Folge 58/59 März 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

Verkehrspolitik der EU

Konsequenzen aus der Tankerkatastrophe der „Prestige"

Die „Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs" wurde von den Mitgliedstaaten der EU ins Leben gerufen, um Tankerkatastrophen in europäischen Gewässern zu verhindern. Sie beginnt provisorisch in Brüssel zu arbeiten. Nach der Havarie des Öltankers Prestige vor der spanischen Küste wird aufs Neue die alte Frage gestellt, ob es so weit kommen musste. Die Verkehrskommissarin Loyola de Palacio antwortet darauf mit einem wütenden „Nein", denn es ist erst drei Jahre her, dass im Atlantik der Tanker Erika auseinander brach, der wie die Prestige 26 Jahre alt war. Das geladene Schweröl verschmutzte damals 400 Kilometer der französischen Küste. Als Reaktion hatte die EU-Kommission im Rekordtempo und mit Unterstützung des Europaparlaments damals zwei Maßnahme-Pakete auf den Weg gebracht: Erika I und Erika II. Sie sollen 2003 und 2004 in Kraft treten.

Allerdings haben die Mitgliedstaaten wichtige Vorschläge der Kommission im Gesetzgebungsverfahren verwässert. So hätte die 26 Jahre alte Prestige nach Angaben von Loyola de Palacio bereits in diesem September aus dem Verkehr gezogen werden müssen, wenn der ursprüngliche Zeitplan der Kommission für das Verschrotten besonders unsicherer Tanker eingehalten worden wäre. Als Auslauftermin für einwandige Tanker der Prestige-Kategorie war von der EU stattdessen das Jahr 2005 festgelegt worden. Mit der Internationalen Meeres-Organisation (IMO) hatte sich die Gemeinschaft darauf verständigt, darüber hinaus sämtliche einwandigen Tanker bis zum Jahr 2015 von den Weltmeeren zu verbannen. Den EU-Ministern war es damals wichtiger, für die Abmachungen international Anerkennung zu finden, als europäische Gewässer exklusiv zu schützen. Nach der Öl-Katastrophe an der galicischen Küste aber ist alles anders. Viele Politiker finden plötzlich, dass einwandige Tanker möglichst bald verboten werden sollten.

Die Verkehrskommissarin will das löchrige Sicherheitspaket jetzt nachbessern. So schlägt Loyola de Palacio eine sofortige Sperre für einwandige Tanker vor, die wie die

Inhalt (u.a.)

Verkehrspolitik der EU

Tankerkatastophe 3
Trennung von Fahrweg und Betrieb 4
Liberalisierungsindex Bahn 2002 11
EU-Osterweiterung 17

Verkehrspolitik in Deutschland

Die Lkw-Maut kommt 21
Öffnung des Bahnnetzes für Spediteure 23
Bundesverkehrswegeplan 2003 24

Eisenbahnen

DB fährt Rekordverlust ein 25
Pannen erzürnen Mehdorn 25
Finanzierung der Bahnhöfe 26
Fahrzeugförderung 28
Zweite Interconnexlinie 30
Flex am Start 30
Wettbewerber kritisieren Strompreis 32

Andere Verkehrsträger

Transrapid 35
Nachtflugverbot in Frankfurt/M 35

Umwelt

Die Alpenkonvention 35

Ausland

LSVA in der Schweiz 36
Brenner 36
Österreich verteuert Bahnfahren 37

Kurzberichte 37

Einmal etwas anderes

Aus der bayerischen Eisenbahngeschichte 38

Personalia 40

Prestige das besonders umweltschädliche Schweröl geladen haben. Solche Schiffe sollen künftig weder in europäischen Häfen landen, noch an der EU-Küste entlangfahren dürfen. Allerdings sollen auch Nachbarstaaten in dieses Abkommen einbezogen werden, was die Sache wieder verzögern dürfte. Weiter will die Kommissarin einen Entschädigungsfonds für Opfer von Ölverschmutzungen einrichten, der mit einer Milliarde Euro ausgestattet sein soll. Bei den Beratungen nach der Havarie der Erika hatten die EU-Staaten das noch abgelehnt. Die Kommissarin fordert „abschreckende Strafen" für alle, die sich beim Transport von Öl über das Meer grobfahrlässig verhalten. Zudem sollen sich die EU-Staaten endlich darauf verständigen, welcher Hafen zuständig ist, wenn ein Schiff mit gefährlicher Ladung in Seenot gerät. Die angeschlagene Prestige war tagelang vor der spanischen Küste herumgeirrt. Möglicherweise hätte das Abschleppen in einen Hafen und das sofortige Abpumpen des Öls die Katastrophe verhindern können.

Das zeigt wiederum, dass dem Umweltschutz nach wie vor nicht die nötige Priorität eingeräumt wird.

