Folge 57 Januar 2003

GRV-Nachrichten

Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e.V. (GRV)
Bromberger Str. 5 • 40599 Düsseldorf • Tel./Fax 02 11 / 74 15 07 • www.grv-ev.de

Europäische Verkehrspolitik

Förderrichtlinie für Terminals

Keine Einwände hat die EU-Kommission gegen die deutsche Beihilferegelung für den Bau und die Erweiterung von Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV). Die Kommission genehmigte am 2.10. die in Deutschland von 2002 bis 2005 geltende „Förderrichtlinie" mit einem Volumen von 110,5 Mio. Euro, die Privatunternehmen bei der Errichtung von KV-Terminals unterstützen soll. Ziel ist es, Verkehr von der Straße auf Schiene und Binnenwasserstraße zu verlagern.
Die Kommission begründet ihre Entscheidung auch damit, dass beim Bau neuer Terminals nur dann Zuwendungen gewährt würden, wenn für den Betrieb der Anlage eine Ausschreibung erfolge. Würden Fördermittel für den Ausbau bestehender Terminals beantragt, so bestehe ebenfalls eine Ausschreibungspflicht, sofern die Beihilfe bei 50 oder mehr Prozent der anrechenbaren Kosten liege. Sämtliche kofinanzierten KV-Anlagen seien öffentlich, das heißt allen Nutzern diskriminierungsfrei zugänglich, so die Kommission.

Resolution: „Finanzierung der Europäischen Eisenbahninfrastruktur"

Durch Sanierungen und Neuinvestitionen soll eine moderne leistungsfähige Infrastruktur als Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Revitalisierung der europäischen Bahnen geschaffen werden. Eine Sicherstellung des Investitions- und Instandhaltungsbedarfs aus den verfügbaren öffentlichen Mitteln ist weder über nationale Kassen noch über den Haushalt der Europäischen Union gewährleistet. Die Finanzierung von Investitionen und Instandhaltungsmaßnahmen wird nur mit öffentlichen Mitteln möglich sein. Dementsprechend wurde **von den europäischen Bahnen** die Verantwortung der Mitgliedsstaaten und der Europäischen Union nachdrücklich unterstrichen, in ihren Haushaltsplanungen den Investitionsbedarf sowie den ungedeckten Aufwand für Instandhaltungsmaßnahmen im Eisenbahnsektor zu berücksichtigen.
In der Resolution wird die europäische Verkehrspolitik

Inhalt (u.a.)

Europäische Verkehrspolitik

EU-Ministerrat genehmigt Dieselsubventionen 3
EuGH kippt Luftverkehrsabkommen 3
RailNet Europe 4
Sechs Jahre Thalis 5

Verkehrspolitik in Deutschland

Manfred Stolpe, neuer Bundesverkehrsminister 7
Ökosteuer 8
Schwarzfahren wird teurer 9

Schienenverkehr

Umsätze der DB AG in den ersten acht Monaten 10
Der grosse Fahrplanwechsel 11
Bahnfahrten im Fernverkehr ab 15.12.02 12
DB AG beruft Beirat 13
Memorandum des Beirates 13
Pladoyer für eine wirtschaftliche, zuverlässige und sichere Bahn 14
Streit um Ergänzungstarifvertrag für DB Regio 17
Bahn droht im Streit um Flugbenzinsteuer 17
Innotrans 18
Bahn will auf Zugbegleiter verzichten 21
Plädoyer für Anschlussgleis und Einzelwagenverkehr 24
Freihändige Vergabe von SPNV-Leistungen möglich 25

Andere Verkehrsträger

Lkw-Maut kommt im August 2003 28
Benzin ohne Schwefel 28
Billig Fliegen 29
Umweltfolgen d. Luftverkehrs werden nicht bezahlt 29
Bund stoppt Flussausbau 30

Ausland

Ära Railtrack am Ende 30
Cargo domino 30

Kurzberichte 31
Literatur 32
Personalia 32

AUSGEZEICHNET. HOCH DIE TASSEN.

DIE ASSEKURATA VERFOLGT UNS. MIT PREISEN.

Sollten wir vielleicht fliehen? Oder ablehnen? Nein, wir stehen dazu, daß uns die Assekurata zum dritten Mal hintereinander „exzellent" findet. Und uns sogar ihr Siegel drauf gibt.

Service-Telefon
0180 2 757-757
www.devk.de

DEVK
VERSICHERUNGEN

aufgefordert, schnellstmöglich auch Voraussetzungen für alternative Formen der Finanzierung zu schaffen. Mit einem kohärenten Rechtsrahmen soll ermöglicht werden, auch private Investoren für den Eisenbahnsektor zu gewinnen. Die Europäische Verkehrspolitik wird aufgefordert, alle Regulierungsinitiativen zur Gestaltung der neuen europäischen Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor darauf zu überprüfen, ob sie die richtigen Anreize für Zuflüsse privaten Kapitals in den Sektor setzen. Eine Zukunft für die Bahnen in Europa kann es nur geben, wenn durch einen rationalen und kohärenten Regelungsrahmen die Voraussetzungen für das Vertrauen privater Investoren in die marktgerechte Verzinsung ihres eingesetzten Kapitals gegeben sind.

EU-Ministerrat genehmigt Dieselsubventionen

Frankreich, Italien und die Niederlande dürfen noch bis Ende 2002 ihren Spediteuren Nachlässe bei der Dieselsteuer gewähren. Dies segneten die EU-Verkehrsminister bei ihrer letzten Ratssitzung einstimmig ab – zum Entsetzen der EU-Kommission. Diese hatte die nationalen Vergünstigungen als nicht vertragskompatibel eingestuft und untersagen wollen, weil die Abschläge bis zu 5 Cent pro Liter den Tatbestand des Preisdumpings erfüllten. Die Minister nutzten eine Sonderregelung des EU-Vertrages aus, der zufolge die Kommission mit einem einstimmigen Beschluss überstimmt werden kann. Dagegen kann sie sich nur mit einer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof zur Wehr setzen; jedoch hat sie bereits angekündigt, darauf zu verzichten.
Wie kam es, dass alle Länder dieses Spiel mitspielten? Immerhin hatte die deutsche Bundesregierung monatelang Vorbehalte gegen die „Erleichterungen" geäußert. Mit der LKW-Maut versucht sie auch die Gegenrichtung zu höheren Preisen und einer gerechten Anlastung der Kosten einzuschlagen. Ähnliches ist auch von Österreich bekannt. Beide Länder haben sich mit ihrem Votum nun selber unglaubwürdig gemacht. Warum? Der deutsche und der österreichische Verkehrsminister gingen davon aus, dass, wenn anderen Ländern Sonderwünsche erfüllt werden, dann muss auch die Zustimmung zu Kohlesubventionen für Deutschland und ein bisschen mehr Zeit für die österreichische Ökopunkteregelung möglich sein. Nur schwach wurde dementiert, dass offensichtlich ein Kuhhandel stattgefunden hat, auf Kosten der Umwelt und der Bevölkerung entlang der Straßen.

Tempobegrenzer auch für leichte Lkw ab 3,5 t Europa-Parlament verabschiedet Richtlinie

Das Plenum des Europäischen Parlaments hat im September die EU-Richtlinie zur Einführung von Tempobegrenzern für leichte Lkw ab 3,5 t verabschiedet. Somit steht dem Inkrafttreten der Richtlinie nichts mehr im Weg. Demnach müssen alle neuen leichten Nutzfahrzeuge zwei Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgerüstet werden. Mit der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt wird noch vor Ende des Jahres gerechnet, so dass Tempobegrenzer voraussichtlich 2005 Pflicht sein dürften.
Nachgerüstet werden müssen Fahrzeuge, die nach dem 1. Oktober 2001 zugelassen wurden und die Euro3-Norm erfüllen. Für Fahrzeuge, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, beträgt die Frist für den nachträglichen Einbau drei Jahre, für Fahrzeuge im innerstaatlichen Verkehr vier Jahre. Der Tempobegrenzer soll automatisch eingreifen, wenn der Fahrer dauerhaft zu schnell fährt. An der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h wird die Richtlinie nichts ändern. Um in Gefahrensituationen oder bei Überholmanövern eine Reserve zu haben, soll der Begrenzer auf 90 km/h Höchstgeschwindigkeit eingestellt werden.

Die GRV meint, dass es viel zu lange dauert, bis die Tempobegrenzer zur Pflicht werden. Es fragt sich, ob es für Lkw-Fahrer leichter werden wird, denn die meisten sind immer einem hohen Druck ausgeliefert, um ihre Termine zu wahren.

EuGH kippt Luftverkehrsabkommen Verträge werden künftig zentral von Brüssel abgeschlossen

Deutschland muss die „Lufthoheit" bei internationalen Flugverkehrsabkommen an Brüssel abgeben. Nach einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) in Luxemburg vom 5.11.02 verstoßen die bilateralen Open-Sky-Abkommen zwischen einer Reihe von EU-Mitgliedsländern und den USA gegen bestehende EU-Gesetze. Verträge etwa über die Vergabe von Start- und Landerechten für Transatlantikflüge wird künftig wohl die EU-Kommission stellvertretend für die gesamte Union mit den Vereinigten Staaten abschließen.

Bei den Open-Sky-Abkommen vereinbaren die beiden beteiligten Länder für ihre jeweiligen nationalen Fluggesellschaften Start- und Landerechte. Die Luxemburger Richter erklärten nun diese Nationalitätenklausel „als unvereinbar mit den Bestimmungen über das Niederlassungsrecht" der Gemeinschaft. Alle in der EU ansässigen Fluggesellschaften müssten hinsichtlich Transatlantikflügen in allen EU-Mitgliedstaaten wie inländische Unternehmen behandelt werden. Wird dies in die Tat umgesetzt, können europäische Airlines zukünftig etwa fusionieren, ohne dass sie wichtige Verkehrsrechte verlieren.

Die europäischen Fluggesellschaften sollen gleichberechtigt Passagiere und Fracht transportieren können, argumentiert die EU-Kommission. Sie verklagte deshalb 1998 neben Deutschland auch Großbritannien, Dänemark, Schweden, Finnland, Belgien, Luxemburg und Österreich vor dem EuGH.
„Eine Diskriminierung auf Grund der Nationalität ist einer der klarsten Verstöße gegen die EU-Verträge", sagte EU-

Kommissionssprecher Jonathan Faull. Die Brüsseler Behörde verlangt seit langem, dass Luftverkehrsabkommen für Drittstaaten auf EU-Ebene getroffen werden. Denn durch die bilateralen Abkommen würden exklusive Rechte für wenige Fluggesellschaften ausgehandelt, vor allem zum Vorteil für US-Airlines und zum Nachteil europäischer Gesellschaften.
Die EU-Kommission sass bereits vor der Urteilsverkündung in den Startlöchern. Sie habe mit Unterstützung der größten europäischen Fluggesellschaften bereits ein Konzept für ein Ab- kommen der Union mit den USA entwickelt, heißt es in einem Hintergrundpapier der Behörde. Dieses habe zum Ziel, „einen vollständig liberalisierten Markt zu schaffen". Der EU-Ministerrat müsse jetzt dafür grünes Licht geben, um die Diskussion mit den USA für einen „gemeinsamen transatlantischen Luftraum" zu beginnen.
Nach diesem Urteil fällt ein wesentliches Hindernis für Fusionen zwischen europäischen Fluglinien weg. Diese Abkommen benachteiligen unzulässig die Fluggesellschaften anderer EU-Länder. Dies sei eine unerlaubte Diskriminierung. Alle europäischen Fluggesellschaften müssten in allen EU-Staaten wie inländische Unternehmen behandelt werden. Zudem regelten die Verträge Fragen, für die Brüssel zuständig sei, etwa die Flugpreise innerhalb der EU. Die bilateralen Verträge galten bisher als Hürden, weil die Flugrechte bei einer Übernahme nicht an einen ausländischen Partner übertragbar sind. Außerdem können die Gesellschaften vor einem Flug in die USA nun noch andere europäische Ziele ansteuern: Jetzt ist es etwa für deutsche Fluggesellschaften auch nach einer Zwischenlandung in Belgien noch möglich, in die USA und dort ungestraft von einem Flughafen zum anderen zu fliegen. Die EuGH-Richter urteilten außerdem, dass die beklagten EU-Staaten mit den Amerikanern über die beiden Bereiche Flugpreise und computergesteuerte Buchungssysteme keine Vereinbarungen hätten treffen dürfen. Die EU-Staaten könnten mit Dritten darüber nicht im Alleingang entscheiden.

Grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr – Forderungen der Allianz pro Schiene an die EU

Die Allianz pro Schiene hat im Oktober 2002 folgende Forderungen an die Europäische Union (EU) zum grenzüberschreitenden Schienenverkehr gestellt:

1. Alle EU-Mitgliedsländer sollen bis 2003 den Markt für den grenzüberschreitenden Güterverkehr öffnen. Außerdem soll die EU zusätzliche Normen verabschieden, die auch den Zugang zu den letzten Meilen zum Kunden gewährleisten.

2. Alle Verkehrsträger sollen die Schieneninfrastruktur zu fairen Preisen nutzen. Langfristig sollen dabei auch die externen Kosten einbezogen werden, beispielsweise Kosten, die durch den Verbrauch oder die Beeinträchtigung der natürlichen Ressourcen entstehen, Unfall- und deren Folgekosten, aber auch schlecht bezifferbare Kosten, wie die Verminderung der Lebensqualitätät durch Lärm und Abgase.

3. Die EU soll den weiteren Ausbau des grenzüberschreitenden Verkehrs finanzieren. Die Allianz pro Schiene ist der Ansicht, dass auch eine temporäre Bevorzugung der Schiene gerechtfertigt ist, um den Investitionsrückstand aufzuholen.

4. Die technischen Standards des Netzes müssen angeglichen werden. Die Allianz pro Schiene fordert Initiativen und Mittelbereitstellungen der EU, der Mitgliedsländer, der Industrie und der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

5. Des Weiteren fordert die Allianz pro Schiene das vereinfachte Verfahren bei der Grenz- und Zollabfertigung auch für Privatbahnen. Es galt bisher nur für die Staatsbahnen. An die Stelle der Entrichtung von Sicherheitsleistungen soll ein „Haftungsfonds Privatbahnen" treten.

6. Ein einheitlicher europäischer Lokführerschein muss eingeführt werden. Außerdem muss die Verkehrssprache für den grenzüberschreitenden Verkehr vereinheitlicht werden. Darüber hinaus müssen Mindeststandards für die Qualifikation des Personals im grenzüberschreitenden Verkehr, wie Zugbegleitpersonal, Beschäftigte in Ausbesserungswerken, Fahrdienstleitung, Rangierer und Wagenmeister festgelegt werden.

7. Eine hohes Sicherheitsniveau muss in allen Verkehrsbereichen gewährleistet werden. Beispielsweise müssen soziale Arbeitsbedingungen, wie Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten harmonisiert und deren Einhaltung strikt überwacht werden.

8. Der Lärmschutz der Infrastruktur und der Schienenfahrzeuge muss verbessert werden. Außerdem müssen Abgasemissionen von Dieselfahrzeugen reduziert werden. Hierzu müssen sowohl EU- als auch nationale Regierungen Grenzwerte aufstellen und ausreichende Mittel bereitstellen. Den Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen aber geeignete Übergangsfristen eingeräumt werden.

Die GRV stimmt den Forderungen der Allianz pro Schiene weitgehend zu. Die Forderungen gehen ihrer Ansicht nach jedoch nicht weit genug. Es fehlen z. B. die Forderungen nach einer Kerosinsteuer für die Luftfahrt. Die Anpassung der Mehrwertsteuer, die spezielle Forderung nach Finanzierung der Interoperabilität (ETCS), d. h. auch Mitfinanzierung der Einrichtungen auf den Fahrzeugen u. a. mehr.

RailNetEurope Netzbetreiber aus 16 Ländern beschließen gemeinsamen Vertrieb von Trassen

Auf der InnoTrans in Berlin unterzeichneten im September Schienennetzbetreiber fast aller EU-Länder sowie

Norwegen, Ungarn und die Schweiz einen Vertrag zu RailNetEurope (RNE).
Seit 2000 wurde RailNetEurope im Rahmen eines internationalen Projektes des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) unter dem Arbeitstitel Trans-European Rail Freight Network (TERFN) vorbereitet.
Ziel der Kooperation ist, den europäischen, grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu vereinfachen und zu stimulieren. Über den Abbau betrieblicher und administrativer Barrieren hinaus sollen gemeinsame Marketing- und Vertriebsstrukturen aufgebaut und somit die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene entscheidend verbessert werden. Letztlich wird RailNetEurope gegenüber den Kunden wie „ein" europäischer Schieneninfrastrukturanbieter auftreten. Nationale Netzzugangsregelungen werden durch den Vertrag nicht berührt.

RailNetEurope vermarktet das gesamte Netz der Vertragspartner, und ein One-Stop-Shop (OSS) pro Land betreut die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das heißt, für alle internationalen Verkehre gibt es – von der Anfrage über Abwicklung und Rechnungsstellung – nur noch einen Ansprechpartner im Vertrieb, der sich um alles kümmert. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen können dabei frei entscheiden, an welchen OSS sie sich wenden.
Schwerpunkt legt RailNetEurope vorerst auf den Güterverkehr. Doch auch im Personenverkehr können Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die Beratungs- und Serviceleistungen von RNE zurückgreifen.

RailNetEurope baut auf der bereits beschlossenen EU-Richtlinie 2001/14 als Rahmen auf. In drei Punkten geht die Kooperation jedoch entscheidend weiter:

1. Der Vertrag greift schneller – er gilt mit der Unterzeichnung vor Umsetzung der EU-Richtlinie in nationales Recht. Damit werden seit 24. September 2002 allen zum Fahrwegzugang berechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen international abgestimmte Trassen aus einer Hand angeboten.

2. Der Vertrag greift geografisch weiter – er gilt auch für Schieneninfrastrukturorganisationen aus Nicht-EU-Staaten.

3. Der Vertrag ist umfassender – er regelt nicht nur die in der EU-Richtlinie geforderte „Zuweisung von Trassen", sondern er sieht die Betreuung von Eisenbahnverkehrsunternehmen vor und nach einer internationalen Zugfahrt vor.

Sechs Jahre Thalys, fünf Jahre in Deutschland

Der Thalys (Der Name ist eine künstliche Konstruktion) wird von der Thalys International, einer Tochtergesellschaft der französischen und belgischen Eisenbahngesellschaften (mit Sitz in Brüssel), betrieben. Sie ist Partner der niederländischen und deutschen Bahnen.

Das Unternehmen hat sich als als feste Größe im europäischen Personenverkehr etabliert. Den Erfolg belegen nicht zuletzt die stetig wachsenden Fahrgast- und Umsatzzahlen: Im September beförderte der Thalys seinen 30 millionsten Fahrgast. Auf der Strecke Paris - Brüssel ist der europäische Hochgeschwindigkeitszug mit einem Marktanteil von 52 Prozent mittlerweile die Nummer 1 auf der Schiene. Der Jahresumsatz ist seit der Gründung des Unternehmens im Jahr 1997 von 115 Millionen Euro auf 294 Millionen Euro in 2001 gestiegen. Das entspricht einem netto Zuwachs von rund 156 Prozent in sechs Jahren. Für das aktuelle Geschäftsjahr rechnet Thalys International mit einem Rekordumsatz von 320 Millionen Euro.
Parallel dazu entwickelten sich die Fahrgastzahlen von 1,5 Millionen im Jahr 1996 auf 5,8 Millionen im vergangenen Jahr. Der Wachstumskurs gilt auch für Deutschland: Allein für die Strecke Köln - Brüssel - Paris wurden in den ersten neun Monaten dieses Jahres knapp 630000 Tickets verkauft. Bereits für 2007 plant Thalys International, jährlich 10 Millionen Fahrgäste quer durch Europa zu transportieren.
Der Thalys wird künftig in Europa weiter expandieren.

