u.a. durch

- investive Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur,
- Gestaltung rechtlicher Rahmenbedingungen,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Koordinierung der verschiedenen Aktivitäten.

Zwischen 1981 und 1999 wurden 6200 km Radwege an Bundesstrassen gebaut mit einem Investitionsvolumen von etwa 2 Mrd DM. Der Bau werde fortgesetzt. Insgesamt stehen heute 15 000 km Radwege an Bundesstrassen zur Verfügung. Für eine Förderung steht das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zur Verfügung (auch für Bike & Ride-Anlagen).

Zur Entscheidung stehen an:
1. Die bisher beschlossene Befristung der Zulassung für den gegenläufigen Radverkehr in Einbahnstrassen mit geringer Verkehrsbelastung und Tempo 30 soll entfallen.
2. Die Verkehrssicherheit müsse verbessert werden. Dies betreffe die Beleuchtung und die Bremsen (Dazu soll die STVZO noch in diesem Jahr geändert werden.) Denn trotz des Rückgangs der aktuellen Unfallzahlen ist der Radfahrer besonders gefährdet. Deshalb gebe der Bund 22 Mio DM für Information, Aufklärung und Verkehrserziehung aus.
Zur besseren Abstimmung und Koordinierung der Aktivitäten hat Minister Klimmt eine ständige „Bund-Länder-Arbeitsgruppe Fahrradverkehr" eingerichtet.

Transrapid

Der Bund will nach einer neuen Strecke für den Transrapid suchen. Ausserdem werde der Bund dafür sorgen, dass man bei der Transrapidtechnik auf der Höhe der Zeit bleibe. Alle Beteiligten seien sich einig, dass die Technik möglichst bald in Deutschland zur Anwendung kommen müsse. Wollte der Bund nur die Technik demonstrieren, dann reiche ein Ausbau der Versuchsstrecke in Lathen. Da andere Länder (Neuerdings China, aber nur eine Kurzstrecke in Shanghei) grosses Interesse am Transrapid bekundet hätten, sollte dies jedoch nicht reichen. Bis Oktober solle eine Auswahl von den fünf vorgeschlagenen Strecken getroffen werden. Die übrig gebliebenen Verbindungen sollten in einer Machbarkeitsstudie zwei Jahre lang auf ihre Wirtschaftlichkeit bewertet werden.
Die Industrie stellt zur Weiterentwicklung in den nächsten beiden Jahren bis zu 70 Mio DM bereit. Sollte keine neue Strecke gefunden werden, übernimmt der Bund diese Kosten. Die Versuchsstrecke in Lathen wird für 28 Mio DM im Jahr weiterbetrieben; die Kosten teilen sich Bund zur Hälfte und Bahn und Industrie zu einem Viertel. Bekanntlich soll von den 6,1 Mrd DM, die durch den Wegfall der Transrapidstrecke von Hamburg nach Berlin frei geworden sind, eine Mrd DM für den Ausbau der Schienenstrecke Hamburg – Berlin verwendet werden.

Antwort der Bahnen auf fehlende Kapazitäten am Brenner

Wie bekannt gehen zum Ende des Jahres bei Strassenverkehrsunternehmen die Öko-Punkte aus, die zum Befahren der Brennerautobahn erforderlich sind. Das zwischen der EU und Österreich vereinbarte Limit ist überschritten. Das Lamento bei den Speditionen ist gross. Sie weisen darauf hin, dass die Schiene als Ausweichmöglichkeit nicht in Betracht komme, weil auch dort die Kapazitäten erschöpft seien.
Nun geben die Bahnen Österreichs, Italiens und Deutschlands endlich eine Antwort:
Die Kapazität im Kombinierten Verkehr wird erheblich aufgestockt. Auf Grund einer Mitteilung des Bayerischen Wirtschaftsministeriums sollen vom Herbst an neue Züge und verdichtete Abfahrtsfrequenzen bis zu 120.000 Kombisendungen/Jahr zusätzlich über die Alpen transportiert werden können.
Die Rollende Landstrasse zwischen Manching (Oberbayern) und Brennersee (Österreich) wird künftig 15 statt bisher 13 Zugpaare täglich umfassen.
Die Rollende Landstrasse von Wörgl (Tirol) nach Trento (Italien) wird von drei auf sechs Abfahrten je Tag und Richtung aufgestockt.
Weitere 60 000 Sendungen können über zusätzliche Angebote im unbegleiteten Kombinierten Verkehr befördert werden (Verstärken von Zügen und neue Angebote).
Innerhalb von 3 Jahren könnte auf der Brennerachse das Kombivolumen durch diese Massnahmen von derzeit 8 Mio t/Jahr auf 16 Mio t verdoppelt werden.
Die Bahnen haben die Zusicherung gegeben, dass es weder bei der Infrastruktur noch bei den Fahrzeugen Engpässe geben werde.

Ob die Speditionen dieses Angebot auch nutzen werden, ist eine andere Frage. Für viele Lieferungen wie frische Lebensmittel und Just-in-Time-Sendungen sei die Bahn keine Alternative. Dabei wird aber vergessen, dass die Bahn im Obstverkehr früher sogar Monopolist war. Nach einer Diskussion im EU-Verkehrsministerrat könne es zu der nachteiligen Situation kommen, dass deutsche Transportunternehmer nicht mehr auf der Strasse nach Italien fahren können und sie stattdessen von Belgiern und Portugiesen, die noch über Öko-Punkte verfügen, aus dem Geschäft verdrängt werden.