Liberalisierung der Bahn hat keine Priorität

Die weitere Öffnung des Eisenbahnmarktes hat für die drei grossen EU-Mitglieder Deutschland, Frankreich und Großbritannien keine ausdrückliche Priorität. Das geht aus einem gemeinsamen Schreiben von Bundeskanzler Gerhard Schröder, dem französischen Präsidenten Jacques Chirac und dem englischen Premierminister Tony Blair an die griechische EU-Ratspräsidentschaft hervor.

In dem Schreiben unterbreiten die drei Länder Vorschläge für das EU-Frühjahrsgipfeltreffen am 21. März in Brüssel, auf dem die EU-Staats- und Regierungschefs eine Zwischenbilanz des so genannten Lissabon-Prozesses ziehen wollen. In dem Schreiben fordern die drei Länder mit Nachdruck, die Energiemärkte zu liberalisieren und einen einheitlichen Luftraum zu schaffen. Die Bahnliberalisierung wird mit keinem Wort erwähnt – und dies, obwohl die vollständige Öffnung des Netzzugangs auf der Schiene sowie die Weiterentwicklung der Interoperabilität (zweites Eisenbahnpaket) in einem internen Positionspapier der Bundesregierung zu den Prioritäten des Frühjahrsgipfels ausdrücklich genannt werden.
In das gemeinsame Schreiben der drei Staats- und Regierungschefs seien nur Punkte aufgenommen worden, in denen Konsens bestehe, erklärte die Ständige deutsche Vertretung in Brüssel. Beobachter werten das Schreiben aber als Beweis dafür, dass Deutschland in der Frage der weiteren Öffnung des Eisenbahnmarktes Kompromissbereitschaft zeigt. Außerdem nährt das Schreiben Gerüchte, wonach zwischen Berlin und Paris vereinbart worden sei, die Verhandlungen über das zweite Eisenbahnpaket, wie vom „Bremserland" Frankreich gewünscht, auf die lange Bank zu schieben. Was Deutschland als Gegenleistung für das Entgegenkommen erhalten könnte, ist jedoch noch unklar.

Extrem negative Meinung von der Bahn

Engpässe der Verkehrsinfrastruktur – besonders auf der Strasse – behindern zunehmend das Wirtschaftswachstum und belasten die Volkswirtschaft. Allein im Raum Stuttgart sollen Staukosten (Benzinverbrauch, Zeitverlust) im Jahr 3230 Mio Euro betragen.
Über 600 Verkehrsexperten suchten während des World Mobility Forums in Stuttgart im Februar 2003 nach Auswegen aus der Mobilitätskrise.

Das Problem werde sich weiter verschärfen. Im Jahr 2015 soll es 60 % mehr Güterverkehr geben als 1997.

Verschiedene Redner meldeten sich zur Mobilitätskrise zu Wort: Vor allem Angelika Mertens, Staatssekretärin im BMV, verwies darauf, dass weiterer Infrastrukturausbau keine Akzeptanz in der Bevölkerung findet. „Vermeiden, verlagern, verbessern" lautet ihr verkehrspolitisches Credo.

Um die Verlagerungsmöglichkeiten auf die Schiene gibt es kontroverse Auffassungen. Im Mittelpunkt steht dabei das Potenzial des Schienengüterverkehrs. DB-Cargo-Chef Bernd Malmström bezifferte die kurzfristigen Kapazitätsreserven der Bahn mit 30 % und hofft auf Verlagerungseffekte durch die Maut.

Wesentlich anders votierte Heinz Hilbrecht, Direktor der Generaldirektion für Energie und Transport bei der EU-Kommission. Er sieht die Schiene am Scheideweg. Der Schienengüterverkehr habe allenfalls noch fünf bis zehn Jahre Zeit, sich am Markt durchzusetzen. Sonst droht den Bahnen im Gütertransport der Fall in die Bedeutungslosigkeit. Haupthindernis seien massive Probleme im grenzüberschreitenden Schienenverkehr, die nur zögerlich angegangen werden. Hilbrecht: „Im Verkehrsbereich brauchen wir mehr Europa." **Er persönlich könne sich Gütertransport ohne Schienengüterverkehr vorstellen.**

EU rechnet mit 13 bis 30 Cent/km externen Kosten

Bei der Berechnung der Wegekosten will die EU-Kommission an externen Kosten nur Staus, Unfälle und Infrastrukturabnutzung berücksichtigen. Der CO_2-Ausstoss soll im Bereich des Straßenverkehrs über die Mineralöl- oder Kfz-Steuer verrechnet werden; auf eine Anlastung der Lärmkosten will die Kommission verzichten.
Dies verlautet aus Kreisen des Kabinetts von EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio. Diese Woche wird sie den Entwurf einer EU-Rahmenrichtlinie zur Berechnung eines einheitlichen europäischen Gebührensystems den anderen Kommissaren zur so genannten Interservice-Konsultation vorlegen. Die Veröffentlichung ist für Ende März vorgesehen.