Geschichte:

1996: Der Auftakt des Thalys
Am 2. Juni geht der Thalys auf der Strecke Paris - Brüssel - Amsterdam/Lüttich in Betrieb. Mit dieser Verbindung eröffnet Thalys International das erste Hochgeschwindigkeitsnetz zwischen den drei europäischen Metropolen.
1997: Der Thalys fährt nach Disney und erobert Deutschland.
Seit dem 1. Juni 1997 fährt der Thalys über Brüssel auch ins Disneyland bei Paris.
Am 14. Dezember wird die Verbindung Köln - Aachen - Lüttich - Brüssel - Paris in Betrieb genommen. Die rheinische Metropole wird neben Aachen zur ersten deutschen Station im Thalys-Netz.
1998: Weiterer Ausbau des Netzes
Eröffnung saisonabhängiger Verbindungen in die Skigebiete der Französischen und Schweizer Alpen ab Belgien und den Niederlanden (Thalys Neige).
1999: Erhöhung der Taktfrequenz
Auf der Strecke Paris-Brüssel erhöht sich die Zahl der Verbindungen von 14 auf 21, zwischen Paris und Amsterdam von 2 auf 5.
Am 28. November fährt der Thalys einen neuen Zielbahnhof an: den Flughafen Charles de Gaulle.
2000: Willkommen in der Schweiz
Am 28. Mai steuert der Thalys zum ersten Mal regelmäßig die Schweiz an: von Brüssel geht es direkt nach Genf. In der Sommersaison startet der Thalys in den Süden: von Amsterdam geht es über Brüssel bis nach Valence (Thalys Soleil).
2001 Partnerschaft mit Air Franc

- Ab dem 25.3. chartert die Fluggesellschaft Thalys-Kontingente zum Ersatz der Flüge zwischen Brüssel und Roissy-Charles de Gaulle

- Zwischen dem 15.6. und 28.9. wird das Sommer-Spezial bis nach Marseille erweitert.
- Ab September 2001 gibt es 25 Verbindungen zwischen Paris und Brüssel.

2002: Alle 30 Minuten nach Paris

- Am 2.9. bekam der Thalys sein eigenes Gleis am Gare du Nord in Paris – die Taktfrequenz zwischen Paris und Brüssel wird um 3 auf 28 Verbindungen/Tag erweitert.

2002 Ausblick: Von Köln nach Paris in 3 Std. 50 Min.

Am 10. Dezember wird der neue Streckenabschnitt Leuven-Bierset in der Nähe von Lüttich eröffnet: Dadurch verringert sich die Reisezeit von Köln nach Paris auf weniger als 4 Stunden. Zu diesem Zeitpunkt ändert sich der gesamte Fahrplan im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz: **Ab dem 15. Dezember** hält der Thalys auch in Köln-Deutz und schafft somit eine direkte Anbindung an die Messe Köln. Durch Anschluss an beide Knotenpunkte im ICE-Netz in NRW verbessert sich das Interlining im Nah- und Fernverkehr. Die Verbindung nach Düsseldorf wird aufgelöst.

Verbindungen ab dem 15.12.2002

Paris/Brüssel:	28 mal pro Tag in 1 h 25
Köln/Brüssel:	7 mal pro Tag in 2 h 32 min
Köln/Paris:	7 mal pro Tag in 4 h 02 min
Amsterdam/Brüssel:	7/8 mal pro Tag in 2 h 38 min
Amsterdam/Paris:	7/8 mal pro Tag in 4 h 10 min
Brüssel/CDG Flughafen:	5 mal pro Tag in 1 h 15 min
Brüssel/Marne-la-Vallee - Disneyland Paris:	5 mal pro Tag in 1 h 30 min

Wegen fehlender Streckenausbauten kann von Köln bis Brüssel, auf belgischem und niederländischen Gebiet, zunächst nur mit Geschwindigkeiten unter 140/200 km/h gefahren werden. Von Lembeek (südlich von Brüssel) bis nach Paris und Marseille wird mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h gefahren.

Technische Details zum Thalys

(Version für den Betrieb auf deutscher Strecke)

Länge:	200 Meter
Gewicht pro Achse:	17 Tonnen
Gesamtgewicht (leer):	385 Tonnen
Anzahl Sitzplätze:	377 (Confort 1:120, Confort 2:257)

Anzahl der Traktionsmotoren: 8
Motortyp: synchroner Wechselstrommotor 8800 kW
Maximale Motorleistung: Höchstgeschwindigkeit 300 km/h

Süddeutsche Zeitung 8./2002

Verkehrspolitik in Deutschland

Verkehrspolitischer Rückblick auf die vergangene Legislaturperiode (insbesondere Teil Bahn)

Drei Minister waren tätig: Franz Müntefering, Reinhard Klimmt und Kurt Bodewig.
Grundlage war die Koalitionsvereinbarung von Oktober 1998.

Wichtigste Weichenstellung ist der Beschluss zur Einführung der Lkw-Maut gewesen. Mit ihrer Einführung wird die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs, vor allem gegenüber der Straße, aber leider nur ein Stück weit angeglichen. Die Umlenkung von Verkehren von der Strasse auf die Schiene wird als gering beurteilt. Die Mautgebühren sind beispielsweise im Vergleich zur Schweiz zu niedrig angesetzt.

Erfüllt hat die Regierung auch ihr Versprechen, die Kilometerpauschale in eine Entfernungspauschale umzuwandeln. Hierbei werden die Nutzer öffentlicher und umweltschonender Verkehrsmittel, wie Bahn und Fahrrad, den Autofahrern steuerlich gleichgestellt. Damit habe die einseitige Subventionierung für Besitz und Unterhalt des Autos endlich ein Ende. (siehe auch weiter unten; Der BUND plädiert für eine Abschaffung der Entfernungspauschale.)

Auch das Versprechen des Einstiegs in die Ökologische Steuerreform ist erfüllt worden. Zu kritisieren ist allerdings, dass sich mit der Einführung der Ökosteuer die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Vergleich zur Binnenschifffahrt und zum Flugverkehr sogar verschlechtert hat. Während die Schiene den vollen Mineralöl- und Ökosteuersatz pro Liter Diesel und den halben Ökosteuersatz auf jede verbrauchte Kilowattstunde Strom zahlt, sind Binnenschifffahrt und Flugverkehr nicht nur von der Ökosteuer befreit, sondern zahlen nicht einmal Mineralöl- beziehungsweise Kerosinsteuer.

Mit der Absicht der Koalition, die Bekämpfung des Schienenlärms zum Sonderprogramm zu machen, sei ein guter Anfang mit der Bereitstellung von erstmals 51 Millionen Euro gemacht worden. Wenn der Schienengüterverkehr wirklich zwischen 1997 und 2015 verdoppelt werden soll, dann ist dies schon aus Akzeptanzgründen der Bevölkerung notwendig.

Die Regierung hat auch die Regionalisierungsmittel von 6,1 Milliarden Euro in 1998 auf rund 6,75 Milliarden Euro im Jahr 2002 erhöht. Und bis 2007 sollen die Mittel sich bei einer Steigerungsrate von jährlich 1,5 Prozent auf rund 7,27 Milliarden Euro einpendeln.

Schließlich sind in der Angleichung der Investitionsmittel für Straße und Schiene erste Schritte gelungen. Zwar sind die Bahninvestitionen um 60 Prozent gesteigert worden, immer noch hat die Straße aber einen Vorsprung von 200 Millionen Euro.

Andererseits fehlt nach wie vor ein Verkehrskonzept, das die Voraussetzungen für die Verlagerung hoher Anteile des Strassen- und Luftverkehrs auf Schiene und Wasserstrassen schaffen soll. Der neue Bundesverkehrswegeplan wird erst in 2003 vorgelegt.

Insgesamt kann man davon ausgehen, dass der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene gestärkt wurde.

In der Auseinandersetzung mit der EU ist die Bundesregierung bei den Harmonisierungsdefiziten im Bereich der Steuer-, der technischen und der Sozialvorschriften nicht so weit vorangekommen, wie es wünschenswert gewesen wäre. Verschiedene Regeln der EU sind in nationales Recht umgesetzt worden. Der diskriminierungsfreie Zugang zum Schienennetz wurde gefördert. Netz und Betrieb blieben beisammen.

Dr. Manfred Stolpe, neuer Bundesverkehrsminister Er will Menschen Hoffnung geben

Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe

Die Bundesregierung hat für ein hohes Investitionsniveau bei den Verkehrswegen gesorgt! 2003 werden es etwa zwölf Milliarden Euro sein. Hinzu kommen bis zu einer Milliarde Euro aus dem Solidarfonds Fluthilfe. Das sind fast die Hälfte aller Investitionen des Bundes. Infrastrukturinvestitionen sind langfristige Vorauspolitik. Dazu gehört Planungssicherheit. Wir wollen die Zukunftsinvestitionen mit einem langfristigen Investitionsprogramm Mobilität absichern. Insgesamt werden wir noch vor Ablauf des Jahrzehnts 90 Milliarden Euro in die Modernisierung des Verkehrssystems investieren. Wir werden gezielt Engpässe und Staus auf den am meisten belasteten Autobahnen, auf der Schiene und auf den Wasserwegen beseitigen. Auf den Autobahnen werden wir Engpässe mit dem sechsstreifigen Ausbau von etwa 11 00 Kilometer beseitigen. Bei der Schiene können wir mit dem Programm bereits bis 2006 etwa 6000 Schienenkilometer sanieren und etwa 500 Kilometer neu- und ausbauen. Wir werden das Zukunftsprogramm auf einer soliden Grundlage erarbeiten. Diese Grundlage ist der Bundesverkehrswegeplan. Anfang des nächsten Jahres wird der Plan vorgelegt. Für diesen Plan

haben wir umfangreiche Analysen erarbeitet. Neben der Kosten-Nutzen-Analyse beachten wir auch die Umweltverträglichkeit der geplanten Maßnahmen. Es geht auch um strukturelle Reformen, denn um Mobilität dauerhaft zu sichern, brauchen wir mehr als Investitionen. Dazu gehört die LKW-Maut. Jetzt kommt die Verordnung zur Umsetzung der Maut. Wir wollen uns an die Absprachen mit dem Güterkraftverkehrsgewerbe halten. Genauso werden wir uns an die Zusage halten, dass die Einnahmen aus der Maut zu mehr als 50 Prozent wieder in die Verkehrswege investiert werden – und zwar **in alle Verkehrsträger**. Was wir brauchen, ist die Nutzung und Vernetzung aller Verkehrsträger. Die Schiene wird ihre wichtige Rolle im modernen Verkehrssystem behalten. Wir werden die Bahnreform vollenden! Dazu gehört:
Die Bahn muss und wird ein wirtschaftliches Unternehmen werden. Zuverlässigkeit, Servicefreundlichkeit, Kundenorientierung – das sind Aufgaben, die die Verkehrsunternehmen selbst zu lösen haben. Es ist zu schaffen!
Wir sollten den Menschen Hoffnung geben!

(Auszug aus der Regierungserklärung des neuen Verkehrsministers am 30.10. im Deutschen Bundestag)

Ökosteuer

Der Bundestag hat am 14.11. mit den Stimmen von SPD und Grünen zahlreiche Änderungen bei der Ökosteuer beschlossen. Damit wurde der erste Teil des rot-grünen Sparpakets verabschiedet. Das Gesetz tritt am 1. Januar in Kraft. Während Vertreter von SPD und Grünen in der Debatte die ökologische Lenkungswirkung der Abgabe herausstrichen, kritisierte die Opposition, mit der Ökosteuer wolle die Koalition lediglich ihre Haushaltslöcher stopfen.

Das Gesetz sieht vor, dass zahlreiche Ausnahmen von der Ökosteuer gestrichen werden. Im kommenden Jahr erwartet das Finanzministerium dadurch zusätzliche Einnahmen in Höhe von 1,4 Milliarden Euro. Unter anderem wird der ermässigte Steuersatz für das produzierende Gewerbe und die Land- und Forstwirtschaft für Strom und Heizöl von 20 auf 60 Prozent des Normalsatzes angehoben. Auch die Mineralölsteuer für Erd- und Flüssiggas steigt. Bei Erdgas von 3,476 Euro je Megawattstunde auf 5,50 Euro; bei Flüssiggas von 38,34 auf 60,60 Euro pro Tonne. Die Steuervergünstigung für Erdgas-Autos wird bis 2020 verlängert. Bei Nachtspeicherheizungen werden statt bisher 10,20 Euro von 2003 an 12,30 Euro pro Megawattstunde fällig. Von 2007 fällt die Steuervergünstigung ganz weg. Auch der Spitzenausgleich wird neu geregelt. Ist die Belastung durch die Ökosteuer für eine Firma höher als die Entlastung in der Rentenversicherung, wird die übersteigende Steuer zu 95 Prozent erstattet.

Politiker von CDU und CSU warfen der Koalition vor, ihr gehe es nur ums „Abkassieren". Der Umweltexperte der Unionsfraktion, Peter Paziorek, kritisierte, die Koalition benutze die Umweltpolitik, um ihr Scheitern in der Finanzpolitik zu kaschieren. Auch die von Rot/Grün behauptete Lenkungswirkung der Ökosteuer gebe es nicht. Der Rückgang des Kraftstoffverbrauchs sei vielmehr auf die verbesserte Antriebstechnik der Autos, sowie auf Tanktourismus im Ausland zurückzuführen. Der FDP-Politiker Carl-Ludwig Thiele sagte, der nationale Alleingang bei der Ökosteuer gefährde die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie.

Bundesumweltminister Jürgen Trittin (Grüne) wies die Vorwürfe zurück. Der Opposition gehe es lediglich um Ablehnung aus Prinzip. Die Emissionen von Autos und im privaten Bereich seien seit Einführung der Steuer gesunken. Der SPD-Politiker Reinhard Schulz sagte, bei dem Gesetz gehe es nicht um Steuererhöhungen, sondern um den Abbau von Subventionen. Nach den Worten des Umweltexperten der Grünen, Reinhard Loske, fließen 17 Milliarden Euro aus dem jährlichen Ökosteuer-Aufkommen von 18,4 Milliarden Euro in die Rentenkasse. 230 Millionen Euro würden für die Förderung von erneuerbaren Energien verwandt, 150 Millionen Euro für die Förderung der Gebäudesanierung. Nur eine Milliarde Euro werde für die Haushaltssanierung benutzt. Dabei handle es sich um „ein kurzfristiges Abweichen vom Pfad der Aufkommensneutralität" bei der Ökosteuer, räumte er ein.

Koalitionsvertrag: Rot-Grün setzt auf Nachhaltigkeit

„In der Verkehrspolitik sind die richtigen Weichen gestellt worden", sagte Gewerkschaftsvorsitzender Norbert Hansen. Das rot-grüne Bündnis setze ausdrücklich auf Nachhaltigkeit. „Das Festhalten an der Ökosteuer, die Senkung der Mehrwertsteuer für die Bahnen im Fernverkehr und die Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung auf innereuropäischen Flügen sind der richtige Weg". Der ökologisch sinnvollste Verkehrsträger werde gestärkt. Die Schiene biete ideale Voraussetzungen für die Herstellung der ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeit. Zurückhaltend äußerte sich Hansen zu den Vereinbarungen zum Bundesverkehrswegeplan, Er wies darauf hin, dass auch die Schiene besondere Berücksichtigung finden müsse. Ziel solle sein, die Bahn in der Fläche zu erhalten. Die Äußerungen des Ministers zu den geplanten Magnetschwebebahnprojekten wertete Hansen als „kritisches Signal". Damit scheine sich auf Bundesebene die Erkenntnis durchzusetzen, dass beide Vorhaben verkehrspolitisch überflüssig sind.

Koalitionsvertrag: 90-Milliarden-„Zukunftsprogramm Mobilität" verabredet

SPD und Bündnis90/Die Grünen haben in dem neuen Koalitionsvertrag das Ergebnis ihrer Verhandlungen über den Themenkomplex Verkehr unter der Überschrift "Mobilität für das 21. Jahrhundert" zusammengefasst.
Der Koalitionsvertrag sieht vor, die Investitionen des

Bundes in Straße, Schiene und Wasserstraßen auf dem erreichten Niveau fortzusetzen. Dabei sollen Schiene und Straße unter Einbeziehung der LKW-Maut, der Regionalisierungsmittel und der Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gleichwertig berücksichtigt werden. Mit einem 90-Milliarden-„Zukunftsprogramm Mobilität" will die Koalition die Steigerung der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur verstetigen. Auf der Basis eines neuen Bundesverkehrswegeplans sollen die Investitionen noch vor Ende dieses Jahrzehnts umgesetzt werden.

Für die finanzielle Unterstützung für den Bau von Anwendungsstrecken für die Magnetschwebebahntechnologie stehen auch weiterhin Bundesmittel in einer zugesagten Gesamthöhe bis zu 2,3 Milliarden Euro zur Verfügung.

Die LKW-Maut wird wie beschlossen 2003 eingeführt.
Die Preise der Mobilität sollten sich nach den verursachten Kosten richten. Die EU wird unterstützt in ihrem Bemühen im Hinblick auf die Preise der Mobilität auch externe Kosten einzubeziehen und hierbei eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen. Ungleichgewichte bei der Kostenanlastung auf die Verkehrsträger sollen abgebaut werden. Die Koalition fordert, dass der Abbau fiskalischer Belastungsunterschiede innerhalb der EU – auch unter Nutzung nationaler Spielräume fortgesetzt werden muss. Dies schließt den konsequenten Abbau aller europäisch nicht harmonisierten Subventionen innerhalb der einzelnen Verkehrszweige ein.

Ab 2005 soll der Mehrwertsteuersatz für den Schienenpersonenfernverkehr auf 7 Prozent reduziert werden.

Der Güterverkehr auf der Schiene soll sich nach dem Willen der neuen Koalition bis 2015 verdoppeln. Hierfür werden mit der Umsetzung des Konzeptes „Netz 21" und mit einer verbesserten Hinterlandanbindung der deutschen Häfen notwendige Voraussetzungen geschaffen. Die Errichtung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen soll gefördert werden. Die Koalitionsvereinbarung sieht ebenso eine gezielte Förderung des Kombinierten Verkehrs vor.

Die Verantwortung für das Streckennetz verbleibt in öffentlicher Hand.

Der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und der einfache Kundenzugang zu Fahrplandaten für alle Wettbewerber wird sichergestellt.

Die Ergebnisse der Task-Force „Schiene" werden konsequent umgesetzt werden. Die Koalition will den wechselseitigen Zugang für Güter- und Personenbahnen zu allen Netzen der Europäischen Union auf Basis von Diskriminierungsfreiheit und Gegenseitigkeit durchsetzen. Der Abbau von Hemmnissen für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr und die Entbürokratisierung des Eisenbahnrechts werden vorangetrieben.

Attraktive Angebote im Schienenverkehr sollen einen erheblichen Anteil der Punkt-zu-Punkt-Verbindungen im innerdeutschen Luftverkehr ersetzen, die Anbindung zentraler Flughäfen an die Schiene fortgesetzt werden.

Das Programm zur Lärmsanierung an Schienenwegen wird fortentwickelt werden und die Verkehrswirtschaft wird bei ihren Anstrengungen bei der Entwicklung und Anwendung von technologischen Innovationen zur Lärmminderung unterstützt werden.

Betriebssicherheit

Am 3. Oktober 2002 trat die Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) in Kraft. In ihr wird der Umgang mit ArbeitsmitteIn im Betrieb neu geregelt und eine Reihe bisher bestehender Verordnungen zusammengefasst. Die neue Verordnung setzt mehrere EG-Richtlinien in nationales Recht um und schafft ein einheitliches Anlagensicherheitsrecht.
Weitere Informationen hierzu im Internet unter www.bma.de

Schwarzfahren wird deutlich teurer

Schwarzfahren wird teurer. Wer künftig ohne gültigen Fahrausweis erwischt wird, muss mit einem so genannten erhöhten Beförderungsentgelt von bis zu 40 Euro rechnen. Bisher lag die Obergrenze bei 30 Euro. Der entsprechenden Verordnung stimmte der Bundesrat in seiner ersten Sitzung nach der Bundestagswahl in Berlin zu. Nach Schätzung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmer entstehen im öffentlichen Nahverkehr jährlich Einnahmeausfälle von mehr als 250 Millionen Euro durch Schwarzfahrer. Auf unterirdischen Bahnsteiganlagen gilt darüber hinaus in Zukunft ein Rauchverbot. Wer dagegen verstößt, Gegenstände aus den Fahrzeugen wirft oder hinausragen lässt, muss künftig 15 Euro Strafe zahlen. Wer nachweisen kann, dass er zum Zeitpunkt der Kontrolle nur seinen Fahrschein vergessen hatte, ist sieben statt bisher fünf Euro los. Das Bearbeitungsgeld für die Erstattung nicht genutzter Fahrausweise wird von derzeit 1,50 auf zwei Euro angehoben. Die letzte Erhöhung dieser Art liegt 13 Jahre zurück. In der Zwischenzeit hätten sich Preise, Löhne und Gehälter, aber auch die Fahrpreise deutlich erhöht, hieß es zur Begründung.

BUND zur Entfernungspauschale

Die Entfernungspauschale ist auch, wenn im Jahr 2000 endlich die Gleichbehandlung der Nutzer durchgesetzt werden konnte, in ihrer Anreizwirkung für eine weitere Zersiedelung ökologisch kontraproduktiv. Aufgrund ihrer Anbindung an das Steuerrecht ist sie zudem sozial ungerecht (gerade Auszubildende und Geringverdienende profitieren de facto nicht oder nur gering von ihr).

Der BUND fordert daher, diese Subvention in Höhe von 4,5 Mrd. Euro im Rahmen der Sparbemühungen des Bundes deutlich abzusenken und langfristig abzuschaffen (die Subventionierung des Weges zur Arbeit ist weltweit fast einmalig).