Die GRV ist der Auffassung, dass die Unternehmer vergessen haben, dass die Öko-Punkte eingeführt worden sind, um den ökologischen Gesichtspunkten bei der Fahrt durch die Alpen Rechnung zu tragen. Sie sollen aufhören zu jammern und die Schiene benutzen!

Ausland

Demonstration am 23. und 24. Juni auf der Brennerautobahn

In Anwesenheit des österreichischen Verkehrsministers und des Tiroler Landeshauptmanns wurde an diesen Tagen eine Bürgerversammlung unter dem Motto „Lebensrecht vor Transitunrecht" mit Popkonzert, Messe und Kinderprogramm organisiert.
Grund unter anderem für die Demonstration war, dass effiziente Massnahmen zur Verkehrseindämmung für den Brenner bisher nicht getroffen worden sind. Ein Nachtfahrverbot oder Schritte zur Kostenwahrheit werden seit Jahren diskutiert. Tatsächlich sind seit dem Beitritt Öster-

reichs in die EU die Gebühren pro Fahrzeug nicht gestiegen, sondern um die Hälfte gesunken. Ausserdem glaubt die Bevölkerung, dass die Ökopunkteregelung von der EU vertragswidrig behandelt wird. Das überhöhte Limit von 1,5 Mio Fahrten wurde im Jahr 1999 um 14 % überschritten. Nun wäre eine Reduktion der Öko-Punkte im Ausmass von etwa 380 000 Fahrten notwendig. Diese Reduktion wurde jedoch nur diskutiert aber nicht durchgeführt. Für das Jahr 2000 wurden bereits zwei Drittel der Ökopunkte ausgegeben, deshalb wird eine Reduktion realpolitisch immer unwahrscheinlicher.

Alpenquerender Güterverkehr in der Schweiz zu Lasten der Schiene

Obwohl in der Schweiz der Schienenverkehr besonders gefördert wird, haben im vergangenen Jahr noch nie so viele Lkw die Schweizer Alpen durchquert. Rund 1,3 Mio Lkw passierten die vier Alpenübergänge; das sind 80 000 Fahrzeuge mehr als im Vorjahr. Der Güterverkehr der Bahn verlor im vergangenen Jahr rund 2 %, während der Strassenverkehr 7 % zulegte. Erst die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und die Neat (Neue Eisenbahnalpentransversalen) werden diesen Trend umkehren können.

Der Verkehrsrückgang im Schienengüterverkehr ist auch darauf zurückzuführen, dass in den 70er und 80er Jahren rund fünfmal mehr Mittel in den Ausbau der Strasseninfrastruktur flossen als in das Schienennetz. Ende der 90er Jahre war das Verhältnis mit 1 : 1,6 /Schiene zu Strasse fast ausgeglichen. Rund 1,5 Mrd Euro wurden in die Schiene und 2,4 Mrd Euro wurden in den Strassenbau investiert. Die Umsetzung der Grossprojekte Bahn 2000 und Neat werden das Verhältnis noch weiter zu Gunsten der Schiene verändern.

Freier Netzzugang im Schweizer Schienenverkehr

Der freie Netzzugang für Eisenbahnunternehmen nach der EU-Richtlinie 91/440 ist realisiert. Berechtigt sind allerdings nur inländische Unternehmen. Die Landesgrenzen werden frühestens zum 1.1.2001 geöffnet (Ausnahme für ausländische Unternehmen für die Zeit vor diesem Datum: Kooperation mit Schweizer Unternehmen oder Gründung von Tochterunternehmen in der Schweiz). Genutzt werden kann der Netzzugang vor allem im Güterverkehr aber auch im nichtfahrplanmässigen Personenverkehr (z. B. Museumsbahnen). Fahrplanmässiger Personenverkehr wäre nur im Regionalverkehr im Auftrag eines Kantons als Besteller möglich. Im Personenfernverkehr schützt der Bund die SBB.
Auch die SBB müssen bei der eigenen Infrastruktur die Trassen kaufen. Für das Jahr 2000 sind folgende Trassen vorgesehen (Anzahl der Züge je Tag im 1. Quartal 2000):

Personenverkehr SBB	4196
Güterverkehr SBB	1214
Dienst- und Lokomotivzüge	1112

Für Dritte betragen die Trassen im Personenverkehr einschl. Cisalpino und S-Bahn Bern 133 und im Güterverkehr 14. Mit durchschnittlich 147 Zügen fuhren auf SBB-Gleisen gerade 2,3 % fremde Züge.
Die BLS (Bern–Lötschberg – Simplon– Bahn) hat die Schwierigkeit, High-Cube-Container über die eigene Transitstrecke zu fahren, weil sie nicht durch die Tunnel der Simplon-Südrampe passen. Ende 2000 wird dieses Manko durch die Italienischen Staatsbahnen behoben sein. Jetzt werden solche Züge im Unterauftrag der SBB über den Gotthard gefahren. Neuerdings konnte die BLS im Auftrag von Kühne und Nagel deren Züge selbst über den Gotthard fahren. Weiter öffnet die BSL DB Cargo zum Leidwesen der SBB ihre Strecke. Deshalb möchte die SBB versuchen, die BLS zu übernehmen.