Voraussichtlich erst im Frühsommer wird die Kommission Vorschläge für eine entfernungsabhängige Strassenbenutzungsgebühr vorlegen. Die Richtlinie diene dazu, die Grundregeln der Rahmenrichtlinie umzusetzen. Außerdem soll diese die aktuelle Eurovignetten-Richtlinie ersetzen.

Die externen Kosten für den Lkw-Verkehr könnten unbestätigten Informationen zufolge zwischen 13 und 30 Cent pro Kilometer liegen. Offen ist, ob die Mitgliedstaaten verpflichtet werden sollen, eine entfernungsabhängige Maut einzuführen, oder ob – wie bei der Eurovignetten-Richtlinie – eine „Kann-Richtlinie" vorgeschlagen wird, die den Mitgliedstaaten diese Entscheidung überlässt.
Die Mitteilung enthalte weder genaue Angaben noch Bandbreiten über die Höhe der externen Kosten, verlautet aus Kommissionskreisen. Die Rahmenrichtlinie beschränke sich auf die Definition der Berechnungsgrundlagen.

Angesichts der unterschiedlichen Mautsysteme in der EU will die Kommission unter anderem Vorschläge zur einheitlichen Abrechnung unterbreiten, damit Lkw künftig nur noch eine „black box" benötigen. Demnach soll von 2008 an jedes neue Mautsystem auf Basis von Telematik abrechnen. Spätestens 2012 müssten alle bestehenden Mautsysteme auf Telematik umgestellt sein.
In der Mitteilung werden voraussichtlich auch Vorschläge enthalten sein, die Maut in bestimmten Regionen zur Querfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten zu nutzen. Danach könnten beispielsweise Mehreinnahmen aus der Straßenmaut zur Finanzierung großer Infrastrukturprojekte wie des Brenner-Eisenbahnbasistunnels verwendet werden.

Nach neuesten Meldungen von Ende Februar prüft die Kommission derzeit, ob die geplante Strassenbenutzungsgebühr in Deutschland nicht gegen geltendes EU-Recht verstösst. Ein Dorn im Auge ist der EU-Behörde die vorgesehene Höhe der Maut von durchschnittlich 15 Cent/km. Derzeit dürfen die erhobenen Gebühren die Unterhalts- und Abschreibungskosten der Autobahnen nicht überschreiten. Die deutschen Autobahnen hätten sich jedoch grösstenteils längst amortisiert.
Noch vor dem Inkrafttreten der deutschen Maut Anfang September werde die Kommission entscheiden, ob gegen Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet wird. Frau Palacio will ausserdem, dass die Einnahmen aus der Maut nur der Strasse zugute kommen.

Enttäuscht äusserten sich Allianz pro Schiene und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Die GRV ist ebenso von der Haltung der EU-Kommission enttäuscht. Dann wäre die Maut kein Finanzierungsmittel für alle Verkehrsträger.

EU will mehr Kontrollen auf der Strasse

Die Europäische Kommission hat sieben Mitgliedstaaten, darunter Deutschland, gemahnt, die EU-Richtinie über die technische Kontrollen schwerer Nutzfahrzeuge auf der Straße umzusetzen. Die EU teilte Ende Dezember 2002 mit, neben Deutschland sei an Irland, Luxemburg, Österreich, Portugal, Spanien und Großbritannien eine sogenannte begründete Stellungnahme geschickt worden. Diese Mahnschreiben sind der letzte Schritt vor einer formalen Klage der Kommission vor dem Europäischen Gerichtshof. Die Richtlinie hätte bis zum 10. August 2002 umgesetzt werden müssen, argumentiert die EU-Behörde. Mit den EU-Bestimmungen sollen Sicherheit und Umweltverträglichkeit schwerer Nutzfahrzeuge sowohl aus der Union als auch aus Drittländern im Transit durch die EU verbessert werden.

Freier Alpentransit über den Brenner für schadstoffarme Lkw

Lastwagen der Schadstoffklasse 4 brauchen keine Ökopunkte mehr. Der Verkehr mit Lastzügen, die höhere Schadstoffemissionen haben, soll weiterhin mit den Ökopunkten beschränkt werden.
Am Sylvestertag 2002 haben sich die Verkehrsminister der 15 EU-Staaten in Brüssel darauf geeinigt. Der Ratsvorsitzende und dänische Verkehrsminister sprach von einer dauerhaften Lösung.
Der österreichische Verkehrsminister Matthias Reichhold hält das Ergebnis für einen faulen Kompromiss. Auch Italien, Belgien und die Niederlande sprachen sich ebenfalls gegen den dänischen Kompromissvorschlag aus. Sie forderten erweiterte Fahrmöglichkeiten für ihre Spediteure. Die vier Gegner können den Kompromiss nicht blockieren. Der Ratsvorsitzende sagte deshalb: „Mit grosser Freude kann ich mitteilen, dass wir eine qualifizierte Mehrheit bekommen haben". Weil am letzten Tag des Jahres nicht genügend Minister und Staatssekretäre nach Brüssel gefahren waren, muss der formale Beschluss später fallen.
Deutschen Fuhrunternehmern wurden besondere Bedingungen für eine 17 Kilometer lange Transitrecke in die Schweiz am Bodensee eingeräumt.