Schienenverkehr

1. DB AG

Umsatz trotz Hochwasser gegenüber Vorjahr gestiegen
Erwartete Zuwächse aufgrund schwacher Konjunktur verfehlt

Der DB Konzern hat in den ersten acht Monaten 2002 Umsätze in Höhe von 10,4 Milliarden Euro erzielt. Trotz der Umsatzausfälle durch die Flutkatastrophe wird der Vorjahreswert um 94 Millionen Euro beziehungsweise 0,9 Prozent überschritten. Der geplante Umsatzzuwachs wird nicht ganz erreicht. Hauptursache: Die Konjunktur hat sich deutlich schlechter entwickelt als in der Planung unterstellt. Im Vorjahresvergleich wirken zudem marktorientierte Anpassungen im Personenverkehr (Mora P) und im Güterverkehr (Mora C).
Besonders positiv entwickelt hat sich der Bereich Regio. Neben Verkehren, die aufgrund von Mora P vom Fernverkehr zu Regio verlagert wurden, wirken hier vor allem erhöhte Bestellerentgelte der Länder aufgrund eines Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz.

Geringere Verkehrsleistungen
Die Verkehrsleistungen lagen per August um 3,2 Prozent unter dem Vorjahr. Das schlechtere konjunkturelle Umfeld im Personen- und Güterverkehr und die Aussteuerung der Einzelwagenverkehre schlugen sich hier stärker nieder als in der Umsatzentwicklung. Der Unternehmensbereich (UB) Personenverkehr erwirtschaftete mit 7,4 Milliarden Euro rund 71 Prozent des Konzernumsatzes. Auf den Fernverkehr entfallen 2233 Millionen Euro Außenumsatz. Das sind 2,6 Prozent weniger als im Vorjahr. Die Unterschreitung ist neben der schwachen Konjunktur auf ergebnisverbessernde Angebotsoptimierungen im Zusammenbang mit Mora P zum Fahrplanwechsel im Juni 2001 zurückzuführen. Hinzu kommen Umsatzeinbussen wegen flutbedingter Streckensperrungen. Rückgänge gibt es auch bei den BahnCard-Verkäufen. Der Plan wird insbesondere wegen der Arbeitsmarktsituation sowie der gegenüber dem Vorjahr geringeren Kraftstoffpreise unterschritten.

Plus im Regionalverkehr
Der Bereich Regio erzielte in den ersten acht Monaten Außenumsätze von 5132 Millionen Euro. Der Vorjahreswert wird um 172 Millionen Euro beziehungsweise 3,5 Prozent überschritten. Die im August erlittenen Umsatzausfälle wegen der Flutkatastrophe werden durch die im gleichen Monat vereinnahmten Nachzahlungen der Länder mehr als kompensiert. Von der Umsatzsteigerung entfallen rund 100 Millionen Euro auf Bestellerentgelte im SPNV.

Güterverkehr
Der ausbleibende konjunkturelle Aufschwung und die flutbedingten Umsatzausfälle belasten auch die Umsatzentwicklung im Güterverkehr. Zudem wirkt die unternehmerisch gewollte Schließung von Güterverkehrsstellen im Rahmen von Mora C. Mit einem Außenumsatzvolumen von 2453 Millionen Euro unterschreitet der Bereich den Vorjahreswert um 55 Millionen Euro beziehungsweise 2,2 Prozent. Unter Berücksichtigung der erst im September 2001 hinzugekommenen Railion Denmark, die in den Vorjahreszahlen noch nicht enthalten ist, vergrößert sich die Unterschreitung auf ein Minus von 4,2 Prozent. Insgesamt ist im August in wichtigen Marktsegmenten noch keine Transportbelebung zu erkennen.

Mehr Mitarbeiter
Im DB Konzern sind Ende August rund 214600 Mitarbeiter beschäftigt. Der Jahresendbestand 2001 wird leicht überschritten, da die von Arcor übernommene DB- Telematik mit mehr als 3600 Mitarbeitern im Augustabschluss erstmals als Konzerngesellschaft konsolidiert wurde.

Bund unterzeichnet Finanzierungsvereinbarung zur Strecke Berlin - Hamburg

Der Bund unterzeichnete kürzlich die Finanzierungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG zum Hochgeschwindigkeitsausbau der 287 Kilometer langen Eisenbahnstrecke Berlin-Hamburg über insgesamt 638,7 Millionen Euro. Vorgesehen ist ein weitgehender Ausbau der Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h. Die Bauarbeiten haben bereits begonnen.

Die DB AG strebt einen Abschluss der Bauarbeiten im Wesentlichen bis Ende 2004 an. Die Fahrzeit für durchgehende ICE-Züge zwischen Hamburg Hbf und Berlin Zoo wird sich dadurch gegenüber der bisherigen Fahrzeit um rund eine halbe Stunde auf etwa 90 Minuten verkürzen.

Der grosse Fahrplanwechsel

Seit 1991, als der ICE-Verkehr eingeführt wurde, gab es keinen so bedeutenden Fahrplanwechsel mehr als den vom 15. Dezember 2002. Die NBS Köln - Rhein/Main, die seit 1. August 2002 in Betrieb ist, wird nunmehr in das ICE-Gesamtnetz integriert. Dadurch gibt es auf vielen Verbindungen Änderungen und vor allem deutliche Fahrtzeitverkürzungen, meist in der Grössenordnung von etwa einer Stunde. Die Verkehrsleistung im Fernverkehr steigt um rund ein Prozent auf 136,8 Millionen Zugkilometer pro Jahr. 57 Prozent der von DB-Fernzügen gefahrenen Kilometer entfallen künftig auf ICE-Leistungen.

ICE-3-Einsatz
Insgesamt sieben Linien werden über die Neubaustrecke Köln - Rhein/Main verkehren; somit fahren pro Stunde und Richtung drei bis vier Züge über die NBS. Es werden aussschliesslich ICE 3 eingesetzt, von denen die DB AG über 50 Einheiten verfügt; weitere 13 sind bestellt. Hinzu kommen die vier ICE 3, die der Niederländischen Eisenbahn (NS) gehören. Im einzelnen handelt es sich um folgende Verbindungen :

Linie 40 Münster - Essen - Düsseldorf - Köln-Deutz - Limburg Süd - Frankfurt (M) Flughafen - Frankfurt (M) Hbf;
Linie 41 Dortmund- Essen - Düsseldorf - Köln-Deutz- Montabaur - Frankfurt (M) Flughafen - Frankfurt (M) Hbf;
Linie 42 Dortmund - Essen - Köln - Siegburg/Bonn - Frankfurt (M) Flughafen - Mannheim- Stuttgart - München;
Linie 43 Dortmund - Wuppertal - Köln - Siegburg/Bonn - Frankfurt(M) Flughafen -Mannheim- Karlsruhe - Basel;
Linie 45 Köln- Montabaur - Limburg Süd - Wiesbaden - Mainz - Mannheim - Stuttgart;
Linie 78 Amsterdam - Duisburg - Köln Hbf - Frankfurt (M) Flughafen - Frankfurt (M) Hbf;
Linie 79 (Bruxelles - Aachen -) Köln Hbf - Frankfurt (M) Flughafen - Frankfurt (M) Hbf.

Folgende Linien bieten jeweils zusammen einen Stundentakt: 40 und 41 zwischen Essen und Frankfurt. 42 und 43 zwischen Köln und Mannheim sowie 78 und 79 zwischen Köln und Frankfurt. Die Linie 78 wird in Kooperation mit der NS betrieben. Zwischen Köln und Frankfurt entsteht ein Halbstundentakt.

Rheinstrecke mit reduziertem Angebot
Auf der linken Rheinstrecke wird das Fernverkehrsangebot entsprechend zu den neuen Verbindungen über die NBS reduziert; Es verkehren zweistündlich die IC-Linien 30, (Westerland -) Hamburg - Köln - Mainz - Mannheim - Karlsruhe, und 31, (Kiel -) Hamburg - Köln - Mainz - Frankfurt - Nürnberg - Passau - Wien. Die Linie 30 fährt noch viermal täglich bis Basel und weiter nach Brig (zweimal), Chur und Interlaken. Die direkten Tagesverbindungen von und nach Mailand über Basel entfallen hingegen. Weiterhin fahren vier touristisch interessante IC von Dortmund nach Klagenfurt, Garmisch, Oberstdorf und Lindau über die linke Rheinstrecke.

Ersatz für die IR-Verbindungen
Die Zuggattung „Interregio" verschwindet ab Fahrplanwechsel fast vollständig. Die Linien beziehungsweise die Teilstrecken, die die DB AG als „wirtschaftlich tragbar" erachtet, werden neu als Linien angeboten; dabei werden teilweise auch mehrere IR-Linien oder Teile davon zu einer IC-Strecke zusammengefasst. Die neuen Linien sind folgende:

Linie 15 Frankfurt (M) - Halle - Berlin - Stralsund;
Linie 26 Stralsund - Rostock - Schwerin - Hamburg - Hannover - Frankfurt (M) - Karlsruhe ;
Linie 35 Norddeich - Münster - Essen - Köln - Koblenz - Trier (- Luxembourg);
Linie 51 Düsseldorf - Dortmund - Kassel - Erfurt - Weimar;
Linie 56 Leipzig - Hannover - Bremen - Oldenburg ;
Linie 60 (Strasbourg -) Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - München (ersetzt IR-Linien 2 und 27);
Linie 61 Karlsruhe - Pforzheim - Stuttgart - Nürnberg;
Linie 62 Frankfurt (M) - Darmstadt - Heidelberg - Stuttgart - München - Salzburg ;
Linie 66 München - Ingolstadt - Ansbach - Würzburg;
Linie 77 Berlin - Hannover - Osnabrück - Münster /Amsterdam (nur zwei Zugpaare täglich).

Eingestellt wird der IR-Verkehr auch auf den Strecken München - Regensburg, München - Oberstdorf und Hamburg - Flensburg, wobei die Länder für diese Strecken Ersatzleistungen bestellt haben. Diese werden in Bayern durch DB Regio geleistet, in Schleswig-Holstein durch die Norddeutsche Nahverkehrsgesellschaft. Hinzu kommen zwei neue internationale Zugpaare nach Arhus (DK) und zwar der DB-EC von Prag und ein IC 3 der Dänischen Staatsbahnen, der von Aarhus bis Hamburg und zurück verkehrt.

Als letzte IR-Verbindungen bleiben vorerst bestehen: Dresden - Wroclaw (Breslau) und Chemnitz - Berlin (je drei Zugpaare vorerst).

Weitere Änderungen
Ein neuer ICE-Sprinter mit Halt in Hannover verbindet Hamburg und Frankfurt (M) in beiden Richtungen in 3 h 19 Min. Bei den touristischen Fernverbindungen wird erstmals ein direktes Zugpaar nach Seebad Heringsdorf auf Usedom angeboten. Die IC-Linie 51, Düsseldorf - Weimar, wird dreimal täglich mit ICE-Neigezügen bedient,

Führung der sieben ICE-Linien über die NBS Köln - Rhein/Main
Int Railw Nr. 11

weitere fünf Verbindungen werden mit konventionellem Rollmaterial angeboten. Der Tageszug nach Rom wird neu mit deutschem Rollmaterial geführt, womit nach DB-Angaben erstmals deutsches Rollmaterial über die „Diretissima", die italienische Hochgeschwindigkeitsstrecke, verkehren wird.

Nachtreiseverkehr
Das Nachtzug-Angebot wird mit dem neuen Fahrplan weiter ausgebaut: Als zwanzigste DB-Nachtzug-Verbindung kommt die Relation München - Stuttgart - Leipzig - Dresden hinzu. Die bisherigen D-Züge von München nach Milano, Florenz und Venedig sowie von Dortmund nach Milano verkehren neu als DB-Nachtzüge. Neuerungen gibt es auch im Verkehr mit den Niederlanden: Anstelle des D-Zuges „Schweiz-Express", Basel - Emmerich - Amsterdam, verkehrt auf dieser Strecke neu der „Pegasus" der City-Night-Line (CNL), und zwar bis und ab Zürich. Auch die Relation München - Amsterdam („Pollux") wird neu von der CNL betrieben.

Bahnfahrten im Fernverkehr ab 15.12.02

1. Die Bahn empfiehlt fünf Faustregeln

1. Wer früher plant, spart mehr: Wer mindestens 1 Tag im Voraus seine Fahrkarte kauft, spart 10 % des Normalpreises, bei mindestens drei Tagen mit Hin- und Rückfahrt 25 %, bei mindestens 7 Tagen mit Hin- und Rückfahrt, wenn eine Nacht von Samstag auf Sonntag dazwischen liegt. sogar 40 % (solange der Vorrat reicht!).
2. Wer gemeinsam reist, spart gemeinsam: Bis zu vier (Familie, Freunde, Bekannte) reisen immer für den halben Preis.
3. Wer mit Bahncard reist, bekommt 25 % Rabatt, nicht nur auf den Normalpreis sondern auch auf Plan&Sparpreis und Mitfahrer-Rabatt.
4. Bis zu 73 % des Normalpreises kann gespart werden, wenn man Plan&Spar 40 kauft und vier Mitfahrer dabei hat, die alle die Bahncard besitzen.
5. Familien fahren besonders günstig: Der Partner und alle eigenen Kinder bis einschliesslich 17 Jahre erhalten für nur fünf Euro ihre Bahncard. Ausserdem profitieren Familien, die gemeinsam reisen, vom Mitfahrer-Rabatt. Kinder bis einschliesslich 14 Jahre reisen in Begleitung ihrer Eltern oder Grosseltern kostenlos. Kinder, allein unterwegs erhalten 50 % Rabatt (mit Bahncard nochmals 25 %).

2. Der Vorverkauf hat begonnen: Die Nachfrage lag über den Erwartungen. Kontingente für Plan&Spar für fast alle Züge waren vorhanden. Der am 1. November gestartete Vorverkauf brachte in den ersten drei Tagen 40 000 Buchungen für Plan&Spar. 48 000 Kunden entschieden sich für Gruppe&Spar, das für Gruppen ab 6 Personen gilt. 2500 Bahncard wurden verkauft.
Nach vier Wochen: 390000 Kunden buchten die neuen Plan&Sparpreise mit Rabatten bis zu 40%, 230000 Kunden haben sich für das Angebot Gruppe&Spar entschieden, 41000 mal wurde die neue BahnCard verkauft.

Insgesamt buchten 620000 Kunden die neuen Preise.

3. Das Echo auf das Fahrkartensystem ist gemischt, hat aber überwiegend positive Tendenz. Aus den vielen positiven und negativen Stimmen zitieren wir Jochen Flasbarth, den Präsidenten des Naturschutzbundes Deutschland, der im neuen Preissystem grosse Chancen sieht und empfiehlt, die Bahn für mehr umweltgerechte Mobilität zu nutzen. Als Umweltschutz-Organisation ist der Nabu daran interessiert, erstens mehr Menschen auf die Schiene zu bringen und zweitens die Ökobilanz der Bahn durch höhere Auslastung der Züge zu verbessern. Wir haben uns das neue Preissystem angeschaut und festgestellt, dass es doch mehr Chancen als Risiken birgt. Ich halte es für sehr vernünftig, so Flasbarth, dass die Bahn auf längeren Strecken billiger wird. Oder die Vergünstigungen für Familien: Bislang muss ich für meine beiden Töchter bezahlen, wenn ich mit ihnen zusammen verreise; künftig sind sie bis zum 15. Geburtstag kostenlos mit dabei. Das ist erkennbar günstiger und in meinen Augen auch der richtige Ansatz, um neue Zielgruppen wie Familien zu erreichen, die bislang nicht Bahn gefahren sind, weil es ihnen zu teuer erschien. Die Bahncard kostet künftig nur halb so viel. Damit wird die Kaufschwelle deutlich gesenkt. Sicher gibt es auch Verlierer. Regionale Pendler ausserhalb von Verkehrsverbünden können z.B. betroffen sein. Hier hat die Bahn allerdings angekündigt, Streckenkarten zu verbilligen.
Letztlich sollte die Bahn beobachten, wie die Kunden reagieren, und sich nicht scheuen, das neue Preissystem, falls notwendig nachzujustieren. Stammkunden sollten nicht verprellt werden.

Schalter ungenutzt?

Bahnchef Hartmut Mehdorn vertrat die Meinung, die Schalter würden „ja kaum noch genutzt". TRANSNET-Vorsitzender Norbert Hansen warf ihm darauf hin vor, sich offenbar zu Stoßzeiten noch nicht in einem Reisezentrum aufgehalten zu haben. Hansen verlangte von Mehdorn, sich bei den Beschäftigten zu entschuldigen und eine Richtigstellung zu veranlassen.
Die Gewerkschaft TRANSNET warf der Bahn vor, im Fahrkartenverkauf wieder einmal vordergründig budgetorientiert zu denken. 25 Millionen Euro sollen bis zum Jahr 2005 im Bereich des Ticket-Verkaufs eingespart werden. Das solle anscheinend erneut in erster Linie über Personal- und Serviceabbau geschehen. Nach Bekanntwerden der Bahnpläne, Schalter zu schließen, war das Unternehmen nicht bereit, Standorte zu nennen, die geschlossen werden sollen. Die Bahn sprach lediglich von einer „Überprüfung der Wirtschaftlichkeit" einzelner Standorte.

Deutsche Bahn beruft externen Beirat

Die Deutsche Bahn hat einen externen Beirat berufen, der das Unternehmen bei der erfolgreichen Fortführung der Bahnreform beraten wird. Der Beirat wurde am 8.10. in Berlin gegründet. Dem Gremium gehören 23 Persönlichkeiten aus Wissenschaft und Wirtschaft an. Vorsitzender ist Dr. Michael Frenzel, Vorsitzender des Vorstandes der TUI AG und Aufsichtsratsvorsitzender der Bahn.

„In der kommenden Legislaturperiode sind besondere Weichenstellungen nötig", erklärte Bahnchef Hartmut Mehdorn. „Wichtige Sanierungsschritte zur Erreichung der Kapitalmarktfähigkeit haben wir erfolgreich bewältigt. Um uneingeschränkt unternehmerisch arbeiten zu können, braucht die Bahn faire wettbewerbspolitische Rahmenbedingungen in Deutschland und Europa."

Gemeinsames Verständnis des Bahnbeirates ist, dass ohne marktorientierte und leistungsfähige Schienenangebote keine sichere und umweltverträgliche Mobilität in Deutschland und Europa – insbesondere unter Berücksichtigung der Osterweiterung der Europäischen Union – gesichert werden kann. Hierzu müsse die Schienen-Infrastruktur wettbewerbs- und nachfragegerecht ausgebaut werden. Der faire und diskriminierungsfreie Wettbewerb auf der Schiene und zwischen den Verkehrsträgern, so der Bahnbeirat, sei Grundlage für stetige Innovationen und dauerhafte Effizienzverbesserungen im Verkehrsmarkt.

Dem Bahnbeirat gehören unter anderem der DB-kritisch eingestellte Gießener Verkehrswissenschaftler Prof. Gerd Aberle an. Ebenfalls dabei: Horst Stuchly, pensionierter Leiter des Eisenbahnbundesamtes, die ehemaligen Verkehrsminister Dr. Volker Hauff und Dr. Jürgen Warnke und Porsche-Vorstandsvorsitzender Dr. Wendelin Wiedeking. Auch der Präsident des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland, Dr. Dieter Klumpp, und Prof. Andreas Troge, Präsident des Umweltbundesamtes gehören ihm an.

Memorandum des Bahnbeirats

Anliegen des Bahnbeirats ist die erfolgreiche Fortführung der deutschen Bahnreform, für die in der neuen Legislaturperiode besondere Weichenstellungen notwendig sind. Der Bahnbeirat wird das Unternehmen in dieser entscheidenden Phase konstruktivkritisch begleiten. Der BahnBeirat erklärt:

1. Gemeinsames Verständnis ist, dass ohne marktorientierte und leistungsfähige Schienenangebote keine effiziente, sichere und umweltverträgliche Mobilität in Deutschland und Europa – insbesondere unter Berücksichtigung der anstehenden Osterweiterung der Europäischen Union – gesichert werden kann. Hierzu muss die Schieneninfrastruktur wettbewerbs- und nachfragegerecht ausgebaut werden. Sollten aus politischen Gründen Kapazitäten

gefördert werden, die über die Finanzierungsfähigkeit der Bahn hinausgehen, so muss auch künftig die Bereitstellung der erforderlichen öffentlichen Mittel bedarfsgerecht und planbar sichergestellt werden.