Freien Zugang gibt es jedoch nicht nur auf das SBB-Netz. Umgekehrt können die SBB oder andere Privatbahnen Trassen auf einer Privatbahn beanspruchen. Dabei hat der Bund die SBB aufgefordert, die Systemführerschaft im Wagenladungsbereich zu übernehmen. Die SBB hat das genutzt, indem sie auf den meisten normalspurigen Privatbahnen entsprechende Trassen eingekauft hat.

Wie sehen die Aktivitäten Schweizer Bahnen im Ausland aus? Als bisher einzige Bahn hat die Mittelthurgaubahn (MThB) die MTHB Deutschland GmbH gegründet mit Sitz in Konstanz. Dies ermöglicht ihr den eigenständischen Betrieb des „Seehäsles" von Radolfszell nach Stockach. Im Güterverkehr kooperiert sie mit der DB (Importe aus Deutschland nach St. Gallen).
Die SBB suchen ebenfalls die Zusammenarbeit mit ausländischen Eisenbahnen. Sie streben eine Fusion ihrer Division Güterverkehr mit den Italienischen Staatsbahnen an. Ein entsprechender Vertrag wurde bereits unterzeichnet. Das neue Gemeinschaftsunternehmen „Cargo SI" soll ab 1.1.2001 tätig werden, in Konkurrenz zu DB Cargo.

Fahrzeugservice in der Schweiz getrennt

Die Schweizer Bundesbahnen (SBB) haben im Zuge der Bahnreform den Fahrzeugservice in zwei Divisionen, Personen- und Güterverkehr, im Juli 2000 aufgeteilt. Damit wollen die SBB in den kommenden fünf Jahren 64,7 Euro beim Unterhalt der rund 20000 Lokomotiven und Wagen umfassenden SBB-Flotte einsparen. Für die Wartung der Lokomotiven und Wagen im Güterverkehr werden ausschliesslich die Werke in Biel und Bellinzona verantwortlich sein. Zusätzlich wollen die SBB die Lohnkosten drastisch senken, indem sie die Zahl der Beschäf-

tigten in diesem Bereich um 1100 Mitarbeiter auf 3600 reduzieren. Die Stellen werden über die natürliche Fluktuation abgebaut. Im übrigen schliesst der Ende Juni geschlossene Arbeitszeitvertrag Entlassungen aus.

Auch die Schweiz testet den GSM-R-Funk

(Vergleiche Beitrag Thoma „Zur Sicherheit auf Schiene und Strasse" in den GRV-Nachr. Nr. 44.)

Die Schweizer Bundesbahnen (SBB) wollen auf den Neubaustrecken der Bahn 2000 und den neuen Alpentransitstrecken und später auch auf anderen hochbelasteten Strecken eine funkbasierte Führerstandsignalisation (SS) nach dem System ETCS (European Train Control System) vorsehen. Da sich die bisherige Funkübertragung der SBB in Analog-Technik für diese Aufgaben nicht eignet, soll der GSM-R Funk (Global System for Mobile Communication) Verwendung finden . Die Datenübertragung ist verschlüsselt, und es wird sichergestellt, dass die Information weder verfälscht noch von einem falschen Empfänger verwendet wird. Fehler bei der Übertragung führen zum Halt des Zuges und Weiterfahrt auf Sicht.
Praktisch alle UIC-Mitgliedstaaten in Europa haben ihre Absicht bekundet, das vorerwähnte Funksystem einzuführen.
Auf dem Streckenabschnitt Zofingen – Sempach der Strecke Olten – Luzern wird das neue Funksystem erprobt. Es wurde ausgeschrieben. Gewinner war Siemens, Schweiz. Die Tauglichkeit der neuen Technologie wurde bereits bestätigt.

Tolles Angebot an die Bahnfahrer in der Schweiz

Zwei Waggons voller Wurst, Milch, Snacks, Zeitungen und vieles andere warten in Interregio-Zügen zwischen Zürich und Bern auf Kunden. Betrieben wird das Geschäft von der Fa. Coop, der zweitgrössten Supermarktkette in der Schweiz. Man kann natürlich auch Kaffee trinken. Mehrere hundert Kunden kommen in den Railshop und geben im Durchschnitt etwa 15 DM aus. Es gibt aber auch Stammkunden, die für 30 bis 100 Franken einkaufen. Coop rechnet mit einem Umsatz von 2,5 Mio Franken/Jahr. Zwei Jahre lang will der Konzern sein Angebot in den gemieteten Waggons testen, aber jetzt schon sagt er, die Erwartungen hätten sich mehr als erfüllt. Die GRV empfiehlt die Nachahmung zwischen Köln und Dortmund.