Die in Brüssel gefundene Lösung läuft auf rund 1,6 Millionen Lastwagen-Fahrten im Jahr 2004 hinaus. Der Transitverkehr macht aber nur etwa elf Prozent aller Lkw-Fahrten in Österreich aus. Die neue Regelung läuft bis zum Jahr 2006, wenn nicht vorher das seit langem geplante einheitliche europäische Gebührensystem für Wegekosten kommt. Im Jahr 2004 soll die Zahl der Ökopunkte auf 40 % des Wertes von 1991 gesenkt werden. Für 2005 und 2006 ist abhängig von einer kommenden Analyse der EU-Kommission eine weitere Reduzierung auf Werte zwischen 30 und 34,9 % vorgesehen. Fahrten von Lastwagen der Schadstoffklasse Euro 0 werden verboten – mit Ausnahme von Fahrzeugen aus Portugal und Griechenland.

Trennung von Fahrweg und Betrieb

Die Diskussion um dieses Thema hat durch die Aussagen der „Task Force" und neuerdings des Beirates der DB zwar an Bedeutung verloren. Durch einen Antrag des MdB Horst Friedrich (FDP) vom 31.10. 2002 an den Deutschen Bundestag lebt sie wieder auf. Friedrich hat eine Auflösung der DB Holding gefordert. Der Bundestag soll eine Kommission einsetzen, welche die Bahnreform nach den Grundsätzen des Wissenschaftlichen Beirats weiterführt, in dem sie Netz und Betrieb trennt. Auch bei Diskussionen wird oft die angebliche Notwendigkeit einer Trennung des Fahrweges vom Betrieb hervorgehoben.

Wir haben drei Ausarbeitungen der LITRA – Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz (Spitalgasse 30, Postfach 7123, 3001 Bern) – in die Hände bekommen, in denen LITRA sich sehr ausführlich über diese Problematik auslässt:

1. **Bahnreform in der Schweiz – Die Erfahrungen nach dem Jahre 1**, vom 7.7.2000, (12 Seiten)
2. **Bahnreform 2: Die Vorteile der integrierten Bahn – Analyse und Argumentation**, vom 4.5.2001 (40 Seiten) und
3. **Bahnreform 2 – Die Trennung des Verkehrs von der Infrastruktur der Bahn oder Trennungsphilosophie der EU** – vom 1.11.2002 (34 Seiten).

Die Ausarbeitungen sind, wie Sie sehen, sehr umfangreich – sie wiederholen sich in den Papieren teilweise –, deshalb ist es nicht möglich, sie hier vollständig wiederzugeben. Wir wollen aber einige uns wichtig erscheinende Passagen dem Leser vorstellen. Die Auswahl traf Dr.-Ing. Thoma.

1. Was heisst Trennung?

Die Trennung des Verkehrs von der Infrastruktur kann nach EU buchhalterisch, organisatorisch oder institutionell erfolgen.
Die **buchhalterische Trennung** beinhaltet mit den Worten der Richtlinien, dass getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Erbringung von Verkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen einerseits und für den Betrieb der Infrastruktur andererseits erstellt und veröffentlicht werden (Vgl. 2001/12/EG Art 6 Abs 1).
Organisatorisch ist die Trennung, wenn die Erbringung von Verkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen einerseits und für den Betrieb der Infrastruktur andererseits in organisatorisch voneinander getrennten Unternehmensbereichen innerhalb desselben Unternehmens ausgeübt werden (Vgl. 2001/12/EG Art 6 Abs 2).
(Bei der DB AG sind die Forderungen nach buchhalterischer und organisatorischer Trennung erfüllt.)
Institutionell ist die Trennung, wenn für die beiden Tätigkeiten separate Unternehmen oder für den Infrastrukturbereich eine Einheit der öffentlichen Verwaltung geschaffen werden.

Einem weiteren Trennungsversuch der EU ist grosse Aufmerksamkeit zu schenken: Der Herauslösung der Funktion Zuweisung der Fahrwegkapazität – Trassenzuweisung und Eingliederung in eine Einheit der öffentlichen Verwaltung. Sie steht zur Debatte mit den Richtlinien vom Februar 2001.