2. Als entscheidenden Meilenstein zur Vollendung der Bahnreform muss die Deutsche Bahn AG das Ziel der Kapitalmarktfähigkeit erreichen. Wichtige Sanierungsschritte sind bereits erfolgreich bewältigt. Die Erreichung der Kapitalmarktfähigkeit eröffnet der Bahn neue wichtige unternehmerische Spielräume, die im Hinblick auf die nationale und internationale Wettbewerbsfähigkeit von zentraler Bedeutung sind.

3. Das Erreichen der Kapitalmarktfähigkeit ist entscheidende Voraussetzung für eine materielle Privatisierung des DB Konzerns. Notwendige Bedingung für einen erfolgreichen Börsengang ist eine **sachgerechte Verknüpfung von Netz und Transportbetrieb.**

4. Der faire und diskriminierungsfreie Wettbewerb auf der Schiene und zwischen den Verkehrsträgern ist die Grundlage für stetige Innovationen und dauerhafte Effizienzverbesserungen im Verkehrsmarkt. Die Deutsche Bahn AG stellt sich diesem Wettbewerb in Deutschland und auch in Europa. Allerdings bestehen sowohl innerhalb des Eisenbahnsektors als auch zwischen den Verkehrsträgern politische Handlungsdefizite. Unabhängig davon ist die Leistungsfähigkeit des Unternehmens für effiziente und marktorientierte Angebote im Güter- wie im Personenverkehr kontinuierlich zu steigern. Nur so sind Marktanteile gegenüber anderen Verkehrsträgern zu gewinnen.

5. Sowohl in Deutschland als auch in Europa hat die Bahn im Wettbewerb nur dann eine Chance, wenn sie unternehmerisch geführt wird. Die wettbewerbspolitischen Rahmenbedingungen müssen entsprechende unternehmerische Handlungsspielräume respektieren; insbesondere eine offene oder verkappte Re-Verstaatlichung des Öffentlichen Personennahverkehrs sind abzulehnen.

6. Die Liberalisierung der Schienenverkehrsmärkte muss durch die Europäische Union in allen Mitgliedstaaten gleichwertig und gleichzeitig durchgesetzt werden. Deutschland ist mit einer zunehmenden Zahl von Bahnen (über 200) auf dem Netz der DB AG Vorreiter.

7. Effizienz und Qualität des Schienenverkehrs müssen vor allem im grenzüberschreitenden Güterverkehr und im ÖPNV in Ballungszentren substantiell verbessert werden; hierfür sind Wettbewerb, aber auch Kooperationen und Unternehmenszusammenschlüsse wichtige Instrumente.

8. Im Rahmen der EU-Osterweiterung sind massive Güterverkehrszuwächse absehbar. Zur Bewältigung dieses Verkehrswachstums sind Investitionen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur nicht nur in Deutschland, sondern auch in den Beitrittsstaaten unabdingbar. Darüber hinaus ist eine verkehrsträgerübergreifend abgestimmte Planung des Infrastrukturausbaus dringend erforderlich.

•••

Die Holding Deutsche Bahn AG soll aufgelöst werden. Dieses Ziel verfolgen der Bundestagsabgeordnete Horst Friedrich und die FDP-Fraktion. Wie Friedrich mitteilte, hat er am 31. Oktober einen Antrag in den Deutschen Bundestag eingebracht. Danach soll der Bundestag die Bundesregierung auffordern, eine Kommission einzusetzen, welche die Bahnreform nach den Grundzügen des Gutachtes des wissenschaftlichen Beirats weiterführt, indem sie Netz und Betrieb trennt. Der FDP-Fraktion und ihrem verkehrspolitischen Sprecher geht es darum, eine Trennung zwischen Schienennetz und Verkehrsgesellschaften der Deutschen Bahn AG durchzusetzen, um für einen diskriminierungsfreien Zugang anderer Anbieter zu sorgen.

•••

Um den Lesern der GRV-Nachrichten die Problematik der Trennung von Fahrweg und Betrieb weiter vor Augen zu führen, veröffentlichen wir nachstehend aus einem Streitgespräch, das am 4.4.01 vor dem Deutschen Verkehrsforum in Berlin stattgefunden hat, auszugsweise den Vortrag von Benedikt Weibel, dem Vorsitzenden der Geschäftsleitung der SBB. Der Vortrag ist auch aus anderen Gründen heute noch aktuell. Seine Meinung zu diesem Thema erscheint uns besonders bemerkenswert, weil Weibel ein Praktiker ist.

Plädoyer für eine wirtschaftliche, zuverlässige und sichere Bahn

Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung der SBB

Unsere mitteleuropäischen Bahnunternehmungen sind komplexe und diffizile Gebilde. Der Reformbedarf ist unbestritten. Höchste Vorsicht ist aber geboten, wenn konkrete Probleme mit ideologischen Ansätzen angegangen werden. Das ist im Falle der britischen Bahnreform schon einmal sehr schlecht gegangen. In diesem Sinne hoffe ich, dass die Diskussion um die Trennung von Netz und Be-

trieb, die auch in der Schweiz ansteht, auf einer sachlichen und pragmatischen Ebene geführt werden kann.

1. Eine Vorbemerkung

Es gibt weltweit drei Arten von Bahnunternehmungen:

- Reine Güterverkehrsbahnen (USA, Kanada, Neuseeland, Australien, Südamerika)
- Reine Personenverkehrsbahnen (Japan)
- „Universalbahnen" mit Personen- und Güterverkehr auf dem gleichen Netz (Europa)

Es ist eine Tatsache, dass die „Universalbahnen" Europas als Unternehmungen auf einem freien Markt ohne Unterstützung der öffentlichen Hand nicht lebensfähig sind.

Dafür gibt es zwei wesentliche Gründe:
Erstens die sehr teure Infrastruktur: Das SBB-Netz hat beispielsweise im Schnitt alle 3,5 km eine Bahnstation und ca. 550 Weichen pro 100 Streckenkilometer. Bei einer nordamerikanischen Güterbahn fallen die Stationen naheliegenderweise weg und die vergleichbare Anzahl Weichen beträgt weniger als 10.

Zweitens die mangelnde Ertragssubstanz der Regional- und Agglomerationsverkehre. Anfang der 90iger Jahre hat McKinsey für die SBB eine Modellrechnung durchgeführt, um das eigenwirtschaftliche Netz zu dimensionieren. Die Schlussfolgerung war durchaus ernüchternd: Selbst die extremste Netz- und Angebotskonzentration führt nicht zu Eigenwirtschaftlichkeit.

Deshalb sind Privatisierungen derartiger Universalbahnen sehr problematisch.

2. Alle erfolgreich privatisierten Eisenbahnunternehmungen sind vertikal integrierte Bahnen – sie umfassen sowohl die Eisenbahninfrastruktur als auch die Erbringung der Transportleistungen.

Die Bahn hat eine bald 200jährige Geschichte. Zuerst vorwiegend privat, dann weitherum verstaatlicht und seit den 80iger Jahren wieder vielerorts reprivatisiert. Immer und überall sind Bahnunternehmungen als Gesamtsystem konzipiert, gebaut und betrieben worden.
Das hat die Weltbank in ihrem Bericht „Best Methods of Railway Restructuring and Privatisation" zur folgenden Aussage veranlasst:

„Although some might contest the point, the case studies seem to indicate that the predominant user of the track should also control train scheduling, dispatching and maintenance and that, except in unusual circumstances, track dispatching and track maintenance should not be institutionally separated from the predominant user."

Die unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgreichsten Bahnen sind zurzeit die nordamerikanischen Güterbahnen. So hat beispielsweise die Canadian National Railway im letzten Quartal ein Operating Margin von mehr als 30% ausgewiesen und ihren Börsenkurs seit Januar um 25% gesteigert!

Bei einem amerikanischen Railroader stösst die Trennung von Infrastruktur und Betrieb auf völliges Unverständnis, weil er sich immer bewusst ist, dass der wesentliche Teil der Qualitätät und Kosteneffizienz seiner Marktleistungen durch die Infrastruktur bestimmt wird. Dazu Eduard Burkhard, 1999 Railroader of the Year:

„The separated infrastructure model is deceptive ... Someone figured out that the rail industry could be structured ... in seperate pieces, but ignored the fact that the entire structure had to operate as a whole if the customer – freight or passenger – was to get good service."

3. Das System Rad/Schiene ist eine technologische Einheit.
Das Rad-Schiene-System stellt eine sehr enge technische Verbindung dar. Im Unterschied zur Strasse ist der Fahrweg das Verkehrsleitsystem der Schiene. Der Lokomotivführer wird jederzeit von der Infrastruktur gesteuert. Jeder grössere technologische Schritt erfolgt durch simultane Verbesserung an Fahrzeugen und Infrastruktur.

Die Eisenbahn ist das einzige Verkehrssystem, bei dem jede einzelne Bewegung auf dem Netz im Voraus geplant und realtime überwacht werden muss. Das ist Fluch und Segen zugleich.
Segen, weil die Planbarkeit maximale Präzision erlaubt.
Fluch, weil die operative Führung in unseren Verhältnissen ausgesprochen anspruchsvoll ist. Unter unseren Verhältnissen meine ich: Dichte und in hohem Masse vermaschte Netze, hohe Zugsdichte, alle Zuggattungen (Personenfern- und Nahverkehr, Güterverkehr) auf dem gleichen Netz.

Wir kämpfen bei den SBB täglich um die Fahrplanstabilität. Die Vorgaben für die Qualität haben wir sehr hoch gesteckt: 95% der Züge haben innerhalb von 4 Minuten und 75% mit einer Verspätung von weniger als einer Minute anzukommen bzw. abzufahren. Und wir erreichen diese Ziele. Dabei geht es immer um eine Gesamtoptimierung, unabhängig davon, ob die Ursachen einer Instabilität bei der Infrastruktur oder den Fahrzeugen liegen. Oft sind diese Ursachen nicht einmal eindeutig dem einen oder anderen zuzuordnen. Wirklich effizient Einfluss nehmen können sie nur, wenn eine klare Systemverantwortung besteht.

4. Klare Verantwortung und integrierter Systemansatz sind die Erfolgsfaktoren für die Führung einer Bahnunternehmung.

Das gilt für jeden Planungshorizont. In der mittel- bis langfristigen Planung gilt es, das beschriebene Gesamtsystem unter Einbezug aller Komponenten (seien sie nun im Infrastruktur- oder im Verkehrsbereich angesiedelt) weiter zu entwickeln.

Bei den SBB haben wir eine langjährige Erfahrung mit der Netzoptimierung. In den 80iger Jahren entwickelten wir das Konzept „Bahn 2000" – wahrscheinlich das erste Programm überhaupt, das nicht auf punktuellen Verbesserungen, sondern einer Optimierung eines landesweiten Angebotes beruhte. Primär mit den Elementen systematischer Halbstundentakt und Einführung eines „Hubsystems" in den grösseren Knoten entwickeln wir unseren Personenverkehr Schritt für Schritt in Richtung „S-Bahn Schweiz".

Sie können sich unschwer vorstellen, wie schwerfällig, wenn nicht gar unmöglich ein derartiger Prozess wird, wenn daran unzählige unabhängige Unternehmungen beteiligt sind.

Dank „Bahn 2000" haben wir spezifische Planungsfähigkeiten erlernt. Es ist Ironie der Geschichte, dass wir gerade wegen dieser Tätigkeiten in der integrierten Planung ein ausserordentlich gefragter Partner in England geworden sind, weil dort mit der Zerschlagung der „British Rail" genau diese Fähigkeiten abhanden gekommen sind. Und ich kann Ihnen daher aufgrund eigener Erfahrung sagen, wie schwierig dieser Planungsprozess ist, wenn wir über elementare Angaben der Infrastruktur gar nicht verfügen und auch nicht wissen, wer denn sonst so alles auch noch über die knappen Netzkapazitäten verfügen will.

Das gilt nicht nur für den Planungsprozess, sondern ebenso sehr im Tagesgeschäft. Tragische Unfälle können überall geschehen. Der schwere Unfall in Hatfield (UK) im Spätherbst letzten Jahres zeigte aber die Risiken im fragmentierten System drastisch auf. Der Infrastruktur-Gesellschaft Railtrack war das defekte Gleis seit längerer Zeit bekannt. Die Rechtslage mit den unabhängigen Train Operating Companies verhinderte aber eine Reparatur und sogar die Verfügung einer Langsamfahrstelle. Nach dem Unfall wurden dann auf dem ganzen Netz mit einem Sofortprogramm die erforderlichen Reparaturen vorgenommen. In der bestehenden atomistischen Struktur war es aber nicht einmal möglich, einen Notfahrplan aufzustellen. Die Folge: wochenlanges nacktes Chaos ...

Auch ich persönlich habe 1994 leidvolle Erfahrungen mit einer schweren Unfallserie gemacht. Meine Kompetenzen für das Gesamtsystem ermöglichten mir aber schnelle und zweckmässige Entscheidungen ohne lange Verhandlungen und ich behaupte, dass die vielen substantiellen Verbesserungen bei der Sicherheit, die wir seither realisiert haben, in einem fragmentierten System kaum möglich gewesen wären, jedenfalls nicht mit dieser Geschwindigkeit. Auch in solchen Fällen kommt eben wieder der ausgesprochene Systemcharakter der Bahn zum Ausdruck. Ursachen wie Aktionsparameter finden sich sowohl bei der Infrastruktur wie bei den sie benutzenden Zügen.

5. Schnitte im System Rad/Schiene gefährden die Stabilität des Gesamtsystems und beeinflussen die Zuverlässigkeit und die Sicherheit. Die Trennung von Infrastruktur und Betreibergesellschaften führt zu schwerfälligen Prozessen. Anstelle des Gesamtsystems werden Teilsysteme optimiert, was sich letztlich auch zulasten der Wirtschaftlichkeit auswirkt.

Durch die Trennung von Netz und Betrieb wird ein ohnehin schwierig zu führendes operatives Geschäft durch eine Multiplikation von Schnittstellen nochmals um Potenzen komplexer.
Eine klare Gesamtverantwortung gibt es nicht mehr. Anstelle von Entscheidungen treten Verhandlungen (britische Anwälte sollen bei der Bahnreform um 250 Mio. £ an Honoraren verdient haben).

Dazu noch ein Beispiel aus Grossbritannien: Ken Livingstone, der neue Bürgermeister von London, holte für die Sanierung der maroden Londoner U-Bahn den weltweit besten Manager für städtische Massenverkehrssysteme, Robert Kiley, der als Retter der U-Bahn von New York gilt. Er stellte zur Bedingung, dass die von der Labor Regierung geplante Aufteilung der U-Bahn in selbständige Einheiten rückgängig gemacht werde. Er übernehme die Aufgabe nur, wenn ein einheitliches für das gesamte System verantwortliches Management bestehe. Die Bedingung wurde erfüllt.

Mit einer Trennung würde die Infrastruktur wieder näher zur Behörde gebracht. Der Marktdruck nimmt dadurch ab. Es ist daher eine Illusion, zu glauben, der Staat könne mit der Trennung ein Finanzproblem lösen. Die Beispiele England und Schweden zeigen im Gegenteil ein massives Wachstum staatlicher Ausgaben für die Bahninfrastruktur.

6. Der Zielkonflikt zwischen Funktionalität und Wettbewerb ist lösbar.

Der Wettbewerb auf dem Schienennetz – in der Form des „open access" und dem Ausschreibungswettbewerb für subventionierte Leistungen – ist eine gegebene Randbedingung und ein positiver Stimulans für die Bahnen.

Es ist aber offensichtlich, dass zwischen der Funktionalität des Gesamtsystems und einem möglichst unverfälschten Wettbewerb ein Zielkonflikt besteht.

Dazu zwei Thesen:

1. Das Ziel der Funktionalität ist höher zu gewichten. Wettbewerb ist kontraproduktiv, wenn die Qualitätät der auf dem Gesamtnetz erbrachten Leistungen abnimmt, die Gesamtwirtschaftlichkeit sich verschlechtert oder gar das System kollabiert, wie in England geschehen.

2. Ein fairer Wettbewerb ist auch möglich, wenn der „Prime User" die Infrastruktur führt. Die Bedingungen dafür sind: Die Regeln für den Netzzugang werden von einer Behörde festgelegt. Für das Trassenmanagement innerhalb des Infrastrukturbereichs gelten „Chinese Walls". Eine unabhängige Instanz sorgt für die Einhaltung dieser Regeln

und fungiert in Konfliktfällen als Schiedsrichter.

Das Beispiel der Schweizer Bahnreform zeigt, dass ein derartiges Regime durchaus funktioniert.

Streit um Ergänzungstarifvertrag für DB Regio

Der Bahn droht, dass sie bei Ausschreibungen im Nahverkehr wegen zu hoher Personalkosten auf der Verliererseite stehen wird. Sie braucht deshalb wettbewerbsfähige Tarife. Im Jahre 2000 hat sich die Bahn in der sogenannten Kölner Erklärung mit allen Gewerkschaften – auch mit der GDL (Gewerkschaft der Lokführer) darauf verständigt, dass sie die Ausschreibungen verlieren wird, wenn sie nicht zu wettbewerbsfähigen Tarifen kommt.
Nach harten Verhandlungen hat sich die Bahn mit den Gewerkschaften Transnet und GdBA auf einen Ergänzungstarifvertrag mit DB Regio verständigt.

Nun mehr wirft Transnet der GDL vor, Arbeitsplätze zu gefährden. Nur ein neuer Tarifvertrag für die Lokführer und Schaffner der Regionalzüge, mit dem die DB konkurrenzfähig bleibe, könne den Untergang des Unternehmensbereiches Nahverkehr (DB Regio) verhindern. Die GDL will die Tarifvorschläge der Bahn aber auf keinen Fall akzeptieren.

Die Eisenbahner sollten 16 zusätzliche Schichten pro Jahr ohne Bezahlung absolvieren. Das sei unzumutbar. 1400 Euro netto im Monat verdient ein verheirateter Lokführer mit einem Kind nach Angaben der GDL (35 000 Mitglieder), und dafür solle er nun deutlich mehr arbeiten. Die Bahn wolle u.a. drei Tage Zusatzurlaub für den Schicht- und Wechseldienst streichen. Hinzu kämen Einbussen bis zu 1000 Euro im Jahr durch die geplante Kürzung des Weihnachtsgeldes und die Abschaffung der Samstagszulage. Im Gegensatz zur GDL, die dem Beamtenbund angehört, will die mehr als 300 000 Mitglieder starke Transnet das neue Tarifwerk unterschreiben. Die für den Nahverkehr verantwortlichen Bundesländer hätten vor, immer mehr Regionalstrecken öffentlich auszuschreiben und an kommunale oder private Eisenbahnen zu vergeben, die ihrem Personal weniger zahlten und deshalb billiger fahren könnten. Wenn die DB Regio weitere Strecken an die Konkurrenz verliere, seien auch viele Arbeitsplätze weg. Das sei nun einmal die Realität. Immerhin sei es gelungen, Lohnkürzungen zu vermeiden. Der eigenen Basis kann die Transnet das nur schwer vermitteln. Auf ihren Internet-Seiten sind böse Protestbriefe zu lesen.

Warnung vor Streik
Die GDL bleibt hart. Transnet fürchtet, der Bahnvorstand werde anschließend das Beschäftigungs-Bündnis für hinfällig erklären, das bisher betriebsbedingte Kündigungen bei den rund 210 000 Beschäftigten ausschließt.

Die GRV meint, dass die Mitglieder der GDL mehr verlieren werden, wenn sie nach einer verlorenen Ausschreibung zu einer Privatbahn kommen, die niedrigere Löhne bezahlt. Wie wir einem Schreiben des Vorstands der DB AG an die Mitarbeiter entnehmen, schliesst die GDL dort Tarifverträge ab, bei denen die Einstiegslöhne für Lokführer rund 5000 Euro pro Jahr unter denen der DB AG liegen.
Es wäre fatal, wenn es wegen dieser Fragen zu einem Streik käme.

Neuester Stand vom 10.12.2003:
Der Transnet-Hauptvorstand hat beschlossen, den mit der Tarifkommission der Gewerkschaft vereinbarten Ergänzungstarifvertrag der DB Regio vorerst nicht in Kraft zu setzen. Dies ist für die DB AG nicht nachvollziehbar. „Transnet hat bislang den Ergänzungstarifverträgen uneingeschränkt zugestimmt und ihn gemeinsam mit uns gegenüber Kritikern verteidigt", so der Personalvorstand der DB Regio, „denn wir brauchen jetzt wettbewerbsfähige Beschäftigungsbedingungen, um im harten Kampf um Nahverkehrsleistungen bestehen zu können und Arbeitsplätze zu sichern."
Die Bahn erwartet daher, dass Transnet zu den ausgehandelten Tarifverträgen steht und gemeinsam mit den anderen Gewerkschaften erneut in gemeinsame Gespäche zur Umsetzung eintritt.

BUND, DNR, VCD, NABU, WWF - Bahn und Umweltverbände fordern gerechte Rahmenbedingung für die Schiene.