TEE Rail Alliance

Für Bahnreisende sollen Fahrten nach Österreich und in die Schweiz einfacher, bequemer und schneller werden. Dazu gründeten die DB AG, die SBB und die ÖBB am 7.7. in München diese Alliance für den grenzüberschreitenden Verkehr. Die rechtlichen Selbständigkeiten der Bahnen werden hierdurch nicht berührt. Diese Europäisierung der Bahnen beschränkt sich leider nur auf die Schweiz, Süddeutschland und Österreich. Deshalb ist die Allianz offen für weitere Partner.
Ende des Jahres werden Eckpunkte festgelegt, z.B. gemeinsamer Marktauftritt, Abstimmung der Fahrpläne, der Personaleinsatz sowie ein marktorientiertes und attraktives Tarifsystem. Durch Harmonisierung der Betriebskonzepte und gemeinsamen Einkauf von Fahrzeugen sollen Kosten eingespart werden. Lokomotivführer und Zugbegleiter sollen grenzüberschreitend eingesetzt werden. Auch ein gemeinsames Logo wurde ausgewählt. Auf allen gemeinsamen Strecken sollen ab 2005 einheitliche Züge fahren. Der Generaldirektor der SBB bezeichnete die Massnahme als „Star zur Aufholjagd für die Bahn".
Im Spätsommer wollen die drei Bahnen die gemeinsame Beschaffung neuer Fahrzeuge ausschreiben. Es sollen 130 Neigezüge beschafft werden, 35 für die SBB, 40 für die ÖBB und 55 für die DB AG mit einem Gesamtkostenvolumen von etwa 3 Mrd DM. Ein Teil der Züge soll im Zweistromsystem ausgeführt werden, damit auch Fahrten nach Italien (3000 V Gleichstrom) möglich sind.
Vorbild ist der Schweizer Neigezug „ICN", der mit einer Zuglänge von 200 m 451 Sitzplätze aufweist. (Der ICE-T weist dagegen 22 % weniger Sitzplätze auf gleicher Länge auf. Seine Wirtschaftlichkeit ist daher fraglich.) Schon beschaffte Neigezüge sollen jedenfalls kuppel- und vielfach steuerbar sein. Eine Streckenauswahl ist noch nicht getroffen. Herzstück der Allianz soll die bisher von den drei Bahnen sträflich vernachlässigte Strecke Zürich – Bregenz – München sein. Interessant ist, dass etwa eine halbe Million Reisende zwischen Zürich und München das Flugzeug wählen, weil die Strecke zu unattraktiv ist (vier Stunden Fahrzeit, eine Stunde länger als mit dem Auto!). Für eine Elektrifizierung einer der beiden deutschen Streckenabschnitte Lindau – Memmingen – München (157 km) oder Lindau – Kempten – München (178 km) fehlen die Mittel. Leider hat DB Netz die vom Freistaat Bayern bereitgestellten 80 Mio DM, um die Strecken bogenschnell zu befahren, bis heute nicht genutzt. Die Fahrt von München nach Wien soll nicht länger dauern als der Flug inklusive Bustransfers. Die Preise sollen stabil bleiben. Ein einheitliches Tarifsystem wird zugesagt.
So sind die Probleme noch bei weitem nicht gelöst.

Der Eurostar-Verkehr durch den Kanaltunnel

Der Verkehr durch den Kanaltunnel mit den Eurostar-Zügen hat 1999 zugenommen. trotzdem bleibt er noch defizitär. Die drei Partner, SNCF, SNCB und und Eurostar UK haben 7,046 Mio Reisende befördert und dabei Einnahmen von 596 Mio Euro erzielt (+ 4,6 % gegenüber dem Vorjahr). Bei den Beförderungsleistungen hatte man sich seinerzeit weit überschätzt, man rechnete mit 16 Mio Fahrgästen. Deshalb wurden auch zu viel Züge gebaut. In der Relation Paris - London hat er 60 % und in der Relation Brüssel – London 45 % Verkehrsanteil. Dagegen verzeichneten die Fluggesellschaften Paris – London mit täglich 45 Flügen nur eine Verkehrszunahme von 1 %. In dieser Relation befördert der Eurostar 50 % der Geschäftsreisenden. Der Fahrgast wählt den Eurostar nicht aus preislichen, sondern aus Qualitätsgründen: 89 % der Züge, aber nur 69 % der Flüge kommen pünktlich an. Wenn Ende des Jahres 2003 endlich die Neubaustrecke zwischen London und dem Tunnel fertig sein wird, dauert die Fahrzeit zwischen Paris und London 2 Std und 35 Min und zwischen Brüssel und London 2 Std. und 20 Min. Das kann die Luftfahrt nicht bieten. Dazu wird die Zeit zum Einchecken in den Zug von 20 Min. auf 10 Min. verkürzt. Gegenüber dem Flugzeug hat der Eurostar den Vorteil, dass die Reisenden ohne Umsteigen die Zentren der Städte errreichen.

Man denkt auch an eine eigenständige Organisation für den Fahrkartenverkauf. Im Londoner Eurostar-Bahnhof-Waterloo ist es beispielsweise nicht möglich, einen Fahrschein nach einem von Eurostar nicht bedienten Bahnhof zu lösen.

Im ersten Quartal 2000 konnte wiederum eine Fahrgastzunahme von 5 % festgestellt werden.

Kurzberichte

Verkehrspolitik

Wegen nicht erbrachter Leistungen im Nahverkehr haben die Bundesländer in 1999 **weniger Geld an DB Regio** ausbezahlt als vorgesehen. Bundesweit wurden insgesamt 31 Mio DM wegen verspäteter oder ausgefallener Züge einbehalten.

Die EU-Mitgliedsländer haben sich am 21.9. gegen die Stimme Österreichs auf eine Halbierung der **Öko-Punkte-Kürzung** geeinigt. Ob Österreich beim EU-Gerichtshof klagen wird, stand bei der Sitzung noch nicht fest. Die EU-Kommission hat am 23.9. die noch ausstehenden Öko-Punkte des laufenden Jahres ausgegeben. An Deutschland gingen 50% der Punkte. Durch den Beschluss beläuft sich die Kürzung in den nächsten drei Jahren auf 101 000 statt 220 000 Punkte.