2. Was schreibt die EU vor?

Schon im Jahr 1991 behandelte die EU die Trennung. Nach Richtlinie 91/440/EWG soll der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und die Erbringung von Verkehrsleistungen durch die Eisenbahnunternehmen voneinander getrennt werden. Dabei ist die Trennung der Rechnungsführung obligatorisch, die organisatorische oder institutionelle Trennung ist fakultativ.
Im Verlauf der vergangenen zehn Jahre hat die EU immer wieder versucht, die „höchste Stufe" der Trennung, die institutionelle Trennung vorzuschreiben. **Damit ist sie gescheitert.** Im Frühjahr 2001 sind neue Richtlinien in Kraft getreten. Die Richtlinie 2001/12/EG vom 26. Februar 2001 verlangt in Art 6 Abs 1 die buchhalterische Trennung mit diesen Worten: „Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Erbringung von Verkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen einerseits und für den Betrieb der Infrastruktur andererseits erstellt und veröffentlicht werden..."

3. Weiteres zur Position der EU:

Die Bahnen haben in den letzten fünfzig Jahren sukzessive an Marktanteilen verloren. Eine Reform der Bahnen war deshalb nötig und die EU-Richtlinie 91-440 hat mit ihrem Massnahmenpaket (Unabhängigkeit, Sanierung, sachgerechte Finanzierung, Netzzugang) sowie der Forderung nach gleichen Spiessen für alle Verkehrsträger die richtigen Elemente genannt. Zunehmend stellt die EU-Kommission den Netzzugang in den Vordergrund und will die trägen Staatsbahnen durch aggressive „New Entrants" konkurrenzieren und zu besseren Leistungen zwingen. [11] Dieser monokausale Ansatz widerspricht jedoch den Erfahrungen von Bahnrestrukturierung in anderen Ländern: [12] „A general finding of this study, then, is that no single correct template exists for railway restructuring but rather that diverse restructuring forms are workable – each of which may be more or less appropriate to a particular situation or context."

Der Grundsatz des Netzzugangs wird konsequent durchgesetzt, auch wenn dies zur Benachteiligung der bisherigen Anbieter führt. Die Kommission will zum Beispiel bei den Trassengebühren die hohen Fixkostenanteile nicht berücksichtigten, was „zwar die Kosten des Infrastrukturbetriebes, jedoch nicht die Wirtschaftlichkeit der Beförderung relativ kleiner Mengen mit der Eisenbahn widerspiegeln." [13] Der Markteintritt der kleinen New Entrants soll somit über eine nicht kostengerechte Abbildung der Trassenpreise gefördert werden.

Der EU-Kommission muss der Vorwurf gemacht werden, dass eine (Teil-)Liberalisierung angestossen wurde, ohne dass eine klare Linie für deren Umsetzung vorgegeben wurde oder die vorgelagerten Bezugsmärkte in ähnlicher Weise geöffnet worden wären.[14] Besonders nachteilig ist, dass kein einheitliches Trassenpreismodell durchgesetzt werden konnte. Mehrheitlich werden die Trassenpreise nach sozialen Grenzkosten berechnet, Deutschland hält aber an einer (stark relativierten) Vollkostenberechnung fest.[15] Am Beispiel der Trassenpreise für einen Freight-Freeway-Zug zeigen sich die Unterschiede (Basis: Güterzug a 1.000 Bruttotonnen, Preise ohne Energie). Die Trassenpreise variieren um den Faktor 3,5. Die Höhe der Preise erklärt sich grösstenteils aus der Finanzierung des Netzbetriebes (d. h. der Höhe der staatlichen Subventionen), nicht jedoch in sehr geringem Ausmass aus der Effizienz des Netzbetreibers.

11) Kommission der Europäischen Gemeinschaften: Die Durchführung und die Auswirkungen der Richtlinie 91/440 EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft und über Zugangsrechte für den Eisenbahnfrachtverkehr. KOM (1998) 202 final; Ziff. 50.

12) Ron Kopicki, Louis S. Thompson: Best Methods of Railway Restructuring and Privatization CFS Discussion Paper Series, Number 111, 1995, S. 21.

13) Andre Meyer: Wettbewerb auf der Schiene und Zugang zum Schienennetz aus Sicht der EU. In: Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. 45. Jahrgang, 1.-2. Heft 1999, S.9 ff.

14) Praktisch in jedem Land werden Rollmaterial und Zugüberwachungssysteme eingesetzt, welche von der heimischen Industrie hergestellt werden. Bahnpolitik war immer auch Industriepolitik der einzelnen Länder.

15) Mittlerweile hat sich die EU-Kommission auf einen Mittelweg zwischen dem deutschem und dem französischem Modell geeinigt.

Bahn	Minimalsatz Euro/km	Maximalsatz Euro/km
DB AG, Deutschland	2.60	4.80
FS, Italien	2.40	2.80
ÖBB, Österreich	4.20	7.00
SNCF, Frankreich	2.00	3.00
SBB, Schweiz	3.20	3.20

Die EU-Kommission hat die Liberalisierung und den Wettbewerb im Schienenverkehr ausgelöst, ohne dass die entsprechenden Rahmenbedingungen formuliert worden wären.