Ziel: Mehr Verkehr auf die Schiene – Abbau der Wettbewerbsunterschiede zu Straße, Luftfahrt und Binnenschiff - Verringerung von Klimagasen und Eindämmung von Verkehrslärm vorrangig.

Eine zukunftsfähige Verkehrspolitik mit dem Ziel, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu holen, fordern Bahn und Umweltverbände. Dabei sind gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger unumgänglich. Die Deutsche Bahn AG und die großen Umweltverbände vereinbarten, sich gemeinsam für die Förderung eines nachhaltigen Verkehrssystems einzusetzen.
Eine wirksame Reduzierung des CO_2-Ausstosses lässt sich nach ihrer Einschätzung nicht ohne einen starken Verkehrsträger Schiene realisieren. Daher müssen die bisherigen verkehrs- und umweltpolitischen Maßnahmen fortgeführt und weiterentwickelt werden. Gemeinsam fordern die Verbände und die Deutsche Bahn AG die rot-grüne Bundesregierung auf, ihren richtungsweisenden Weg weiter zu verfolgen.

Bahn droht im Streit um Flugbenzin-Steuer

Die Deutsche Bahn will ihre Forderungen nach einer steuerlichen Gleichbehandlung mit Fluggesellschaften

notfalls auch per Gericht durchsetzen. Sollte die EU-Kommission an der Steuerbefreiung für Flugbenzin festhalten, werde die Bahn die europäischen Gerichte anrufen, teilt die DB AG in Berlin mit. Die Kommission habe es kürzlich abgelehnt, eine entsprechende Beschwerde der Bahn aufzugreifen. Diese sieht sich vor allem im Wettbewerb mit BilligAirlines benachteiligt. Bahnchef Hartmut Mehdorn appellierte erneut an die Vizepräsidentin der EU-Kommission, Loyola de Palacio, die „wettbewerbsverzerrende Steuerbefreiung" für Flugbenzin beihilferechtlich zu untersuchen.

Innotrans 2002

Alfons Thoma

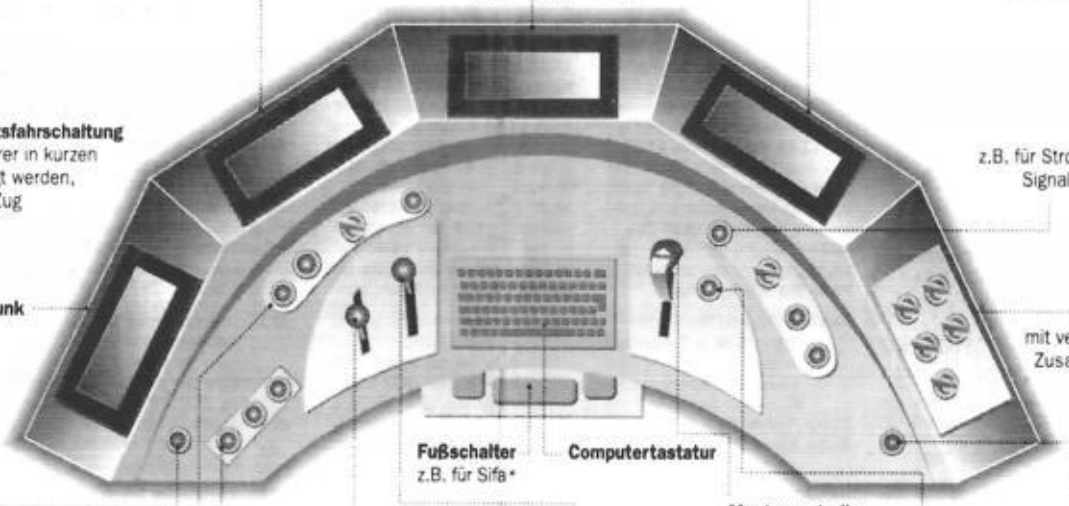
Die Messe Innotrans fand zum 4. Mal vom 24. bis 27.9.2002 in Berlin statt. Mehr als 1000 Aussteller waren vertreten und mehr als 30 000 Fachbesucher wurden in den vier Tagen gezählt. Die Gesamtausstellungsfläche betrug 50 000 qm. Es handelt sich um die grösste Eisenbahnfachmesse der Welt. Ihr Besuch war eine Reise nach Berlin wert. Wenn man sich dafür zwei Tage Zeit nahm und noch eine Vortragsveranstaltung besuchte, konnte man sich nur Rosinen auspicken; ein Besuch aller Stände wäre auch in vier Tagen unmöglich gewesen.

Die Messe bot auch viele Kontakte. So mancher hatte die Gelegenheit, auch mit Vertretern ausländischer Bahnen sogar der USA, von Japan und China zu sprechen. Auf der Messe waren nicht nur die „Globalplayer" sondern auch viele mittelständische Unternehmen vertreten.

Selbstverständlich fehlte auch der Chef der DB AG, Hartmut Mehdorn nicht. Er wünschte sich „einheitliche Standards auf der technischen Seite sowie vergleichbare Systeme und eine steuerliche Gleichbehandlung von Strasse und Schiene in Europa".

Im Freigelände waren zu sehen: Eine Reihe von Nahverkehrs- und Fernverkehrs- Triebzüge bzw. -Triebwagen. Bombardier stellte den Itino-Triebwagen aus, der u.a. in England eingesetzt wird, oder den „Talent". Dieses Fahrzeug wurde 1991 konzipiert und bis heute wurden 300 Triebwagen für 10 verschiedene Betreiber in unterschiedlichen Konfigurationen beschafft. Interessant ist der Regio Citadis, der sowohl als Strassenbahn wie auf der Eisenbahn verkehren kann. Weiter gab es eine grössere Zahl neuer Loks für den Personen- wie den Güterverkehr zu sehen: Die „Prima", die Grossdiesellok „Blue Tiger" oder die Lok „Herkules" der ÖBB. Natürlich fehlten auch Strassenbahnen nicht.

Bombardier zeigte erstmals seinen neuen im sächsischen Niesky entwickelten Niederflur-Huckepackwagen für das System „Rollende Landstrasse". Der flacher als das Konkurrenzprodukt des Güterwagenherstellers Greenbrier Europe konstruierte achtachsige Wagen nimmt auch Lastwagen mit vier Meter Eckhöhe z.B. durch den Gotthardtunnel auf.



Grafik: Süddeutsche Zeitung

In 15 Hallen wurde jegliche Art von Eisenbahnmaterial ausgestellt. Auf dem grössten Stand präsentierte sich die DB AG. Ich möchte nur einige wenige Themen nennen, denen in den Hallen Rechnung getragen wurde: Behindertengerechte Einrichtungen, Radsätze, Bremsen, Instandhaltung, Fahrleitung, Stromabnehmer, Fahrgastinformationssysteme, Antriebssysteme, Elektronik, Ingenieurbau – feste Fahrbahn –, Prüfwesen, Umwelt, Türsysteme, Consulting.

Stellvertretend für die künftige Entwicklung zeige ich Ihnen ein standardisiertes Lokpit für Europa. *(Bild gegenüberliegende Seite unten)*

Ein besonders spektakuläres Ereignis war die Auslieferung der Mehrsystemlok 189 auf dem Freigelände durch die Fa. Siemens an die DB AG (siehe Bild). Welch ein Aufwand ist nötig, damit eine Lok in Europa grenzüberschreitend verkehren kann. Der europäische Schienenverkehr leidet nicht nur unter unterschiedlichen Spurweiten. In Frankreich liegen die Fahr- und Bremshebel in der Regel links, in Deutschland rechts. In den europäischen Mitgliedstaaten gibt es 15 verschiedene Sicherungssysteme. Es ist eine Mammutaufgabe, das alles unter einen Hut zu bringen. Das sind gewaltige Hemmnisse für den durchgehenden Verkehr; die Strasse ist diesbezüglich haushoch überlegen.

Auf der Messe zog auch die **Bahnindustrie** entsprechende Bilanz: Auftragseingänge befinden sich auf Rekordniveau, aber die Umsätze waren in 2001 nicht zufriedenstellend. Die Auftragseingänge sind im vergangenen Jahr um rund 30 % auf rund 9,3 Mrd Euro angestiegen. Damit spürte die Branche die erhöhten Mittel des Bundes für Investitionen in die Infrastruktur. Der Umsatz ging jedoch im vergangenen Jahr auf 7,7 Mrd zurück. Der Trend ist jedoch positiv. Die Zahl der Beschäftigten aller Bereiche der Bahnindustrie stieg auf 34 800 Mitarbeiter an. Dieser Erfolg hängt wesentlich von der Wettbewerbsfähigkeit der Arbeitsplätze in Deutschland ab. Tarifforderungen der Gewerkschaften würden in die falsche Richtung weisen,

meint die Bahnindustrie. Positiv bewertet sie die Regionalisierung des SPNV. Sie hat in erheblichem Masse zu einem vielfältigerem Fahrzeugangebot auf der Schiene geführt. Eine grosse Herausforderung wird in der Interoperabilität der Bahnsysteme gesehen.

Das Angebot von Vortragsveranstaltungen war gross, auch der Transrapid fehlte dabei nicht.

Ich nahm an der Veranstaltung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) **„Die Zukunft des Schienenverkehrs"** teil. Sie wurde von der DB AG, Siemens, SEL, Alcatel und Vossloh gesponsort. Der Schwerpunkt der Vorträge lag bei dem Thema „Leit- und Sicherungssysteme der Bahnen von morgen". Es moderierte Prof. Siegmann, TU Berlin.
Vorgetragen wurden die Themen:
Chancen für den Eisenbahnbetrieb mit ETCS Level 1
Steigerung der Leistungsfähigkeit von ETCS durch CIR ELKE; eingesetzt auf der Strecke Offenburg - Basel. Man geht davon aus, dass sich dadurch die Leistungsfähigkeit um bis zu 40 % steigern lässt. CIR Elke dürfte m.E. aber nur eine Zwischenlösung sein. Jedoch meint Alcatel Sel, dass diese Technologie unkompliziert auf den ETCS Level 2 adaptiert werden könne. Das wäre kostengünstiger als eine weitere Hochrüstung auf ETCS Level 3.
ETCS als wesentliche Voraussetzung für einen einheitlichen europäischen Eisenbahnmarkt,
Die automatisierte Regionalbahn,
Elektronisch signalisierter Zugleitbetrieb,
Einführung moderner Leit- und Sicherungstechniken bei der DB AG,
Stand und Perspektiven der Leit- und Sicherungstechnik der Eisenbahn.

Fazit aus der Vortragsveranstaltung: Der Wunsch, den richtigerweise eingeschlagenen Weg zur Interoperabilität mit Nachdruck weiterzuverfolgen, wurde vorgebracht, weil es in Europa immer noch mehr als 15 verschiedene Systeme und Vorschriften bei der Signaltechnik gibt, die vor allem den grenzüberschreitenden Bahnverkehr eher behindern als fördern. Es wurde deutlich gemacht, dass das "European Train Control System" ETCS in den nächsten Jahren wohl kaum zu einem grossflächigeren kommerziellen Einsatz heranreifen, sondern sich vor allem in der Testphase mit einem Einsatz auf einzelnen Pilotstrecken befinden werde, um seine Serienreife zu erlangen. Es wird voraussichtlich noch Jahrzehnte dauern bis ETCS vollständig in das Bahnsystem integriert ist. Ausserdem stellt sich ein nicht unerhebliches finanzielles Problem, weil beim ETCS die Investitionskosten in grösserern Masse von der Infrastruktur in die Fahrzeuge wechseln, also vom Besitzer der Infrastruktur, der mit Zuschüssen aus der öffentlichen Hand rechnen kann, zum Betreiber, der eigenwirtschaftlich arbeiten muss. Und hier ist sicherlich auch die Politik gefordert, um dem zukunftsweisenden interoperablen System europaweit zum Durchbruch zu verhelfen. Sie muss also den Weg von der reinen

Innotrans 2002

Auf den 2-km-langen Gleisen stellten 30 Firmen mehr als 50 Exponate aus: Gleisbau- und Messfahrzeuge, Güter-und Personenwagen, Lokomotiven und Triebwagen verschiedener Bauart.

„Cargo-Mover" Einsatz auf kurzen Strecken, auf denen konventionelle Güterzüge meist nicht rentabel operieren können. Dabei handelt es sich um einen Diesel-Güterwagen für eine Nutzlast von 60 t, den Siemens TS ausstellte. Mittels eines speziellen Mobilfunknetzes lenkt ein zentraler Rechner (nicht ein Fahrer) das Fahrzeug von Gleisanschluss zu Gleisanschluss. U.a. vermittelt eine Videokamera der Leitstelle den Eindruck davon, was am Fahrzeug geschieht. Weiter verfügt das Fahrzeug über einen Horizontalverlad für Container und Wechselbrücken, der leicht z.B. vom Lkw-Fahrer bedient werden kann.

Ein High-Light der Messe war die Übergabe einer Mehrsystemlok der Baureihe 189 von der Firma Siemens an die DB. Diese Loks sind als Mehrsystemfahrzeuge für den europäischen Einsatz (Österreich, Ungarn, Dänemark, Schweden, Norwegen, Italien, Frankreich, Luxemburg, Belgien, Polen, Tschechien, Slowakei, Niederlande und die Schweiz) vorgesehen. Vmax = 140 km/h (nachrüstbar auf 230 km/h), Spannungssysteme: AC 15 kV/16,7 Hz und 25 Kv/50 Hz sowie DC 3 und 1,5 kV. Vom Mai 2003 bis Dezember 2005 sollen durchschnittlich je 3 Loks/Monat an DB Cargo ausgeliefert werden.

Der umweltfreundliche Dieseltriebzug vom Typ „Itino" wird von Bombardier für die Erfurter-Industrie-Bahn hergestellt. Das Fahrzeug lässt sich günstig besonderen Kundenwünschen anpassen. Vmax = 160 km/h.

Der „City-Runner", eine Strassenbahn, die von Bombardier an die Verkehrsbetriebe von Lodz in Polen (15 Stück) abgeliefert wurde.

Die Fa. Crous Chemicals GmbH, im Feld 4, CH 4624 Härkingen, zeigte eindrucksvoll, wie verhältnismässig leicht Graffiti umweltfreundlich von den Eisenbahnfahrzeugen beseitigt werden.

Der „Integral", der zunächst sehr unter Kinderkrankheiten gelitten hatte und vorübergehend aus dem Betrieb genommen werden musste, ist bei der BOB (Bayerische Oberlandbahn) auf den Strecken München - Bayrischzell, München - Tegernsee und München - Lenggries eingesetzt. Von München ab verkehrt der Zug als Dreiereinheit, die in Holzkirchen bzw. Schaftlach getrennt werden.

Infrastrukturhilfe zur Finanzierung von Einrichtungen auf dem Fahrzeug finden. Hier spielt auch wieder das bekannte Thema von der Trennung von Fahrweg und Betrieb herein.
Besonders prekär ist die Situation auf Neubaustrecken, die vor kurzem in Betrieb gingen (Köln-Rhein/Main) oder in kürzerer Zeit fertig werden (Nürnberg-Ingolstadt). Da die Firmen und die Bahn das Risiko für den Einbau von ETCS wegen noch offener Probleme nicht übernehmen konnten, wurde als Sicherungssystem die bekannte Linienzugbeeinflussung in etwas abgewandelter Form eingebaut. Das heisst diese Investition ist in absehbarer Zeit obsolet, weil die Linienzugbeeinflussung durch ETCS ersetzt werden muss. Wer übernimmt das Risiko für diese Doppelausrüstungen? Im Interesse der Förderung der Interoperabilität wäre die Politik gefordert, hier zu helfen.

Abschliessend möchte ich die Frage aufwerfen, ob es auf Dauer richtig ist, wenn fast jede Bahn sich eine für sie entsprechende Fahrzeugfamilie aussucht. Das hat zunächst zu grossen Impulsen auch gegenüber der DB AG zum Einsatz von rentableren, kundenfreundlicheren Triebwagen und zur Ablösung der schweren Lok mit zwei Silberlingen auf den Nebenstrecken geführt. Aber bekommen wir dadurch nicht eine zu grosse Vielfalt von Fahrzeugen, die sich nachteilig auf die Beschaffungskosten (geringere Zahlen), auf die Ersatzteilbeschaffung und Unterhaltung auswirkt?

2. DB Reiseverkehr

Bahn will auf Zugbegleiter im Regionalverkehr verzichten

Die DB AG streicht auf vielen Regionalstrecken ihre „Zugbegleiter" beziehungsweise „Kundenbetreuer im Nahverkehr" (KiN). Allein in diesem Jahr will der Unternehmensbereich Regionalverkehr (DB Regio) laut internen Papieren 524 der bislang knapp 6200 KiN einsparen. Bahnchef Hartmut Mehdorn strebt einen durchrationalisierten Betrieb an, um das Staatsunternehmen aus den roten Zahlen zu bringen. Neue Züge und Triebwagen, die wie Straßen- und S-Bahnen funktionieren, kommen ohne Schaffner aus. Technisches Abfertigungsverfahren (TAV) lautet die Zauberformel. Es braucht keine Schaffner mehr, die pfeifen und die Kelle heben, wenn der Lokführer weiterfahren darf. Die Türen schließen automatisch.

Die Bundesländer, die für den Regionalverkehr verantwortlich sind, betrachten Mehdorns Kurs mit Argwohn. Hier werde an der falschen Stelle gespart, schimpft Bayerns Verkehrsminister Otto Wiesheu. Der Schaffner kontrolliere schließlich nicht nur Tickets, damit Schwarzfahrer keine Chance hätten. Er sei auch Ansprechpartner für die Reisenden und sorge für deren Sicherheit. „Wir haben für einen größeren Abbau von Zugbegleitern kein Verständnis", sagt Wiesheu. „Der Schaffner ist das Bindeglied zwischen dem Kunden und der Bahn." Bayern und die Bahn verhandeln derzeit hart über einen neuen Vertrag; die Zukunft der Zugbegleiter ist einer der Streitpunkte. Die Länder bestellen und bezuschussen die Regionalzüge. Wer guten Service verlangt, soll zahlen. „Das Land Sachsen-Anhalt finanziert die Besetzung aller Züge mit Kundenbetreuern", notierte der DB-Vorstand erfreut. In diesem Bundesland hätte die Bahn ansonsten auf fast jeden vierten Schaffner verzichtet. Der Vorstand begründet den Sparkurs mit der Konkurrenz durch private Eisenbahnen. Um dem „steigenden Wettbewerbsdruck" gewachsen zu sein, gelte es, den „Sanierungsprozess konsequent weiter zu beschleunigen". Die DB Regio hat auf der Strecke von Erfurt nach Arnstadt in Thüringen untersucht, ob die Zahl der Schwarz- und Graufahrer in Zügen ohne Schaffner stark ansteigt (Graufahrer sind Kunden, die ein Ticket haben, aber weiter reisen als erlaubt). Der Anteil dieser Passagiere habe im Schnitt nur knapp vier Prozent betragen, lautete das Testergebnis. Das sei durchaus üblich, also kein Anlass zur Sorge. Und bei der Sicherheit gebe es auch keine Probleme, so die DB Regio. In den neuen Triebwagen habe der Fahrzeugführer die Kunden gut im Blick, insofern könne man auf Schaffner verzichten, um wirtschaftlich zu arbeiten. Doch die Länder sind skeptisch. Das Thüringer Verkehrsministerium verpflichtete die Bahn vorsichtshalber, mindestens 30 Prozent der Regionalzüge zu kontrollieren. Die DB baut nun einen Prüfdienst auf. Kürzlich beschlossen die Länder im Bundesrat, die Strafgebühr für Schwarzfahrer von 30 auf 40 Euro zu erhöhen. Die Begründung. Dem öffentlichen Nahverkehr entgingen jährlich 250 Millionen Euro. Schaffner lohnen sich also doch.