Schiene

Die Dortmund-Märkische Eisenbahn (DME) konnte ein Jahr nach Aufnahme des Betriebs mit ihren Talent-Triebwagen auf der **Volmetalbahn** Dortmund – Hagen – Lüdenscheid eine positive Bilanz ziehen. Die Fahrgastzahlen stiegen von durchschnittlich 2864 Reisenden pro Tag im Mai 1999 auf 3443 Fahrgäste im März dieses Jahres. Dies entspricht einer Steigerung um 20,2 % gegenüber Zeiten, in denen die Strecke noch von der Deutschen Bundesbahn betrieben wurde.

Die **Dürener Kreisbahn** will die Strecke Jülich – Linnich reaktivieren. Mit den Ausbauarbeiten soll im Herbst des Jahres begonnen werden. Sie soll im Stundentakt mit Regiosprintern bedient werden. Die Betriebsaufnahme ist zum Juni 2001 geplant.

Die **Usedomer Bäderbahn** gilt als Infrastrukturmodell in Deutschland. Die Deutsche Reichsbahn hatte noch 1992 für die Bahn „auf Deutschlands grüner Insel" den Stilllegungsantrag gestellt. Heute sieht alles anders aus. Nach 55 Jahren Inseldasein ist sie in Wolgast an das Festland angebunden und das Inselnetz wurde komplett saniert. Die Fahrgastzahlen von 260 000 in 1992 versechsfachten sich auf 1,5 Mio in 1999. Die Züge verkehren im Halbstundentakt. Die Sanierungsmittel kamen im Wesentlichen aus den Altlastenerstattungen des Bundes. Heute müssen Fahrgelderlöse und Landesmittel für den Betrieb ausreichen. 25 % der Kosten wurden 1999 durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt. Vor allem die neuen Fahrzeuge sprechen die Reisenden an *(siehe Bild unter Innotrans)*. Die Bahn ist eine 100-prozentige Tochter der DB AG.

„Stuttgart 21" , neu „**Baden-Württemberg 21**", wurde erneut vertagt.

Bis über die Mitte des Jahres besuchten die **EXPO** durchschnittlich nur 60000 Besucher täglich. Die Auslastung der von der DB eingesetzten Sonderzüge – die DB ist Official Carrier zur Weltausstellung – waren, obwohl nur ein Drittel weniger als geplant eingesetzt wurden, lag bei rund 20 %. Für einen wirtschaftlichen Betrieb müssten sie jedoch mindestens zu 50 % ausgelastet sein.
Bewährt hat sich bisher der ICE 3, der weitgehend störungsfrei fuhr und breite Zustimmung bei den Reisenden fand.

Die **Transregio Deutsche Regionalbahn** hat Ende Mai den Betrieb auf den Strecken Kaiserslautern – Landstuhl – Kusel und Andernach – Mayen aufgenommen; im August weiter bis Kaiseresch. Im Juni übernahm sie den SPNV auf der Strecke Bullay – Traben-Trarbach. Sie fährt mit modernen Triebwagen.

Zweifrequenzlok E 185 für DB Cargo: Die Firma Adtranz hat von DBCargo den Auftrag für 400 Zweifrequenzloks erhalten. Der grösste Auftrag seit 50 Jahren. Die Lieferung soll in Raten erfolgen, 50 Stück/Jahr ab 2001 *(vergl. Beitrag „INNOTRANS.)*.

Der **Berliner Ostbahnhof**, für 63 Mio DM saniert, wurde im Juli eingeweiht. Der Ostbahnhof bleibt weiterhin Endpunkt der ICE-Verbindungen in Ost-Westrichtung sowie Knotenpunkt für den Fern- und Nahverkehr. Täglich wird der Bahnhof von ca. 450 Nah- und Fernverkehrszügen sowie über 1000 S-Bahnzügen frequentiert. Polen, Tschechien, Ungarn, Schweiz, Österreich, Frankreich, Schweden und die Niederlande sind mit internationalen Zügen angebunden. Bereits am 1.12.99 wurde ein Intercity-Hotel (Investitionssumme ca. 90 Mio DM) eingeweiht und im Bahnhof selbst wurden etwa 50 Läden eingerichtet.

Die **Gewerkschaft der Lokomotivführer (GdL)** hält es für weniger wichtig, ob das **Netz bei der Bahn** bleibt oder nicht, vielmehr müssten Bahn, Bund und Länder ein Bestandsnetz 2010 festlegen, das erhalten werden solle. Dieses Netz dürfe nicht nur Prestigestrecken enthalten, sondern müsse auch den ländlichen Raum versorgen. Für die Finanzierung dieses Netzes müsse der Bund aufkommen – so wie für die Strasse auch. Es könne nicht sein, dass die ohnehin schon im Wettbewerb benachteiligte Bahn auch noch für den Erhalt und Ausbau des Streckennetzes zur Kasse gebeten wird.