***

4. Das Rad/Schiene-System als technologische Einheit

Das Rad/Schiene-System stellt eine sehr enge technische Verbindung dar. Im Unterschied zur Strasse **ist der Fahrweg das Verkehrsleitsystem der Schiene.** Es hat sich immer gemeinsam weiterentwickelt. Diese technische Entwicklung führt zu einer noch stärkeren Verbundenheit des Rad/Schiene-Systems. Neue Technologien betreffen in aller Regel sowohl die Infrastruktur wie das Rollmaterial. Dazu zwei Beispiele:

Beispiel 1: Einführung der Führerstandsignalisierung(FSS)

Die Führerstandsignalisierung ist (im übrigen auch bei uns in Deutschland) ab einer Geschwindigkeit von 160 km/h Voraussetzung, damit die Sicherheit im Bahnbetrieb gewährleistet werden kann. Sie erhöht die Produktivität des Netzes. Zudem kann der Netzbetreiber auf Aussensignale (Signale am Gleis) verzichten, was zu grösseren Kosteneinsparungen führt. Der Personenverkehr profitiert von den höheren Geschwindigkeiten gegenüber der Strasse. Er kann daher die zusätzlichen Investitionen in das Rollmaterial erwirtschaften. Problematisch ist die Situation für den Güterverkehr, da die zusätzlichen Investitionen keinen Marktvorteil bringen. Innerhalb einer integrierten Unternehmung rechnen sich die Investitionen in die neuen Technologien. Die Führerstandsignalisierung wird damit umgesetzt. Bei getrennten Verantwortlichkeiten wird insbesondere der Güterverkehrsbetreiber versuchen, die Einführung der FSS zu verzögern, da für ihn nur Kosten entstehen. Er dürfte den Infrastrukturbetreiber öffentlich anklagen, mit der FSS würden nichttarifäre Hürden für den Netzzugang aufgebaut. Im schlimmsten Fall wird der Infrastrukturbetreiber von der Aufsichtsbehörde angehalten, sowohl FSS (für den Personenverkehr) wie Aussensignale (für den Netzzugang im Güterverkehr) einzurichten.
Neue Technologien können somit bei getrennter Verantwortung nicht oder nur nach langwierigen Auseinandersetzungen eingeführt werden.

Beispiel 2: Doppelstockzüge im Personen- und Güterverkehr

Ein Beispiel für dieses Argument sind die amerikanischen Eisenbahnunternehmen, die durch die Einführung von Doppelstockwaggons (*für Containerzüge. Die Red.*) und einer daran ausgerichteten Anpassung von Tunnels und Bahnüberführungen in kürzester Zeit in der Lage waren, Güterverkehrsströme von Asien nach Chicago und New-York, die zuvor per Schiff durch den Panamakanal geleitet wurden, auf die Schiene umzuleiten. Verhandlungen zwischen Netzeigentümer und Betreiber, die insbesondere die ungleiche Verteilung des Investitionsrisikos und des mit den Investitionen verbundenen Nutzens betrifft, waren für die integrierten Unternehmen nicht notwendig.
Das Beispiel lässt sich auf die Einführung von Doppelstockwagen im Intercity-Verkehr in der Schweiz übertragen. Die Kosten für die Anpassung (z.B. Tunnelprofile) lagen überwiegend bei der Infrastruktur. Der Nutzen liegt überwiegend beim Personenverkehr, der mit kürzeren Zügen mehr Leute transportieren kann (und nur gleich viele Lokführer und Zugpersonal dafür einsetzen muss). Da sich die schweizerischen Trassenpreise primär nach dem Gewicht bemessen, hat die Infrastruktur von diesem Ausbau nicht profitiert. Für die integrierte Unternehmen SBB ist die Einführung hingegen rentabel.

Beispiel 3 der GRV: Neigezüge

Wenn ein EVU Neigezüge kaufen und einsetzen will, müssen Oberbau und Linienführung auf den Einsatzstrecken für das Fahren mit diesen Zügen entsprechend angepasst werden. Das sind umfangreiche Arbeiten. Ohne Abstimmung zwischen Betrieb und Netz ist das nicht möglich.

***

Die Verantwortung lässt sich in einem komplexen Verbundsystem nicht aufteilen. Der Versuch der Aufteilung führt dazu, dass letztendlich niemand mehr verantwortlich ist.