45 Mio Euro drohen bei der DB in Bayern zu verfallen

Die DB nutzt nur einen Teil der Mittel, die für den Ausbau der Regionalstrecken bereit stehen. 45 Millionen Euro drohen deshalb zu verfallen. Verkehrsminister Otto Wiesheu will nun bei der Bahn für mehr Tempo sorgen. In diesem Jahrzehnt sollen etliche Trassen so hergerichtet werden, dass die Züge dort schneller fahren können. Die Bahnkunden warten beispielsweise seit Ende der neunziger Jahre auf den längst versprochenen Umbau der Strecken zwischen München und Lindau für schnelle Neigezüge. Das Großprojekt im Allgäu wurde vom DB-Vorstand immer wieder verschoben. Bahnchef Hartmut Mehdorn hat inzwischen zugesagt, in den nächsten fünf Jahren endlich für bessere Zugverbindungen durch das Allgäu zu sorgen. Mit mehr Engagement der Bahn und mit Hilfe des Landes könnte es beim Nahverkehr deutlich rascher vorangehen. Demnach hat die DB AG von 1998 bis Ende 2002 Anspruch auf zinslose Darlehen in Höhe von 130 Millionen Euro, die der Bund für Streckenvorhaben in Bayern anbietet. Bis einschließlich August 2002 hatte die Bahn aber lediglich Maßnahmen im Wert von 85 Millionen Euro vorbereitet oder gestartet; 45 Millionen Euro sind also noch offen. Diese Gelder werden

voraussichtlich in anderen Ländern wie Baden-Württemberg verbaut. Die DB hat dort bis Ende des Jahres Anspruch auf Bundesgelder in Höhe von 87 Millionen Euro, doch begonnen und abgerechnet wurden bereits Projekte im Wert von 102 Millionen Euro. Die DB tut sich in Baden-Württemberg offenbar leichter, da das Land Zuschüsse für Regionalstrecken gibt, deren Ausbau mit Darlehen sich für die DB nicht rechnet. In Bayern klagt die DB schon lange, dass Verbesserungen im Nahverkehr alleine mit zinslosen Krediten zu finanzieren seien. Ab Mitte der neunziger Jahre wurden schon einmal 20 Millionen Euro nicht genutzt. Mittlerweile gebe es aber vom Bund Zuschüsse (statt zinsloser Kredite) für die Sanierung der Regionaltrassen, sagte ein DB-Sprecher. Insofern könnten nun viele Projekte begonnen werden, etwa der Ausbau im Allgäu oder die Modernisierung der Strecken im Bayerischen Wald. Vorhaben gibt es genügend so z.B. der Ausbau der Strecken Tutzing - Weilheim (zweigleisig), Weilheim - Geltendorf, Augsburg - Ingolstadt, Landshut - Straubing sowie Landshut - Plattling. Geplant ist auch ein Neigetechnik-Netz Nordostbayern für schnelle Verbindungen von Würzburg über Schweinfurt und Bamberg nach Hof
Auch Verkehrsminister Wiesheu wolle nun in einem oder anderen Fall mit Zuschüssen helfen, heißt es in Regierungskreisen. Vielleicht gelingt es dann, die Mittel auch zu nutzen. Bis 2007 stellt der Bund neue zinslose Kredite bereit, dieses Mal 117,5 Millionen Euro.

Die GRV meint, dass es doch meist zweckmässig sei, statt zinsloser Kredite, die zurück zu zahlen sind, verlorene Baukostenzuschüsse zu geben, wie es bereits in den neuen Bundesländern praktiziert wird. Uns scheint, dass viele Nebenstreckenausbauten sich bei Krediten nicht rechnen.

Bahn bestellt neue Doppelstockwagen

Die Deutsche Bahn hat bei Bombardier 65 neue Doppelstockwagen mit einem finanziellen Volumen von rund 90 Millionen Euro bestellt. Die insgesamt 54 Mittel- und 11 Steuerwagen sollen zwischen November 2003 und April 2004 schrittweise ausgeliefert und im Großraum Berlin/Brandenburg sowie in Mecklenburg-Vorpommern eingesetzt werden. Die 65 neuen Doppelstockwagen sind klimatisiert und bieten im Fahrgastraum unter anderem durch eine größere Beinfreiheit mehr Komfort als ihre Vorgänger. Bildschirme für die Fahrgastinformation in allen Wagen gehören ebenso zur Ausstattung wie Getränke- und Snackautomaten in den kombinierten Wagen für die 1. und 2. Klasse.

Ausbau der Strecke Leipzig - Chemnitz

Am 9. Juli fand der feierliche „Erste Spatenstich" für den Ausbau der Strecke Leipzig-Chemnitz statt. Die Kosten für die Sanierung und den Neigetechnik-Ausbau belaufen sich auf insgesamt rund 135 Millionen Euro, 15 Millionen Euro mehr als ursprünglich vorgesehen. Davon sind acht Millionen Euro Eigenmittel der Bahn, 127 Millionen Euro investiert der Bund in die Infrastruktur.
Während der rund zweijährigen Bauzeit wird die Verbindung für den Einsatz von Nahverkehrszügen mit Neigetechnik (Baureihe VT 612) ausgebaut. Die Höchstgeschwindigkeit soll künftig auf bis zu 160 km/h gesteigert werden. Damit verkürzt sich die Fahrzeit um mehr als 36 Minuten, also auf weniger als 50 Minuten.
Während der nördliche Abschnitt der 75 Kilometer langen Nahverkehrsstrecke Leipzig-Geithain planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 in Betrieb genommen werden soll, ist der Abschluss der Bauarbeiten auf dem südlichen Teilstück Chemnitz - Geithain erst für Sommer 2004 vorgesehen.
Die beiden Städte Leipzig und Chemnitz sollen künftig im Stundentakt miteinander verbunden werden. Ferner plant die Bahn die Neigetechnikzüge bis zum Flughafen Leipzig/Halle fahren zu lassen.

DB AG will die Scandic-Lines verkaufen

Die Deutsche Bahn (DB) will noch in diesem Jahr ihren Anteil an der Fährgesellschaft Scandlines AG veräußern, die in der Ostsee 16 Linien betreibt. In der Konzernspitze der DB wird ein Erlös von 200 bis 300 Millionen Euro erhofft. Der DB-Vorstand verhandelt seit einiger Zeit mit dem dänischen Transportministerium, das die Scandlines AG vollständig übernehmen soll. Die DB und das Land Dänemark sind bislang je zur Hälfte an der Fährgesellschaft beteiligt, die rund 20 Millionen Passagiere pro Jahr befördert. Die Scandlines AG macht mehr als 400 Millionen Euro Umsatz pro Jahr und verbindet Deutschland, Dänemark, Schweden und die baltischen Staaten. Mit ihren Schiffen bringt die Fährgesellschaft auch Eisenbahnzüge über die Ostsee und wickelt Gütertransporte ab. Im Jahr 2000 erzielte die Scandlines AG einen Gewinn von 21 Millionen Euro nach Steuern Das Unternehmen ist nach eigenen Angaben weiterhin profitabel. Die Bahn hat sich für die Übernahme der Telekommunikations-Gesellschaft Arcor und des Transport-Konzerns Stinnes zusätzlich verschuldet und will nun mit Veräußerungs-Erlösen die Kreditbelastung wieder verringern.

Die GRV spricht sich gegen diesen Verkauf aus. Wie in Dürrs Zeiten wird damit Tafelsilber verscheuert. Die Fährlinien sind ein wichtiger Sektor sowohl im Personen- wie im Güterverkehr und werfen Gewinn ab. Sie sind sozusagen die Fortsetzung von deutschen Eisenbahnlinien zu den nordischen Ländern. Deshalb sollte die Bahn den Zugriff darauf keinesfalls aufgeben.

Schweres Bahnunglück

12 Reisende starben im Nachtzug Paris - München in der Nacht zum 6.11.02 in der Nähe von Nancy. Der Zug gehört

Foto: Keystone

der DB AG. Die Getöteten sind durch Einatmen von Rauch umgekommen. Es wurde nach dem Unglück nach der Ursache geforscht. Alle Getöteten befanden sich im Schlafwagen unmittelbar hinter der Lok. Nach inoffiziellen Angaben der ermittelnden französischen Justiz soll eine Kochplatte im Serviceteil des Schlafwagenschaffners das Unglück ausgelöst haben. Der deutsche Schaffner soll geschlafen haben und erst durch den Brandgeruch geweckt worden sein. Er habe gesehen, wie ein in der Nähe der Kochplatte hängendes Kleidungsstück Feuer gefangen habe. Der Schaffner soll darauf einen Topf mit Wasser gefüllt und dieses auf die Flammen geschüttet haben. Derzeit sei unklar, warum er nicht den Feuerlöscher benutzt und nicht gleich die Notbremse gezogen habe.
Konsequenzen will die Bahn erst ziehen, wenn die Brandursache geklärt sei.

Hochwasserbilanz: Rund 1 Milliarde Schaden

3. DB Güterverkehr

Bernd Malström übernimmt Stinnesführung

Der Stinnesaufsichtsrat hat am 15.10. Bahnchef Mehdorn zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates gewählt. Gleichzeitig wurde Bernd Malmström Vorstandsvorsitzender der Stinnes AG. Damit ist die Übernahme des Logistikunternehmens durch die Bahn weitgehend abgeschlossen. Unter dem Namen Stinnes wird künftig die gesamte Transport- und Logistiksparte der Bahn geführt und ausgebaut.
Schenker und DBCargo rangieren unter dem Dach von Stinnes, ebenso wie die Unternehmen Railion Benelux und Railion Denmark. Kernaufgabe von DBCargo wird der Güterverkehr auf der Schiene bleiben. Die neue Führungsgesellschaft der Bahn integriert die Kompetenz der Railion Gesellschaften, des Logistik Experten Schenker und weiterer Vertriebsgesellschaften.
„Damit rücken wir in die erste Liga der Transport- und Logistikdienstleister in Europa auf", unterstreicht der neue Stinnesvorstand und verweist nicht ohne Stolz auf die jüngste Stinnesakquisition, die französische Logistik-Gruppe Joyau S.A. Malmström erwartet ein jährliches Umsatzvolumen von etwa 12 Mrd Euro, etwa soviel wie beim Personenverkehr.

Trotzdem erinnert die GRV daran, dass früher der Güterverkehr das Standbein der Bahn war und etwa doppelt so hohe Einnahmen hatte wie der Personenverkehr, der zugegebenermassen damals wesentlich geringer war als heute. Die Schiene muss gegenüber der Strasse endlich aufholen.

Stinneszentrale wird nach Berlin verlegt

Die Deutsche Bahn will die komplette Übernahme des Logisikkonzerns Stinnes bis Ende März 2003 abschliesen. Noch vor Weihnachten wird Stinnes zu einer außerordentlichen Hauptversammlung voraussichtlich für den Februar einladen, auf der die Zwangsübernahme der restlichen Aktien beschlossen werden soll. Die Bahn hält nach Ablauf der Übernahmefrist im Oktober bereits 99,7 % der Stinnes-Anteile. Spätestens Ende 2003 sollen Stinnes und die Verkehrstochter Schenker in die Bahn integriert sein. Die neue Stinnes wird von Berlin aus geführt. Das kündigte der neue Vorstandschef Bernd Malmström an. Unter dem Dach der neuen Stinnes sollen Schenker und die Bahn-Transportgruppe DBCargo zusammengelegt werden. Allerdings werde es keine Verschmelzung von DB Cargo und Schenker geben. Die SchenkerZentrale werde in Essen, die DB CargoZentrale in Mainz bleiben. Ein großer Teil der bisherigen Mitarbeiter am Stinnes Hauptsitz in Mülheim können an diesem Standort bleiben. Rund 230 Mitarbeiter von DB Cargo müssen aber bis Mitte 2003 nach Berlin wechseln. Für die bisherigen Stinnes-Geschäftsbereiche Chemie- und Werkstofflogistik werden Käufer gesucht. Dem Vernehmen nach gibt es rund ein Dutzend Finanzinvestoren, die sich dafür interessieren. Zusammen mit der Werkstoff-Logistik dürfte die Bahn mit Erlösen von 1,5 bis 1,7 Milliarden Euro kalkulieren. Vor dem Hintergrund der flauen Konjunktur hat sich Stinnes bisher gut geschlagen. Rückläufige Frachtraten und niedrigere Rohstoffpreise drückten allerdings den Umsatz bis September um rund sechs Prozent auf 8,8 Milliarden Euro. Das Betriebsergebnis blieb als Folge von Sondereffekten mit 145 Millionen Euro um 23 % hinter der Vorjahreszeit zurück. Zu diesen Effekten zählen etwa Rückstellungen von 69 Millionen Euro für Aktienoptionen der Führungskräfte. Bereinigt um diese Effekte blieb ein Plus von 19 Prozent.

DB Cargo übernimmt Hangartner

DB Cargo hat das Schweizer Transportunternehmen Hangartner AG nun vollständig übernommen. Seit Anfang 2002 war DB Cargo mit 7,5 Prozent am Familienunternehmen beteiligt. Der nun erfolgte Verkauf der übrigen Aktien geschah auf Wunsch des 72-jährigen bisherigen Haupteigentümers Kaspar Hangartner. Über den Preis wurden keine Angaben gemacht. Die Hangartner AG bleibt mit Hauptsitz in Aarau als selbständiges Unternehmen bestehen und wird vom heutigen Management weitergeführt. Kaspar Hangartner leitet als Präsident weiterhin den Verwaltungsrat, Jürg Schärer und Hans Rösch behalten ihre Posten im Aufsichtsgremium, das um die DB-Cargo-Vorstandsmitglieder Karl Michael Mohnsen und Andre Zeug ergänzt wird.

Conliner

Unter dem Namen „Conliner" wird DB Cargo künftig das Angebot für den Hinterlandverkehr der Seehäfen Rotterdam und Antwerpen vermarkten. Hierzu wird das Geschäftsfeld der TFGI B.V.Rotterdam, eines Tochterunternehmens von TFG Transfracht International, integriert. TFG selbst wird sich laut DB Cargo künftig mit dem neuen Gesellschafter HHLA Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG auf die Hinterlandverkehre der Seehäfen Hamburg und Bremerhaven konzentrieren. Geführt werden soll Conliner von Hans-Dieter Hartwich, bisher bereits Leiter bei DB Cargo für den Kombinierten Verkehr und zuvor Vertriebschef bei TFG in Frankfurt/Main. Neben dem Hauptsitz in Rotterdam wird es Vertriebsbüros in Antwerpen, Duisburg, Frankfurt/Main und München geben.
Conliner steht auch für ein neues Produktionskonzept. Es wird derzeit erarbeitet und sieht eine „optimale Anbindung des deutschen und insbesondere auch des europäischen Hinterlandes" vor. Ziel ist, den Anteil der Schiene am Container-Hinterlandtransport der Westhäfen Antwerpen und Rotterdam deutlich zu steigern. Mit Conliner verfügt DB Cargo über die dritte Gesellschaft im europäischen Seehafenhinterlandverkehr – neben TFG und der im Sommer gegründeten „MarCo" für den Südhafenverkehr. DB Cargo: „Damit ist das Portfolio im Seehafenhinterlandverkehr komplett."

Plädoyer für Gleisanschluss und Einzelwagenverkehr

Alfons Thoma

1. Zunächst das Vorbild Schweiz

In der Schweiz gibt es über 2500 Gleisanschlüsse. 30 Mio t von insgesamt 42,5 Mio t, die von den SBB im Jahre 2000 transportiert wurden (70%) stammen aus Gleisanschlüssen.
In einem schweizerischen Bundesgesetz und in einer Verordnung dazu sind Bau, Betrieb und Förderung von Gleisanschlüssen gesetzlich geregelt.
Sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind, muss die Bahn Anschluss an ihr Netz gewähren. Die Kantone sind verpflichtet, bei der Planung neuer Industrie- und Gewerbegebiete einen Anschluss an das Bahnnetz zu berücksichtigen. Für die erforderlichen Trassen besteht ein Enteignungsrecht. Für die Projektierung, die Vorbereitung und den Bau von Anschlussgleisen werden Finanzhilfen von bis zu 60 % der anrechenbaren Kosten gewährt. Die Zuschüsse sind an gewisse Voraussetzungen geknüpft:
Bei Bahnhöfen, deren jährliche Umschlagsmenge unter 20000 Tonnen liegt, müssen mindestens 12000 Tonnen oder 720 Wagen über den geförderten Gleisanschluss abgewickelt werden. Bei grösseren Bahnhöfen, die ohnehin ein hohes Wagenaufkommen haben, reichen bereits 7500 Tonnen oder 450 Wagen. Wenn die Mengen geringer ausfallen oder das Anschlussgleis nach der Betriebsbewilligung ungenutzt bleibt, kann das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Zuschüsse zurückverlangen. Ausserdem werden über einige Kantone sowie durch das Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) weitere Finanzhilfen bereitgestellt. Insgesamt sind bislang staatliche Mittel in einem Umfang von rund 220 Millionen Schweizer Franken in die Gleisanschlussinfrastruktur geflossen.

2. Ich glaube, unseren Politikern ist das nicht bekannt. Dass der frühere Bundesverkehrsminister Georg Leber die Gleisanschlüsse massiv förderte, ist längst vergessen. Es gibt weder für die DB AG noch für die NE-Bahnen entsprechende Förderprogramme.
Immerhin schlägt der Deutsche Städtetag in seinem Positionspapier „Gleisanschlüsse – Kommunale und regionale Handlungsmöglichkeiten für eine Stärkung des Schienengüterverkehrs auf wirtschaftlicher Basis", an dem auch der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen mitgewirkt hat, vor, die Mittel aus der ab 2003 vorgesehenen LKW-Maut auch für die Förderung von Gleisanschlussprojekten vorzusehen.
Einzelwagen-Verkehre (EZW) spielen in verkehrspolitischen Programmen so gut wie keine Rolle. Leider wird auch in verkehrswissenschaftlichen Diskussionen immer nur der KV als Alternative zum EZW angepriesen. Hierbei wird immer noch vergessen, dass der EZW auch heute noch eine erheblich grössere Bedeutung für die Bahnen hat als der KV.

Dabei werden gewichtige Argumente für den Gleisanschlussverkehr bzw. des Einzelwagenverkehrs übersehen. Hierzu ein paar Stichworte:
Wachstum des Güterverkehrs im erweiterten Europa verlangt aus Kapazitätsgründen auch den Ausbau des EZW.
Entlastung der Ballungsräume.
Es gibt viele Güter, die nicht kv-fähig sind.

Es sollten deshalb neben dem KV auch der EZW bzw. Gleisanschlüsse gefördert werden.
Es ist der Aufgabenbereich vor allem der NE-Bahnen, die

Verkehre vom Rangierbahnhof, wo die Durchgangsgüterzüge der DB enden, zu den Gleisanschlüsse und umgekehrt zu bedienen. Sie sollten vom Gesetzgeber bei dieser Aufgabe unterstützt werden und die Gleisanschlüsse durch neue Förderung wieder grössere Bedeutung erhalten.

4. Wettbewerb auf der Schiene im Nahverkehr

Jetzt freihändige Vergabe von SPNV-Leistungen möglich

Den Weg dafür machte die Bundesregierung noch in der alten Legislaturperiode frei, der Bundesrat stimmte im September zu.
Mit der Änderung der Vergabeordnung können die Bundesländer künftig frei wählen, welche Nahverkehrsleistungen sie europaweit ausschreiben. Bei Verträgen mit mehr als fünf Jahren Laufzeit können die Leistungen auch freihändig ohne Ausschreibung auch direkt an die Deutsche Bahn vergeben werden. Nur ein kleiner Anteil muss ausgeschrieben werden, ein Anteil, der „nach und nach steigen" soll. Es war ein harter und steiniger Weg, bis die Vergabeordnung geändert wurde. Die TRANSNET wie auch die Gewerkschaften ver.di und IGMetall setzten sich hierfür entschieden ein. In einem gemeinsamen Schreiben vom 9. September an Bundeskanzler Schröder brachten sie zum Ausdruck, ohne eine Änderung der Vergabeordnung bestehe die Gefahr, dass Zugleistungen gestrichen werden und Investitionen für neue Schienenfahrzeuge ausbleiben. Dies hätte massiv Arbeitsplätze bei den betroffenen Verkehrsunternehmen und Schienenfahrzeugherstellern gefährdet.

Weiter wäre zu befürchten gewesen, dass es zu einer deutlichen Verschlechterung im SPNV für die Kunden geführt hätte. Die Gewerkschaften wollten daher gesetzliche Klarstellungen im Vergaberecht, das eine weitgehende Wahlfreiheit des Vergabeverfahrens mit ausreichend langen Laufzeiten für Verkehrsverträge regelt. Die DB erbringt in diesem Jahr 552,4 Millionen Personenkilometer im Nahverkehr, andere Wettbewerber steuern 49,1 Millionen Kilometer bei. Eine langfristige Vergabe der Leistungen ist sinnvoll, weil dann Planungssicherheit gegeben ist und Investitionen insbesondere in neue Fahrzeuge Sinn machen. Nur auf diesem Weg könnten Investitionen abgesichert, Arbeitsplätze erhalten und guter Service sichergestellt werden.