Die **Europäische Investitionsbank (EIB)** (Sie ist die Institution der EU für langfristige Finanzierungen; Anteilseigner sind die Mitgliedstaaten der EU. Sie nimmt die Mittel auf dem Kapitalmarkt auf; 1999 beliefen sich die Ausleihungen der EIB auf etwa 30 Mrd Euro) gewährt den europäischen Bahnen ein **Darlehen von 105 Mio Euro für Kauf und Bestellung von bis zu 7000 Güterwagen.** Darlehensnehmer ist die AAE Wagonfinance, Luxemburg. Insgesamt erhält die AAE Mittel in Höhe von 350 Mio Euro. Die Wagen verschiedener Bauart werden max. 120 km/h fahren können und haben Achslasten von bis zu 22,5 t. Die AAE wird die Waggons auf Leasingbasis den europäischen Eisenbahngesellschaften zur Verfügung stellen. Damit soll ein Beitrag zur Verlagerung von Verkehren von der Strasse geleistet werden. AAECargo ist in der Schweiz eingetragen. Das 1991 eingetragene Unternehmen befindet sich im Besitz der deutschen **AAE Ahaus Alstätter Eisenbahn und der amerikanischen GATX Corporation.**

Alle sechs Monate werden Soldaten und Material der **US-Streiträfte im Kosovo** nach dem sogenannten Rotationsverfahren ausgetauscht. Die erste Rotation konnte im Juni mit Hilfe von DB Cargo und den beteiligten Bahnen erfolgreich abgeschlossen werden.
Über einen Zeitraum von vier Wochen wickelte DBCargo den Hin- und Rücktransport von Militärgerät und Fahrzeugen ab. In insgesamt 29 Zügen gelangten die Gerätschaften von Skopje über Griechenland, Bulgarien, Rumänien, Ungarn und Österreich in den Raum von Nürnberg. DB Cargo stellte alle erforderlichen Wagen einschliesslich der Reisezugwagen, die an die Züge angekoppelt wurden.

Das Projekt von Lufthansa und DB AG, in verschiedenen Städten das **Gepäck am Vorabend des Fluges am Bahnhof einzuchecken**, ist von zu wenigen Reisenden genutzt und deshalb eingestellt worden.

Misere bei den Neigezügen der Baureihe 611: Die erst zum Sommerfahrplan zurückgekehrten Züge sind erneut von erheblichen Problemen betroffen (Motor, Klimaanlage, Neigetechnik). Von den 30 in Kaiserslautern stationierten Züge befanden sich Mitte August 15 Garnituren in der Werkstatt. Alle Züge sollen nun zum vierten Mal generalüberholt werden. DB Regio hofft, dass die Züge zum Fahrplanwechsel 2001 zur Verfügung stehen.

Mit der **Einstellung des D 318/319 zwischen Berlin und Malmö**, der am 23.9. zum letzten Mal verkehrte, hat die DB AG sich die Konkurrenz selbst auf die Schiene geholt. Ab Ende September wird die Georg Verkehrsorganisation (GVG) eine adäquate Nachtzugverbindung nach Schweden anbieten. Damit übernimmt erstmals ein Privatunternehmen einen Fernzug der DB.

25 Bahnhöfe werden von der DB AG mit einem Gesamtvolumen von 1,1 Mrd DM (Eigenmittel, Zuschüsse von Ländern und Kommunen, Leasingverträge) **revitalisiert**: Aachen Hbf, Berlin-Lichtenberg, Berlin-Ostbf., Berlin Zoo, Bielefeld Hbf., Bochum Hbf., Bremen Hbf., Frankfurt/Oder, Gelsenkirchen Hbf., Kiel Hbf., Koblenz Hbf., Mainz Hbf., Mannheim Hbf., Mülheim/Ruhr, Münster Hbf., Nürnberg Hbf., Oberstdorf, Oldenburg, Oranienburg, Rostock Hbf., Siegburg, Stralsund, Weimar und Wiesbaden Hbf..

Während bundesweit über 250 Nebenstrecken der Bahn gefährdet sind, hat die **Gummersbacher Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft im Bergisch-Märkischen Raum (EBM)** drei bedrohte Nebenstrecken in der **Eifel** für 10 Jahre von

der DB gepachtet mit einer Option auf weitere 10 Strecken. Die drei Strecken sind: Gerolstein – Kaiseresch, Gerolstein – Prüm – Pronsfeld und das Gleis von Jünkerath über Losheim zur Bundesgrenze.
Das Unternehmen meint, dass es mit den Nebenstrecken etwas anfangen könne, wofür sich die DB nicht interessiert; es kauft eine Weiche z.B. für 20 000 DM, während die DB 120 000 DM dafür ansetzt. Für die Sanierung der drei Eifelstrecken hat die DB mit 8 Mio DM kalkuliert, während EBM dafür 3 Mio DM veranschlagt. Dass so viele Gleise bei der DB vor sich hin rosten, liege daran, dass die DB nicht einmal mehr das Geld hat, sie herauszureissen. Die EBM hat Zweifel, ob die DB wirklich um jeden Kunden kämpft. DB Cargo hat auf der Strecke Gerolstein – Kaiseresch die letzten Bahnkunden regelrecht vergrault. Die Kunden seien gefragt worden, ob sie das Bisschen Güterverkehr nicht lieber auf die Strasse verlagern wollen. Am Ende hat die DB einfach die Transportverträge gekündigt. Die EBM ist jedenfalls zuversichtlich, dass sie weitere Kunden im Güterverkehr gewinnt.

Die DB AG will 1000 für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigte und damit in ihrer Vorhaltung **unwirtschaftliche Bahnhöfe verkaufen**. Die Bahn wickelt den Verkauf mit dem Ring Deutscher Makler ab. Der Grossteil der Bahnhöfe befindet sich in den neuen Bundesländern. Auf den Zugverkehr hat der Verkauf keine Auswirkungen.