5. Beispiele getrennter Bahnen

a) Großbritannien:

Die privaten Betriebsgesellschaften Connex South Eastern beschafften im Südwesten von London neue Züge. Bei der Inbetriebnahme wurde festgestellt, dass die Trittbretter in das Profil der Perronkanten reichten. In rund 20 Stationen mussten die Perronkanten mit Aufwendungen von ca 15 Mio Franken abgetragen werden. Gemäss einem Sprecher von Railtrak traf niemand die Schuld: Die Abmessungen der bestellten Züge entsprachen den geltenden Vorschriften. Das Problem entstand, weil Railtrak die Vorgaben für die Freiräume zwischen Zügen und Perronkanten änderte, nachdem die Züge zwei Jahre zuvor bestellt wurden. Durch dieses Missverständnis entstanden nicht nur bei Railtrak Kosten, auch die Inbetriebnahme der neuen Triebzüge verzögerte sich. (Guardian vom 14.4. 1999)

b) Schweden

Schweden steht bei der Verwirklichung der Trennungsphilosophie überall an erster Stelle, was den Zeitpunkt der Trennung, das Ausmass der Trennung und die Organisation des Wettbewerbs betrifft. Schweden betrachtet sich als Vorreiter der Eisenbahnderegulierung. An letzter Stelle steht das Resultat gemessen an der Leistungsqualität der Bahn.

Die schwedische Bahnreform begann bereits in den siebziger Jahren. Sie diente als Modell für die Formulierung der EU-Richtlinie 91-440. Die Auslöser waren unter anderem eine staatliche verordnete Lohnerhöhung bei gleichzeitig stark sinkenden Erträgen im Güterverkehr. Statens Järnvägar (SJ) konnte auf diese externen Einflüsse unternehmerisch nicht reagieren. Gleichzeitig stiegen die Schulden durch eine wenig zweckmässige Finanzierung stark an.

1988 wurden in Schweden Verkehr und Infrastruktur getrennt. Banverket übernahm rund 80 Prozent des Schienennetzes und die Infrastruktur wurde weitgehend entschuldet.[25] 1999 wurde auch der Fahrplan Bahnverket übertragen (vorher bei SJ). Seit 1996 ist der Schienengüterverkehr vollständig offen. Es befahren neben der Staatsbahn SJ etwa zehn kleinere Güterverkehrsunternehmen sowie Betreiber von Nahverkehrszügen das Netz von Banverket.

25) 1 ,8 Mia. Kronen Staatskapital wurden abgeschrieben, was dem damaligen Buchwert der Infrastruktur Schwedens entsprach.

Die Ausschreibung des Regionalverkehrs wird durch eine nationale Agentur für den öffentlichen Verkehr (Risktrafiken) durchgeführt.

Im Personenfernverkehr verfügte SJ ursprünglich über eine Monopolkonzession. Diese wird aber schrittweise gelockert. Ein Versuch eines privaten Betriebs der Strecke Göteborg - Malmö wurde aber wegen Konkurs des privaten Anbieters nach wenigen Monaten abgebrochen und die Strecke wieder durch SJ betrieben.

Die Bahnreform in Schweden war Teil verschiedener Massnahmen, um den Schienenverkehr zu fördern. Damit verbunden war auch eine beträchtliche Ausweitung der finanziellen Unterstützung des Schienenverkehrs mit dem Ziel, mehr Güter von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Aus diesem Grund wurden die staatlichen Beiträge innert 10 Jahren vervierfacht:

	1985	1987	1989	1991	1993	1995
Beiträge anSJ [1] (in Mio. SKr.)	2'956	2'277	1'200	902	546	460
Beiträge an Banverket (Infrastruktur)[2]			3'195	4'513	7'213	11'100
Beiträge Regionen [3]			195	313	411	448
Staatsbeiträge Brutto	2'956	2'277	4'590	5'278	8'170	12'008
Gewinn SJ	109					
Trasseneinnahmen [4]			751	675	659	710
Staatsbeiträge netto	2'847	2'277	3'839	5'053	7'511	11'298

Anmerkungen:

1) SJ war bis 1989 die integrierte Bahn Schwedens, ab 1989 ist SJ für den Verkehrsbereich zuständig.
2) Banverket ist der staatliche Infrastrukturbetreiber.
3) Mit der Bahnreform können die Regionen direkt Leistungen im Nahverkehr bestellen.
4) Die Trasseneinnahmen gehen an den schwedischen Staat.

Quelle: Owe Ljunghammer: An International Perspective On Swedish Railway Policy, Stockholm 1996; Kopicki/Thompson: Best Methods of Railway Restructuring and Privatization, 1995. S. 201.

Eine Auswertung der Geschäftsberichte von Banverket (Infrastrukturbetreiber) zeigt, dass der Trend steigender Staatsbeiträge an das Netz anhält:

(in Mio. SKr)	1996	1997	1998	1999
Beiträge des Staates	2'734	3'226	3'250	3'335
Erträge aus Betrieb	890	1'173	1'259	1'283
Gesamtertrag	3'624	4'399	4'509	4'618
Index Staatsbeiträge (1996 = 100)	100	121	124	127
Anteil Subventionen am Gesamtertrag	67 %	71 %	75 %	71 %

Das schwedische Modell wird als Vorbild für ein funktionierendes Trennungsmodell gepriesen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass mit der Trennung auch die Investitionen in das Bahnnetz massiv erhöht wurden und die Trassenpreise sehr niedrig sind.
Kritisiert werden vor allem die administrativen Rahmenbedingungen, welche bei Ausschreibungen immer wieder zu grossen Problemen führten.[26)]

- schlechte Vorbereitung der Ausschreibungen;
- zu geringe Konzessionslaufzeiten;
- keine Absicherung integrierter Angebote mehrerer Betreiber;
- zu geringe Qualitätskontrolle.