Bis 2014 begrenzter Wettbewerb im SPNV

Für die kommenden zwölf Jahre bleibt der Wettbewerb auf der Schiene begrenzt. Das Kabinett billigte kürzlich eine Neufassung der Vergabeordnung, nach der Länder ihre Schienenverkehrsleistungen bis 20014 nicht in ganz Europa ausschreiben müssen. Vielmehr können sie die Aufträge freihändig vergeben. Aus dieser Regelung wird vor allem die Deutsche Bahn AG als größter Anbieter Nutzen ziehen. Die Konkurrenten der Bahn, aber auch der Wirtschaftsverband DIHK sowie die Grünen hatten sich deshalb gegen die Regelung ausgesprochen und Wettbewerb angemahnt. Die Länder haben der Verordnung am 18. Oktober im Bundesrat zugestimmt. Die Bundesregierung sieht mit der Verordnung einen „Geordneten Übergang in den Wettbewerb" gewährleistet. Sie begründet die Regelung mit der Rechtsunsicherheit, die der Spruch der Vergabekammer Magdeburg mit sich gebracht habe. Die Kammer hatte dem Land Sachsen-Anhalt vor kurzem einen langjährigen Verkehrsvertrag mit der Bahn untersagt, weil er Wettbewerb ausschließe. Die Verordnung sieht vor, dass bei Verträgen mit mehr als drei Jahren Laufzeit eine freihändige Vergabe zulässig ist, wenn ein wesentlicher Teil der durch den Vertrag bestellten Leistungen während der Vertragslaufzeit ausläuft und anschließend im Wettbewerb vergeben wird.
Die Europäische Kommission erwartet, dass Konkurrenten der Deutschen Bahn gegen die Verordnung vorgehen werden. Die Vergabe von Bahn- und Bustransportaufträgen ohne eine europäische Ausschreibung könne unter Berufung auf das EU-Wettbewerbsrecht angefochten werden, denn es herrsche hier Rechtsunsicherheit, sagte der Sprecher von EU-Verkehrskommissarin Loyola des Palacio.

Privatbahnen wie Connex und Bündnis 90/Die Grünen hatten bei der Regierung darauf gedrängt, die freihändige Vergabe an konkrete Auflagen zu knüpfen, um den Wettbewerb auf der Schiene zu sichern. Die Länder sollten dazu verpflichtet werden, bei langjährigen Abkommen mit der DB AG mindestens die Mehrzahl der Strecken zur Hälfte der Vertragsdauer öffentlich auszuschreiben. Mit diesem Kompromissvorschlag sind die Grünen und und die Konkurrenten der Bahn nun gescheitert.

DB AG verzichtet

Die aktuelle Leistungsausschreibung des Landes Niedersachsen und des Verkehrsverbundes Ost-Westfalen-Lippe für die Wesertalbahn Löhne - Hameln - Elze - Hildesheim und die Lammetalbahn Hildesheim - Bodenburg wird auf jeden Fall zu einem neuen Betreiber auf den beiden Nebenstrecken führen. Die Strecken mit einem Volumen von 1,3 Millionen Zugkilometern pro Jahr werden ab Ende 2003 für zunächst acht Jahre vergeben, die Fahrzeuge vom Typ Alstom LINT 41 stellt das Land Niedersachsen zur Verfügung.

Ende August teilte die DB Regio in einer Presseerklärung mit, dass man bei der genannten Ausschreibung auf die Abgabe eines Angebots verzichten werde. Ulrich Homburg, Vorstand Nahverkehr im Unternehmensbereich Personenverkehr der Deutschen Bahn, erklärte zu den Gründen des Verzichts, der Wettbewerb im Rahmen dieser Ausschreibung beschränke sich auf einen reinen Preiswettbewerb innerhalb des Lohnsektors der Triebfahrzeugführer, Kundenbetreuer und der Verwaltung. Da die DB AG bei den Personalkosten bekanntermassen rund 20

Prozent über vergleichbaren Angeboten der Wettbewerber liege, wäre das Angebot von vornherein nicht wettbewerbsfähig gewesen. Umgehend wurde auch mit einem weiteren Stellenabbau gedroht beziehungsweise angekündigt, dass dadurch weitere Arbeitsplätze in Niedersachsen zur Disposition stünden. In diesem Zusammenhang erinnerte Homburg auch daran, dass Wettbewerb nicht dazu führen dürfe, die Verkehrsunternehmen in eine Rolle zu drängen, in der Wettbewerb nur noch um die Höhe der Personalkosten stattfindet. Weiterhin bekräftigte er das Ziel der DB AG, regionalspezifische Tarifverträge zu vereinbaren, ansonsten werde sie im Wettbewerb keine Chance haben.

Zweifellos wird eine Reihe von Bietern aus dem NE-Bereich durchaus bereit sein, sich den engen Vorgaben der Ausschreibung zu fügen, und insbesondere die Möglichkeit des Einsatzes landeseigener Poolfahrzeuge sogar begrüssen.
(Vergleiche auch Auseinandersetzungen der DB mit der Gewerkschaft der Lokführer.)

Schleswig-Holstein: Schon 23 Prozent Schienenpersonennahverkehr im Wettbewerb

Etwa 23 Prozent der 22 Millionen in Schleswig-Holstein pro Jahr gefahrenen Zugkilometer sind im Wettbewerb vergeben. Im Bundesdurchschnitt sind es gerade zehn Prozent.
Jetzt ist die Strecke Westerland - Hamburg in der Ausschreibung. Zuschlag für den Betrieb der 237 Kilometer langen Marschbahn soll 2003 erfolgen. Das Angebot umfasst rund fünf Millionen Zugkilometer im Jahr und damit fast 22 Prozent des gesamten Regionalnetzes in Schleswig-Holstein. Die Strecke soll ab 2005 für zehn Jahre vergeben werden.
Neben dem bisherigen Betreiber, die Regionalbahn Schleswig-Holstein, eine Tochter der DB AG, bewerben sich u.a. AKN und die zur französischen Connex-Gruppe gehörende Nord-Ostsee-Bahn in Kiel.

Selbst stillgelegte Strecken in Schleswig-Holstein werden wieder reaktiviert. Ab Dezember wird der Betrieb auf der 1984 stillgelegten Strecke Neumünster - Bad Segeberg wieder aufgenommen (360 000 Zkm, Betreiber wird die die AKN zusammen mit der Hamburger Hochbahn).

Gründung der Schleswig-Holstein-Bahn GmbH

Im Juni dieses Jahres gewann die AKN Eisenbahn AG die europaweite Ausschreibung um die Regionalbahnstrecke Neumünster - Heide - Büsum. Jetzt hat die AKN hierfür ein Tochterunternehmen, die Schleswig-Holstein-Bahn GmbH (SHB), mit Sitz in Kaltenkirchen gegründet. Ab Dezember 2003 werden die Züge der SHB (Modell LINT) durch Schleswig-Holstein rollen. Der Vertrag läuft bis 2011.

Mit Betriebsaufnahme ist ein durchgehender Zweistundentakt auch am Wochenende zwischen Heide und Neumünster geplant. Darüber hinaus werden zusätzliche Fahrten in den Abendstunden angeboten. Zwischen Heide und Büsum sowie zwischen Neumünster und Hohenwestedt fährt die SHB sogar jede Stunde. In Neumünster bestehen direkte Anschlüsse von und nach Hamburg, Kiel, Flensburg, Bad Oldesloe und Kaltenkirchen, in Heide von und nach Hamburg sowie Westerland.

Streckenstillegungen gehen weiter

In Sachsen-Anhalt wurde per 29.9.02 der Betrieb auf fast 400 km Nebenstrecken eingestellt.

Wieder Güterzüge auf der Strecke Augsburg - Ingolstadt (Paartalbahn)

Hatte DB Cargo zum Jahresende 2000 den Güterverkehr auf der Paartalbahn Augsburg - Aichach - Schrobenhausen - Ingolstadt eingestellt, so befördert nun seit Juli dieses Jahres die „Augsburger Localbahn" (AL) in der Regel zweimal wöchentlich dienstags und freitags einen 1440 t schweren Kesselwagen-Ganzzug von der Raffinerie der Bayernoil GmbH in Vohburg (Strecke Ingolstadt - Regensburg) zu einem Kunden in Augsburg.
DB Netz plant jedoch Rückbauten von Kreuzungsmöglichkeiten, sodass u.U. damit gerechnet werden muss, dass dieser Kesselwagentransport nicht von Dauer sein wird.

Karsdorfer erweitert Lokpark

Die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG), Karsdorf/Schwerte, hat sechs weitere modernisierte Diesellokomotiven ihrer Baureihe 2100 in den Fuhrpark eingereiht. Zur Zeit werden die Loks in der Werkstätte Karsdorf mit Zugbahnfunk ausgerüstet. Von Ende November an wird die KEG die Loks für neue Leistungen einsetzen. Seit 14. Oktober verfügt die KEG zudem über eine Siemens Dispolok des Typ „Taurus". Sie wird im Mineralölverkehr eingesetzt. Die sehr leistungsstarke Maschine ist für fünf Jahre angemietet. Die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft ist ein inhabergeführtes, national und international nach EU-Richtlinie 95/18 zugelassenes Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Karsdorf, Sachsen-Anhalt. Neben dem Güterverkehr gehören Bauzugdienste, Personenverkehr und Fahrzeugunterhaltung zum KEG-Geschäft.

Kesselwagenzug zwischen Hamburg und Steyerberg

Die Hamburger Bominflot Tanklager GmbH und das in Marl ansässige Unternehmen Oxxynova verlagern ihre Gefahrguttransporte auf die Bahn. Transportpartner sind die Mindener Kreisbahnen. Bei dem Kontrakt geht es um

ein Volumen von 1,5 Mio. Mineralölprodukte, die Oxxynova am Standort Steyerberg zu Dimethylterephtalat, einem Rohstoff für verschiedene Polyester, verarbeitet. In Lkw-Einheiten entspricht diese Menge in etwa dem Inhalt von 5000 Lkw- Transporten im Jahr oder 20 pro Tag. Diese werden nun von einem wöchentlich verkehrenden Kesselwagenzug von Hamburg in das 170 km entfernte Steyerberg geliefert.

5. Wettbewerb auf der Schiene im Fernverkehr

Die Zeitschrift Eisenbahnkurier schreibt in ihrer Nummer 11/2002 über dieses Thema. Wir zitieren hieraus :
„Über 200 Eisenbahnverkehrsunternehmen bieten auf dem bundesdeutschen Eisenbahnnetz den Kunden Beförderungsdienste im Personen- und Güterverkehr an. Bundesweit haben bislang nur drei Unternehmen den Einstieg in einen eigenwirtwirschaftlichen öffentlichen Fernverkehr auf der Schiene gewagt, der Interessensverband „Mehr Bahnen" beklagt die Benachteiligung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen gegenüber der DB.
Ausgelöst wurde die Diskussion um privaten Fernverkehr auf der Schiene vor allem durch den Rückzug der DB vom Interegio. Vor allem Connex sieht die Chance, in das große Nachfragespektrum zwischen ICE und Regionalverkehr hineinzustossen. Doch nur eine von drei Trassenanmeldungen wird während der kommenden Fahrplanperiode umgesetzt."

Connex kam bei den Verhandlungen mit DB Netz nicht zurecht.

Dagegen erklärt Rolf Georg, Inhaber der Verkehrsorganisation aus Frankfurt, dass das Zusammenspiel mit der DB gut funktioniere (Nachtzug nach Malmö). Anders sieht es mit seinem Sprinterzug nach Mailand aus. Einer erkämpften Trasse in Italien drohe der Verlust durch die Schweiz. Sein Sprinterkonzept könne aber auch wegen des Billigangebots von Flügen scheitern. Für das Scheitern seines Zuges von Bielefeld nach Köln werden u.a. auch Vertriebsproblemen (Der Vertrieb von Fahrkarten durch die DB AG kam nicht zustande) die Schuld gegeben.

Fritz Egbarth, der den obigen Beitrag im Eisenbahnkurier geschrieben hat, kommt zu folgendem Fazit, das auch die GRV mitttragen kann:
Der Wettbewerb funktioniert nur eingeschränkt, aber das ist im wesentlichen nicht der Bahn, sondern dem politisch festgelegten Startvorteil anzulasten, den der Bahnchef verteidigen muss, sonst würde er seine Arbeit schlecht machen. Ob die beidseitig erkennbare Konfliktstrategie die richtige ist, muss angezweifelt werden. Denn die Hauptkonkurrenten sind nicht Connex und Eurobahn – und dies gilt umgekehrt genauso: Die Gegner sind Pkw, Luftverkehr und das Beharrungsvermögen der Politik. Die Eisenbahnen sollten sich dieses Problems bewusst werden – international und unabhängig von den Besitzverhältnissen.

Fahrplanangaben für Konkurrenten der DB AG

Zur Meldung von dpa „Bahn lehnt Fahrplan-Angaben von Konkurrent Connex ab" erklärt die Deutsche Bahn am 24. September 2002:

Die Deutsche Bahn wird zukünftig in ihren Auskunftssystemen und Fahrplanmedien nur noch die Angebote von Eisenbahnverkehrsunternehmen berücksichtigen, für die tarifliche oder verkehrliche Kooperationen bestehen. Diese Regelung tritt zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 in Kraft.
Entsprechende Kooperationen bestehen zwischen der Deutschen Bahn und anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen für konkrete Strecken. Das bedeutet, beide Seiten erkennen den Tarif des jeweils anderen Unternehmens auf genau definierten Verbindungen an. Damit steht auch fest: Die Angebote von Nahverkehrsunternehmen, mit denen die Deutsche Bahn kooperiert, werden wie bisher in die Fahrplanmedien aufgenommen.

Für die von der Ostmecklenburgischen Eisenbahngesellschaft (OME) angebotene Verbindung Gera - Rostock besteht keine tarifliche oder verkehrliche Kooperation. Aus diesem Grund wird dieses Angebot ab dem 15. Dezember nicht mehr in den Fahrplanmedien der Deutschen Bahn (z.B. Internet, CD-ROM, Kursbuch, telefonischer Reiseservice) kommuniziert. Die Deutsche Bahn hat heute das Unternehmen Connex Regiobahn GmbH – als Eigentümerin der OME – entsprechend informiert.

„Wer Verkehre anbietet, sollte auch seine Kunden informieren. Wir sind nicht das Auskunftsbüro für unsere Wettbewerber. Wie bisher auch werden wir allerdings über Angebote der Bahnen informieren, mit denen wir eng zusammenarbeiten", so Hans-G. Koch, Vorstand Marketing und Vertrieb im Unternehmensbereich Personenverkehr der Deutschen Bahn.

Die GRV bedauert diese Lösung, hat jedoch Verständnis für das Verhalten der DB.

6. Kombiverkehr

Neuer Shuttlezug von München nach Italien

Einen neuen Shuttlezug von München-Riem nach Brescia westlich von Verona hat Kombiverkehr, Frankfurt am Main, in Zusammenarbeit mit Lokomotion, Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München, und Rail Traction Company (RTC), Bozen, gestartet. Damit steht Speditionen und Transportunternehmen eine leistungsfähige Verbindung zwischen Bayern und der Region rund um Mailand zur fügung. Der Zug verkehrt fünf Mal pro Woche und Richtung und erreicht sein Ziel am nächsten Tag. Über die Drehscheibe München-Riem bestehen eine Reihe von Anschlussverbindungen, zum Beispiel nach Berlin, Duisburg und Leipzig.

Amsterdam - Mailand unter 18 Stunden

Seit 7. Oktober bietet Intercontainer-Interfrigo (ICF) den Ganzzug „Fast Freight Train" für Container und Wechselbehälter an. In weniger als 18 Stunden verkehrt er sechs Mal pro Woche zwischen Amsterdam und Sesto San Giovanni (Milano).
In den Niederlanden werden die Container und Wechselbehälter im Terminal Amsterdam abgefertigt, in Italien im 10 Kilometer nördlich von Mailand gelegenem Terminal Sesto San Giovanni.
Zielmärkte für diesen neuen Zug sind Luftfrachtgüter, verderbliche Waren und zeitempfindliche Güter.

Andere Verkehrsträger

Lkw-Maut kommt im August 2003

Der vormalige Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig hat den Vertrag mit dem Konsortium ETC um Daimler-Chrysler und Deutsche Telekom zum Bau und Betrieb des Lkw-Mautsystems unterzeichnet. Im August 2003 werde die Umstellung vom gegenwärtigen zeitbezogenen auf das künftige streckenbezogene System „nahtlos erfolgen", sagte Bodewig auf einer Pressekonferenz anlässlich der Vertragsunterzeichnung am 20.9.02 in Berlin. Der Vertrag hat eine Laufzeit von zwölf Jahren. Die Betriebskosten lägen unter 600 Mio. Euro jährlich. Am gleichen Tag hatte das unterlegene Ages-Konsortium die eingereichte Klage gegen das Vergabeverfahren überraschend zurückgenommen. Ages werde jetzt in das System eingebunden. Es bringe spezifische Kompetenzen in das nunmehr gemeinsame Projekt ein.

Die GRV meint, es sei jedenfalls mindestens ein Schönheitsfehler, dass die Instrumente der deutschen Maut nicht kompatibel mit den Lösungen in Österreich und der Schweiz sind. Verlagerungen auf die Schiene seien angesichts der niedrigen Höhe der Maut kaum zu erwarten.

Benzin ohne Schwefel

Die deutsche Mineralölwirtschaft wird von Anfang 2003 an alle Kraftstoffe ohne Schwefel anbieten. Für den Bau der Entschwefelungsanlagen in den 14 deutschen Raffinerien habe die Branche gut eine Milliarde Euro investiert. In den anderen EU-Ländern rechne man frühestens in fünf Jahren mit einem flächendeckenden Angebot von schwefelfreien Otto- und Dieselkraftstoffen. Für die neue Qualitätät müsse der Autofahrer mit Mehrkosten von rund einem Cent je Liter rechnen. Schwefelfreie Kraftstoffe verbessern nach Ansicht der Branche nicht nur den Schadstoffausstoss der zugelassenen Fahrzeuge. Die Autoindustrie könne jetzt auch noch effizientere und sparsamere Motoren entwickeln. Der Mineralölverband wies darauf hin, dass auch weiterhin schwefelhaltige Ware aus Importen gekauft werden dürfe, man rechne jedoch mit einer Strafsteuer für diese Produkte. Die Zahl der Tankstellen in Deutschland wird weiter abnehmen. Mindestens 4 000 der derzeit 16 000 Stationen seien überflüssig.

Flughafen Berlin-Schönefeld beschlossen

Nach langen Verhandlungen sind nun die Weichen für einen neuen Hauptstadtflughafen gestellt Der Bund sowie die Länder Berlin und Brandenburg verständigten sich mit den Konsortium um den Immobilienkonzern IVG und den Baukonzern Hochtief grundsätzlich über Bau und Privatisierung der Anlage. Allerdings kann der Airport Berlin Brandenburg International (BBI) erst später in Betrieb gehen als geplant Statt Ende 2007 soll die Einweihung erst 2010 erfolgen können. 17 Mrd Euro wird der Ausbau kosten. Dazu kommen noch die Kosten für die Ersschliessung durch Strasse und Schiene.

Vierte Röhre des Elbtunnels

Die vierte Röhre des Elbtunnels ist Ende Oktober in Hamburg durch die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, Angelika Mertens, und Hamburgs Ersten Bürgermeister, Ole von Beust, nach siebenjähriger Bauzeit dem Verkehr übergeben worden. Der Tunnel ist rund 3, 1 km lang. Frau Mertens hob die „herausragende Bedeutung für eine der bedeutendsten Nord-Süd-Verbindungen in Deutschland und Europa" hervor. „Ein Nadelöhr wird nun beseitigt, und die häufigen Staus vor dem Elbtunnel werden der Vergangenheit angehören", hofft die Staatssekretärin. Es werde aber voraussichtlich noch ein Jahr dauern, bis wirklich vier Röhren im Elbtunnel für den Verkehr zur Verfügung stehen, denn wegen Bauarbeiten in den bisherigen Durchfahrten wird in den kommenden Monaten jeweils eine der alten Röhren gesperrt sein. Die vom Bund getragenen Kosten bezifferte Frau Mertens auf insgesamt 875 Mio. EUR.

Magnetbahn

TRANSNET-Vorsitzender Norbert Hansen regte im Zuge der Koalitionsverhandlungen an, das Thema Magnetschwebebahn endgültig aufzugeben. Es sei völlig unklar, woher die horrenden Bundeszuschüsse für die Projekte in Nordrhein-Westfalen und Bayern kommen sollen. Deshalb sei es an der Zeit, auch hier Klartext zu reden. Die Gelder beispielsweise in die Schieneninfrastruktur zu investieren, bringe verkehrspolitisch weitaus mehr, als weiter schwebenden Träumen nachzujagen.