Signalkabel werden in der Regel in der Erde, in PVC-Halbschalen oder als Luftkabel verlegt. Überlegungen, kostengünstigere Verlegemethoden zu finden, führten zur **Schienenfussverkabelung**. Kabeldurchmesser von grösser als 29 mm sind jedoch für die Schienenfussverkabelung ungeeignet, weil sie sonst bei Stopfarbeiten komplett aus dem Schienenfuss entfernt werden müssten. Auf einer Pilotstrecke werden sie erprobt.

Andere Verkehrsträger

Die Initiative, den Freitag, den 22.9.2000 als **autofreien Tag** zu begehen, hat den Strassenverkehr nicht entlastet. Vielerorts gab es das gewohnte Verkehrschaos. Von einem vermehrten Umstieg auf den öffentlichen Verkehr war nichts zu merken. In Deutschland beteiligten sich 70 Städte an der Aktion. Nach Polizeiangaben wurde der autofreie Tag nur wenig beachtet.

Das Oberlandesgericht in Düsseldorf hat am 2.8.2000 der deutsch-dänischen Reederei Scandiclines **die alleinige Nutzung des Fährhafens Puttgarden zugesprochen**. Damit ist der langjährige Streit um die Öffnung des Hafens für andere Fährdienste entschieden. Ihnen bleibt nur noch die Möglichkeit, einen eigenen Fährhafen auf Fehmarn zu bauen. Sie wollen nunmehr neben dem Fährhafen Puttgarden einen eigenen Fährhafen bauen.

Ausland

In Schweden ist das Bahnprivatisierungsmodell gescheitert. Nur wenige Monate nach der Übernahme des Personenverkehrs auf der Westküstenstrecke Malmö – Göteborg am 10.1. hat die **Sydvesten AG bereits im April Konkursantrag gestellt.** In der Öffentlichkeit wurde vor allem die katastrophale Betriebsabwicklung mit hohen Verspätungen kritisiert. Vom Verkehrsministerium wurde eingestanden, dass der Übergang auf die neuen Verkehrsunternehmen für die Reisenden zu nicht akzeptablen Schwierigkeiten geführt hat. Vor einer weiteren Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes wird deshalb nach neuen Konzepten gesucht.

Wenn auch Deutschland beim Bau der 326 km langen **Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Taipei und Kaoshiung** praktisch leer ausgegangen ist, hat nunmehr die deutsche Baufirma Bilfinger und Berger den Auftrag bekommen, 80 km der Strecke zu bauen. Von dem Auftragsvolumen von 2,6 Mrd DM fällt die Hälfte an Bilfinger und Berger. Dies ist der grösste Auftrag in der Geschichte der Baufirma. Zusammen mit einem taiwanesischen Partner soll die Strecke innerhalb von vier Jahren gebaut werden.

Cargo Combi Schweiz: Unter dieser Firma startete die Zusammenarbeit von sechs Partnern, bestehend aus SBB, BSL, der Mittelthurgaubahn (MThB), Strassentransportunternehmen und Handel (Migros), die den Kombi-Verkehr auf kurzen Entfernungen verbessern wollen. Zwischen den Terminals Dietikon bei Zürich und Genf werden Wechselbehälter im Nachtsprung in Regelzügen befördert.

Der viel zu lange vernachlässigte Ausbau der **Hochgeschwindigkeitsstrecke vom Kanaltunnel nach London** kommt voran. Kürzlich konnte der North Down Tunnel (mit 3,2 km längster Tunnel auf der Insel), der etwa in der Mitte der 109 km langen Strecke liegt, durchbrochen werden. Es handelt sich um einen doppelgleisigen Einröhrentunnel in 90 m Tiefe. Die gesamte Strecke soll voraussichtlich 2007 in Betrieb gehen. Die Kanaltunnelanbindung wird in zwei Abschnitten gebaut, von denen der erste voraussichtlich 2003 realisiert wird. Die Reisezeiten nach Paris und Brüssel werden dann 2 Std und 20 Min bzw. 2 Std. betragen.

Der **kanadische Bombardierkonzern** übernimmt von Daimler-Chrysler für einen Preis von 790 Mio Euro deren Bahntochter **Adtranz** und wird somit Weltmarktführer. Bombardier kommt mit Adtranz zusammen in der Verkehrstechnik auf einen Umsatz von mehr als 10 Mrd DM. Adtranz hatte 1999 einen Umsatz von 3,6 Mrd Euro, lag aber noch tief in der Verlustzone, wies aber im zweiten Quartal 2000 erstmals ein ausgeglichenes Ergebnis auf. Bombardier betätigt sich mit Aktivitäten in der Schienentechnik, im Flugzeugbau, im Finanz- und Freizeitbereich. Im vergangenen Geschäftsjahr hatte das Unternehmen einen Umsatz von rund 13,6 kan. Dollar (gut 19 Mrd DM), davon 3,4 Mrd kan. Dollar im Bahnbereich.

Es ist für Aussenstehende kaum zu verstehen, dass dem Strassentunnel unter dem **österreichischen Semmering** zugestimmt und der Eisenbahnbasistunnel abgelehnt wird. Bei der Abstimmung um den Basistunnel der Bahn brachte der niederösterreichische Innenminister durch sein Veto das Projekt zu Fall, weil die Abstimmung einstimmig erfolgen musste. Die endgültige Entscheidung über den Bau liegt nun beim Verfassungsgerichtshof. Während die Baumaschinen für den Eisenbahntunnel stillstehen, will die österreichische Strassenbau AG bereits im Oktober mit den Arbeiten beginnen. Hier ist das Problem des Naturschutzes aus der Welt, aber die Finanzierung ist noch nicht gesichert. Es soll mit Hilfe der Lkw-Maut finanziert werden, die jedoch erst 2002 erhoben werden soll.