Billig fliegen

Natürlich ist es erfreulich, wenn Mobilität, wenn Reisen billiger wird. Aber ist es wirklich erstrebenswert, wenn ein Flug von Köln in eine europäische Hauptstadt weniger kostet als die Taxifahrt zum Flughafen? Sicher: Wer würde nicht gern mal für ein paar Euro nach London fliegen oder nach Paris. Fliegen an sich ist ja nicht schlecht, man ist schnell am Strand, im weltberühmten Museum oder beim Geschäftspartner. Aber das ist nur die eine Seite der Medaille. Auf der anderen Seite findet sich eine höchst negative Klima-Bilanz, die sich nicht wegdiskutieren lässt. Nimmt der Flugverkehr weiter so zu wie bisher, dann sind die durch ihn verursachten CO_2-Emissionen in etwa 60 Jahren so groß, dass es eigentlich gar keine anderen CO_2-Emissionen mehr geben dürfte, wenn sich das Klima nicht ändern soll. Jeder Passagier in einem Durchschnitts-Flugzeug verursacht mit einer Stunde Fliegen so viel Treibhausgase wie ein Mensch in Bangladesch im ganzen Jahr, rechnen Fachleute vor. Man muss deshalb nicht gleich aufs Fliegen verzichten. Aber man darf schon fragen, warum ausgerechnet dieser Verkehrsträger durch die Befreiung von Mehrwert- und Kerosinsteuer noch massiv gegenüber allen anderen bevorteilt wird.

Billigfliegen mit der Lufthansa

Mit ihrem neuen Tarifkonzept für innerdeutsche Flüge zielt die Lufthansa nicht in erster Linie auf Billigflieger, sondern auf die Bahn, das Auto und auf Reisende, die bisher nicht geflogen sind. Mit Beginn des Winterflugplanes am 27. Oktober kostet das günstigste reguläre Ticket für innerdeutsche Hin- und Rückflüge bei der Lufthansa nur noch 88 Euro inklusive aller Gebühren und Mehrwertsteuer; einen Flugschein für eine Strecke gibt es für 55 Euro. Diese Preise gelten nur bei Buchung über das Internet; im Reisebüro sind 98 und 60 Euro zuzahlen. Für knapp zehn Prozent des Angebots und damit für rund 200 000 Plätze pro Monat sollen diese Preise gelten. Die Billig-Tickets sind weder an eine feste Voraus- buchungsfrist noch an einen Mindestaufenthalt gebunden: Nach und nach soll das neue Tarifgefüge auch auf Europa ausgedehnt werden. Zunächst gilt es für Großbritannien und die Türkei. Hier wird das günstigste Ticket für 111 Euro zu haben sein. Mit den neuen Preisen will die Lufthansa die Auslastung ihrer Maschinen im innerdeutschen Verkehr von derzeit rund 63 Prozent auf etwa 68 Prozent erhöhen; Die Maschinen sollen gleichmässiger besetzt werden. Vor allem an Wochentagen zwischen 10 und 16 Uhr und an Samstagen sind viele Plätze in den Flugzeugen leer. Insgesamt sollen die Passagierzahlen um acht Prozent steigen. Mittelfristig soll ein zweistelliges Wachstum bei den Fluggästen angestrebt werden. Die billigsten Tickets sind in der Regel nur bei einer Vorausbuchungsfrist von vier bis zwölf Wochen zu bekommen sind. Wer früh bucht und dabei flexibel ist, fliegt am günstigsten.

Neu ist die Kombinationsmöglichkeit von verschiedenen Preisen: So kann bei Verfügbarkeit auf dem Hinflug das billigste Ticket gebucht werden, während für den Rückflug ein höherer Tarif – maximal 210 Euro – zu zahlen ist. Das teuerste innerdeutsche Ticket kostet bei Lufthansa in der Economy künftig 420 Euro. Der Preisabschlag von zehn Euro für Buchungen im Internet gilt im übrigen nur für den günstigen 98-Euro-Tarif. Weitere Ermäßigungen auf den billigsten Preis für Kinder gibt es nicht. Der billigste Tarif bei der Lufthansa liegt ab Ende Oktober auf einigen Strecken unter den Kosten für die günstigste Bahnfahrkarte. Die Strecke Berlin-Stuttgart-Berlin schlage beim günstigsten Fall mit 88 Euro zu Buche, bei der Bahn seien es 99 Euro und beim Auto allein an Benzinkosten 126 Euro.
Bei der LH ist man überzeugt, dass man mit der neuen Preisstruktur auch die Profitabilitätät im innerdeutschen Flugverkehr steigern kann. Wenn 10 % mehr Fluggäste gewonnen werden, können die Preise gesenkt werden. Da die neuen Preise, Gebühren und Steuern beinhalten, bleiben der LH beim 88-Euro-Tarif je nach Abflughafen zwischen 44,11 und 57,25 Euro.

Für das neue Tarifkonzept geht es der LH aber nicht darum, Konkurrenten abzuwehren, sondern die Profitabilitätät zu erhöhen. Mit German Wings, dem künftigen Billigableger von Eurowings – dort hält die Lufthansa 43 Prozent der Anteile – gebe es keine Überschneidungen, weil dort von Köln aus keine deutschen, sondern europäische Ziele angesteuert würden. Vor dem irischen Billigflieger Ryan-Air schreckt die Lufthansa nicht zurück.

Umweltfolgen des Flugverkehrs werden nicht bezahlt Umweltbundesamt beziffert sogenannte „externe Kosten" des Flugverkehrs

Lärm, Luftschadstoffe, Treibhausgase: Die Belastungen für Mensch und Umwelt durch den Flugverkehr verursachen erhebliche Kosten. Diese sogenannten externen Kosten sind aber bislang nicht in den Ticketpreisen enthalten, sie werden von der Allgemeinheit getragen. Aus Sicht des Umweltschutzes müssen die externen Kosten des Fliegens endlich berücksichtigt und wirtschaftliche Anreize verstärkt werden, um die Umweltbelastungen des Flugverkehrs zu verringern. Dazu gehören Abgaben auf die ausgestoßenen Schadstoffe, emissionsbezogene Landegebühren und die Abschaffung der Steuerprivilegien des Flugverkehrs. Im Auftrag des Umweltbundesamtes haben Forscher des niederländischen „Centre for Energy Conservation and Environmental Technology" (CE) die vom Flugverkehr ausgehenden Belastungen für Mensch und Umwelt für verschiedene Strecken und Flugzeuggrößen in Euro beziffert. Die externen Kosten für einen 500-Kilometer-Flug – zum Beispiel von München nach Berlin – mit einem durchschnittlichen 100-sitzigen Flugzeug liegen bei voller Auslastung bei rund 10 Euro pro Passagier. Bei einem Langstreckenflug über 6.000 Kilometer – zum

Beispiel zwischen Frankfurt und Chicago – verursacht ein durchschnittliches 400-sitziges Flugzeug bei voller Belegung externe Kosten in Höhe von 43 Euro pro Fluggast. Bekanntlich braucht der Fluggast keine Mineralölsteuer zu bezahlen und bei internationalen Flügen ist er von der Umsatzsteuer befreit.

Bund stoppt Flussausbau

Auf Grund der diesjährigen Flutkatastrophe will die Bundesregierung den Ausbau der Flüsse auf den Prüfstand stellen. Die Arbeiten an der Elbe werden gestoppt, auf den Saaleausbau wird verzichtet, und an der Donau entstehen keine Staustufen – so lauten die verkehrspolitischen Forderungen eines Programms zum vorbeugenden Hochwasserschutz. Diese Vorstellungen hat der ehemalige Verkehrsminister Bodewig zusammen mit seinen Ministerkollegen für Wirtschaft, Landwirtschaft und Umwelt auf einer nationalen Flusskonferenz am 15.9. in Berlin bekannt gegeben. Zudem wollte Bodewig einen „Masterplan" für den Ausbau von Flüssen und Kanälen schaffen.

Das ist bitter für den umweltverträglichsten Verkehrsträger in Europa, die Binnenschifffahrt. Sie braucht vernünftige Fahrwasserverhältnisse, um wirtschaftlich im Wettbewerb zu Schiene und Strasse agieren zu können. Die Verlagerung von Transporten auf die Binnenschifffahrt ist schliesslich ein verkehrspolitisches Ziel. Die Binnenschiffer geben auch anderen Tatsachen die Schuld für die Katastrophe wie Bodenversiegelungen und Mängel am Deichbau.

Ausland

Baubeginn der Unterinntalbahn

Anfang Oktober wurde mit einem Festakt der Baubeginn der Unterinntalbahn von Kundl/Radfeld bis Baumkirchen begonnen. Die Strecke verläuft weitgehend in einem Hangtunnel an der Ostseite des Inntals. Hier entsteht der zweitlängste Tunnel Österreichs. Die Brenner Eisenbahn GmbH (GEB) rechnet mit einer Investition von 1,35 Mrd Euro. Die Strecke wird auf Grund trilateraler Verträge mit Deutschland und Italien errichtet. In wenigen Jahren übernimmt die Strecke die Rolle als Nordzulauf zum Brenner-Basistunnel. Die Trasse ist 38,2 km lang. Sie schont das Landschaftsbild und eine Lärmbelästigung ist weitgehends auszuschliessen. Auf der vorhandenen Strecke kann nach Abschluss der Arbeiten ein Taktverkehr angeboten werden, was heute unmöglich ist.

Ära Railtrack zu Ende

Nach sechs Jahren ist das britische Schienennetz wieder in der Hand eines nicht profitorientierten Unternehmens. Die Privatisierung dieses Bereichs des britischen Bahnverkehrs ist damit vorerst gescheitert. Die Aktiengesellschaft Railtrack war für eine Serie von schweren Zugunglücken verantwortlich gemacht worden. Sie habe die Sicherheit dem Profit untergeordnet, hiess es. Nachfolger Network Rail wird durch einen Überbrückungskredit von 9 Milliarden Pfund (etwa 5,6 Mrd Euro) von neun Banken mit einer Garantie des britischen Staates finanziert. Die privaten Bahnunternehmen, welche die Gleise nutzen, müssen dafür Gebühren an Network Rail entrichten; im Gegensatz zu Railtrack spekuliert das neue Unternehmen dabei nicht auf einen Gewinn. Werden doch Gewinne gemacht, müssen diese wieder in die Schieneninfrastruktur investiert werden. Neben einer verbesserten Sicherheit soll Network Rail auch dafür sorgen, dass es zu weniger Ausfällen und Verspätungen durch schadhafte Schienen und Signale kommt. Noch in diesem Jahr will das Unternehmen die Verspätungen um ein Fünftel reduzieren.

Deutsche Bahn im Ausland erfolgreich

Die DB Regio AG wird ab 2004 für zunächst vier bis fünf Jahre S-Bahn-Leistungen in Stockholm erbringen. Dabei handelt es sich um den ersten Auftrag für die DB Regio AG aus dem Ausland, nachdem das Unternehmen bei der Ausschreibung um eine andere Nahverkehrsleistung in Dänemark den Kürzeren gezogen hatte. Den Zuschlag in Stockholm erhielt die DB Regio AG durch direkte Verhandlungen mit dem dortigen Nahverkehrsträger.

Cargo Domino

Mit Cargo Domino lanciert SBB Cargo ein neues Produkt für den Güterverkehr, das sich hervorragend für die Bedienung der Fläche eignet und zur Verkehrsverlagerung Strasse-Schiene beitragen wird. Nach Abschluss der Pilotphase nutzen bereits zehn Kunden das neue Angebot. Für den weiteren Ausbau investiert SBB Cargo 32 Mio. Franken in Wagen und Container. Damit werden 165 Behältertragwagen sowie über 270 Behälter beschafft.

Cargo Domino eignet sich hervorragend für die Bedienung der Fläche. Im Unterschied zum klassischen kombinierten Verkehr braucht Cargo Domino keinen Terminal. Herzstück ist das von SBB Cargo entwickelte und zum Patent angemeldete Umschlaggerät. Ohne zusätzliches Personal und in bloss fünf Minuten verschiebt der LKW-Chauffeur damit einen Wechselbehälter vom Lastwagen auf den Bahnwagen oder umgekehrt. Zudem offeriert SBB Cargo den Kunden mit Cargo Domino die Abwicklung der ganzen Transportkette, das heisst inklusive Strassenvor- und -nachlauf, und stellt auch die Behälter zur Verfügung.

SBB Cargo hat Cargo Domino in erster Linie für Kunden der Branche Handel (Grossverteiler) entwickelt. Erste Kunden benützen das Transportsystem im Pilotbetrieb seit über einem Jahr. Die Erfahrungen sind positiv. Mittlerweile setzen alle grossen schweizerischen Detailhandelsketten das Cargo Domino-System auf ausgewählten Relationen ein. Besonders gross ist die Nachfrage auf den Verbindungen ins Tessin sowie ins Wallis.

Die GRV meint, dass es der DB AG gut gestanden hätte, wenn sie wenigstens versuchsweise dieses System zu Bedienung des Güterverkehrs in der Fläche eingeführt hätte. U.U. verringern sich dabei die Bedienungskosten soweit, dass für bestimmte Verkehre Cargo Domino auch für die DB AG interessant wäre.

Kurzberichte

Die in Pfaffenhofen im September erfolgte **Inbetriebnahme der 1000sten Basisstation für das digitale GSM-R** (Global System for Mobile Communications-Rail) stellt für die DB AG einen wichtigen Meilenstein bei der Einführung des neuen bahninternen Kommunikationsnetzes dar. Das europaweit vorgesehene GSM-R wird in den kommenden zwei Jahren innerhalb des deutschen Eisenbahnnetzes aufgebaut.

Der neue Zentralbahnhof am Berliner Regierungsviertel wird **Berlin Hauptbahnhof - Lehrter Bahnhof** heißen: Darauf verständigten sich Bahnchef Hartmut Mehdorn und der Berliner Senat. Der neue Name verbindet die Tradition (Vom Lehrter Bahnhof fuhren von 1871 bis 1952 Züge von Berlin nach Lehrte, das 20 Kilometer vor Hannover liegt.) und die Funktion als zentraler Fernverkehrs-Bahnhof Berlins. Das 700 Millionen Euro teure Grossprojekt, das wegen unerwartet hoher Baukosten kleiner ausfällt als ursprünglich geplant, soll zur Fußball-WM 2006 in Betrieb gehen und mit jährlich 50 Millionen Fahrgästen Europas größter Kreuzungsbahnhof werden. Unter dem halbrunden Glasdach sollen auf mehreren Ebenen unter- und überirdisch täglich bis zu 850 Züge fahren.

Anfang August haben die **Scandlines Deutschland GmbH und die Scandlines AB Trelleborg mit den Schieneninfrastrukturunternehmen Banverket sowie der DB Netz AG einen Partnerschaftsvertrag unterschrieben**. Dieser ermöglicht die Ausdehnung des Freight Freeway Korridornetzes bis Schweden. Neu ist auf dieser Verbindung die Kombination von Schiene und Schiff bei der kurzfristigen Bereitstellung von Trassen für alle lizensierten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der neue Korridor erstreckt sich von Hallsberg in Zentralschweden über Malmö, Trelleborg, Rostock/Sassnitz, Berlin, Halle und Nürnberg bis nach München mit Anschluss an existierende Freight Freeway Routen nach Österreich und Italien.

Die **dänische Carlsberg-Brauerei**, Kopenhagen, setzt in ihrer Distributionslogistik verstärkt auf die Bahn. Künftig wird der Getränkehersteller seine beiden, rund 120 Kilometer voneinander entfernten, dänischen Standorte Fredericia und Hoje Taastrup über einen Logistik-Shuttle-Zug miteinander verbinden und damit Lkw-Verkehre ersetzen. Der Zug verkehrt werktäglich zweimal in beiden Richtungen. Der Getränkehersteller unterzeichnete hierfür einen Logistik-Vertrag mit dem zur Deutsche Bahn-Gruppe gehörenden Bahnunternehmen Railion Denmark A/S. Auf Jahresbasis spart Carlsberg damit nach eigenen Angaben bis zu 10000 Lkw- Transporte.

Die GRV meint, dass noch viele Strassenverkehre entdeckt werden könnten, die nach diesem Beispiel auf die Schiene verlagert werden könnten.

Früher war die **Bahnhofsgaststätte in Regensburg** ein willkommener Aufenthaltsort für Reisende, die auf Anschlusszüge warten. Auch in Regensburg war für die Gaststätte bekannt, dass man hier gut speisen konnte. Jetzt wird nur noch am Sonntag gekocht, an anderen Tagen wird das Essen aus einer Grossküche bezogen. Grund: Seit einem Jahr ist der Gaststätte von der DB AG gekündigt worden, weil man den ganzen Servicebereich im Bahnhof umbauen will. Aber mit dem Umbau tut sich nichts.

Mit einigen technischen Pannen, die inzwischen behoben sind, hat Ende Oktober die neue **Kopenhagener U-Bahn** ihren Betrieb aufgenommen. Die erste Etappe der „Metro" umfasst 11 Kilometer und 11 Stationen. Seit dem Baubeginn vor sechs Jahren hat das Projekt 1,5 Milliarden Euro gekostet, knapp doppelt so viel wie ursprünglich geplant. Die Züge verkehren ohne Fahrer und werden von einer Computerzentrale aus gesteuert.

Passagiere der **Deutschen Lufthansa** im Rheinland können ab Januar bereits am Kölner Hbf ihre Koffer aufgeben, wenn ihr Flug in Frankfurt startet. Das Gepäck wird vom ICE direkt zum Flugzeug weitergeleitet. Einen solchen Service gab es bisher nur auf der Strecke Stuttgart - Frankfurt.

Der kanadische Schienentechnikkonzern **Bombardier** macht mit seinem angekündigten massiven Stellenabbau in Deutschland ernst. Durch Kapazitätsanpassungen werden voraussichtlich etwa 1000 Arbeitsplätze insbesondere in den neuen Ländern wegfallen, verlautete aus Betriebsratskreisen. Allein 450 davon entfielen auf das größte deutsche Werk in Hennigsdorf bei Berlin. Der Bahnbauer hatte mehrfach angekündigt, wegen ausbleibender Aufträge der Deutschen Bahn für Nahverkehrszüge mehrere hundert Stellen zu streichen. Bombardier Transportation, das 2001 den Konkurrenten Adtranz von DaimlerChrysler übernommen hatte, beschäftigt in Deutschland an elf Standorten 9400 Mitarbeiter.

Literatur

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen gibt im Jahr dreimal die **Zeitschrift Güterbahnen** heraus. Die erste Nummer ist im September erschienen. Der Verband möchte mit diesem Medium den Themen rund um den Güterverkehr auf der Schiene mehr Nachdruck verleihen. Bezug über den Alba Fachverlag in Düsseldorf.

Horst Heldmann (ehemaliger Abteilungsleiter im Bundesverkehrsministerium) schrieb: **„50 Jahre Verkehrspolitik in Bonn – 1 Mann und 10 Minister"** Das Buch ist beim Kirschbaumverlag in Bonn zu beziehen.

Personalia

Manfred Stolpe (früherer Ministerpräsident von Brandenburg) ist neuer Bundesverkehrsminister. Sein Ministerium wurde um den Bereich Aufbau Ost erweitert.

Ralf Nagel ist weiterhin beamteter Staatssekretär im BMVWB, vor allem zuständig für den Verkehr und die Organisation des BMVWB.

Til Braune ist beamteter Staatssekretär im BMVBW, zuständig für Struktur- und Entwicklungsaufgaben Ost und die Belange der Raumordnung sowie des Wohnungs- und Städtebaus.

Iris Gleicke ist neue Parlamentarische Staatssekretärin im BMVWB vor allem zuständig für den Aufbau Ost.

Angelika Mertens blieb parlamentarische Staatssekretärin im BMVWB, vor allem zuständig für den Verkehr.

Peter Münchschwander, zuletzt Mitglied des Vorstandes der DB AG, zuständig für das Netz, wurde am 2.10.02 65 Jahre alt.

Albert Schmidt, MdB der Grünen, scheidet zum 4.12. auf eigenen Wunsch aus dem Aufsichtsrat der DB AG aus. Nachfolger wird ein Mitglied der Bundesregierung.

Dr. Dirk Gunther Trost (35) wurde auf die neue Professur Transportwirtschaft an den Fachbereich Transport- und Verkehrswesen der FH Braunschweig/Wolfenbüttel berufen. Vorher war er in unterschiedlichen Positionen bei der DB AG beschäftigt, zuletzt als Assistent des Vorstandsvorsitzenden Personenverkehr.

Matthias Reichhold, österreichischer Verkehrsminister, ist anfang September zurückgetreten.

Roland Heinisch, Vorstandsvorsitzer der DB Netz AG, hat am 29.8. sein 60. Lebensjahr vollendet.

Dr. Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung der SBB, wurde von der Generalversammlung der UIC zum Präsidenten der UIC für die Amtszeit 2003/04 gewählt.

Prof. Theo Rahn, zuletzt Sprecher der Geschäftsführung der Deutschen Eisenbahnconsulting, vollendete am 5.11.02 sein 70. Lebensjahr.

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, Düsseldorf
Prof. Dr. Dieter Witt, München

Beirat der GRV
Dr. Werner Dollinger, Bundesminister a. D., Neustadt a. d. Aisch; Heinrich von Arnim, Gerswalde; Dr. Dieter Felgentreu, 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!

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.
Postscheckamt Essen, Konto 63284-431, BLZ 360 100 43