Am 30.9.2000 geht ein Kapitel moderner Seefahrt zu Ende. Die beiden weltweit grössten **Luftkissenfahrzeuge**, die „Princess Anne" und die „Princess Margaret", werden zu ihrem letzten Schwebeflug über den Kanal ansetzen. Die Fähren seien zu klein und unwirtschaftlich und sollen durch geräumigere Fähren ersetzt werden. Erfunden hatte die Luftkissenboote Christopher Cockerell in England. 1986 stellte er die Fähren, die 30 Autos und 254Passagiere befördern konnten, in Dienst. Wir glauben, dass der Kanaltunnel letzten Endes diese Fähren vertrieben hat.

Ein **Bohrprogramm für den Brennerbasistunnel** wurde Ende August gestartet. An acht Bohrstellen wird durch eine Arbeitsgemeinschaft von Unternehmen aus der Schweiz, Österreich und Italien der Aufbau des Gebirges untersucht.

Die **SBB** wollen eine substanzielle Beteiligung von mindestens **34 % an der BLS** erwerben. Beide Bahnen wollen künftig enger zusammenarbeiten. Während die SBB den Personenfernverkehr und das landesweite Netzmanagement übernehmen, wird die BLS das Berner S-Bahn-Netz betreiben. Im Güterverkehr will die SBB den Einzelwagenverkehr übernehmen, während der Ganzzugverkehr auch weiterhin getrennt bleibt. Auch DBCargo will sich an der BLS beteiligen. BLSCargo will jedoch 51 % behalten. BLS und DBCargo sind bereits durch einen Kooperationsvertrag seit 1998 miteinander verbunden.

Die Wirtschaftskammer Tirol (WTK) hält den KV über den **Brenner** zwar für notwendig, aber auch für teuer. Ohne die Verwendung von Steuermitteln wäre er nicht möglich. Der Anteil der Bahn am gesamten Güterverkehr über den Brenner beträgt 25 %, davon entfallen auf den KV zwei Drittel oder anders gesagt der KV hat einen Anteil am gesamten Güterverkehr von einem Sechstel.
Insgesamt wurden 1999 auf der RoLa Ingolstadt/Manching – Brenner 107 655 Lkw befördert (+ 5,8 % gegenüber 1998). Pro Werktag entspricht dies 370 Lkw. Davon beträgt der EU-Anteil 72 %. Nur ein Prozent kam aus Österreich selbst.
Die RoLa beziehungsweise die Kombiverkehre haben allerdings auch ihren Preis. Pro Lkw zwischen Manching und dem Brenner sind unter Berücksichtigung verschiedener Rabatte 280 Euro zu bezahlen. Seit 15.2.1999 werden Preisermässigungen gewährt. Somit kostet eine Fahrt am Tag 180 Euro und in der Nacht 230 Euro ohne Mehrwertsteuer. Das heisst mit anderen Worten es werden Steuermittel zur Abdeckung gemeinwirtschaftlicher Kosten verwendet.

Jährlich, so die WTK, wendet der österreichische Staat seit 1994 80 Mio Euro aus Steuermitteln für den gesamten KV auf.
Für den UKV werden rund ein Drittel der 80 Mio Euro an Steuergeldern verwendet.

Personalia

Klaus Bernhard Bapp, bisher Vorstandsmitglied der Adam Opel AG, trat am 1.9. in den Dienst der DB AG ein und übernimmt ab 1.1.2001 das Ressort Einkauf von Wolfgang Gmeinhard (60). Letzterer scheidet zu Ende 2000 aus dem Konzern aus.

Dr. Friedrich Zimmermann, von 1989 bis 1991 Bundesminister für Verkehr, vollendete am 18.7.99 das 75. Lebensjahr.

Prof. Peter Lisson (64), Beauftragter für die Konzernleitung der DB AG, ging Anfang Oktober in den Ruhestand, sein Nachfolger wurde Graf von der Schulenburg.

Dipl.-Ing. Horst Stuchly wurde am 7.10. 60 Jahre alt. *Die GRV gratuliert dem Jubilar sehr herzlich und wünscht ihm weiterhin recht viel Erfolg in seinem schwierigen Amt.*

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).

Impressum

Herausgeber und Redakteur:
Senator e.h. Dr.-Ing. Alfons Thoma
Amsterdamerstr. 10, 53117 Bonn, Tel 0228/6899982
Fax 0228/6899984 Email AThoma 1998@aol.com

Vorstand der GRV
Dr. Alfons Thoma, Bonn
Geschäftsführ. Vst. Mitgl. Werner Kammer
Prof. Dr. Dieter Witt, München

Beirat der GRV
Dr. Werner Dollinger, Bundesminister a.D., Neustadt a.d.Aisch; Heinrich von Arnim, Bonn; Dr. Dieter Felgenteu Gauting; Dr. Gunther Ellwanger, Paris; Dr. Karin Jäntschi-Haucke, München; Helmut Steininger, Regensburg.

Bankverbindungen: Stadt-Sparkasse Düsseldorf, Konto 45 004 652 (BLZ 300 501 10)
Postgiroamt Essen, Konto 63284-431 (BLZ 360 100 43)

Alle Artikel, die mit dem Namen eines Autors versehen sind, geben seine Meinung und nicht die der GRV wieder!