Das schwedische Modell zeigte Anfangserfolge – nicht zuletzt dank massiv erhöhten finanziellen Beiträgen des Staates. Der Ausschreibewettbewerb war aber schlecht administriert und führte zu einer nachhaltigen Störung des Verkehrs.

26) Prognos: Netzzugang und Trassenpreisbildung im westeuropäischen Schienenverkehr, 2000, S. 58 ff.

c) Frankreich

In Frankreich ist die Bahn zwar institutionell getrennt, aber materiell ist die SNCF ein integriertes Unternehmen.

Reseau Ferre de France – RFF ist einerseits Eigentümer des Eisenbahnnetzes und übernimmt andererseits die Schulden der SNCF. RFF ist vom Staat beauftragt, Finanzierung, Entwicklung, Konsistenz und Kohärenz sowie die Nutzung des Netzes sicherzustellen. Sie ist Betreiber der Infrastruktur (Gestionnaire des infrastruktures) .
Das ist die formelle Regelung, **aber materiell führt die SNCF aus. Sie ist „beauftragte Betreiberin der Infrastruktur"** oder Managementbeauftragte für die Infrastruktur (Gestionnaire delegue des infrastruktures). Nach der Kreation von RFF hat die SNCF zwei unterschiedliche Aufträge zu erfüllen:

- Im Verkehrsbereich transportiert die SNCF Personen und Güter und bleibt damit Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- Im Infrastrukturbereich betreibt die SNCF die Infrastruktur, hält sie instand, bezahlt sie Benützungsgebühren und erhält die Bezahlung für Betrieb und Instandhaltung der Infrastruktur.

Frankreich achtet auf die Aufrechterhaltung einer „unité operationnelle".

Die Division Infrastruktur bleibt personell und materiell jedoch bei der SNCF. RFF hat rund 300 Mitarbeiter, die Groupe SNCF 220 000. Die SNCF erreicht 70 Mia Personenkilometer und 56 Mia Tonnenkilometer im Vergleich zu den SBB mit 13 und 11 Mia.

Mit der Trennung von Maîtrise d'ouvrage und Maîtrise d'oeuvre beim Bau des TGV Esteuropéen übernimmt RFF zwar neue Funktionen, aber schlussendlich ist immer wieder die SNCF dabei.

Was hat die Trennung gebracht? Finanziell eine Entschuldung, organisatorisch nichts, es sei denn verkomplizierte Entscheidungsprozesse im Infrastrukturbereich mit einer Bürokratie. RFF existiert.
Man versucht sich zu arrangieren, wenn auch immer neue Auseinandersetzungen auftreten. Die SNCF und auch die neue Regierung setzen darauf, „que la SNCF restera une entreprise de caractere integre". Die Aussage, auch die SNCF sei getrennt, ist formell richtig, materiell falsch. Die Trennung umfasst weniger als Intensitätsstufe 1.

Was wir bei Frankreich sehr befremdlich finden, ist der Umstand, dass Töchter der SNCF und andere französische Verkehrsunternehmen (z. B. Connex) sich an Wettbewerben in der Bundesrepublik beteiligen, während DB AG oder andere deutsche Unternehmen keinen Zugang zum Netz der SNCF erhalten.

d) Erfahrungen aus der Praxis von sieben Ländern: Frankreich, Finnland, Portugal, Dänemark, Norwegen, Schweden, Niederlande aus der Sicht der LITRA

Daraus ergibt sich die nachfolgende Tabelle:

Länder	Struktur Netz - Verkehr	Netzzugang
USA, Japan, Neuseeland, Kanada	Integrierte Unternehmung	Kein Netzzugang
Großbritannien	Trennung (weitgehende Desintegration)	Kein Netzzugang (Mehrjährige Franchisen)
Frankreich, Belgien, Italien	Integrierte Unternehmung	Faktisch kein Netzzugang
Deutschland, Österreich, Schweiz, Irland	Integrierte Unternehmung	Netzzugang
Schweden, Dänemark, Norwegen, Finnland, Niederlande, Portugal, Spanien	Trennung (Netz als Behörde, Verkehr als Staats-AG)	Netzzugang

Diese Vielfalt an Bahnmodellen erschwert die Europäisierung des Schienenverkehrs. In Zukunft ist eine Vereinheitlichung der Modelle nötig.

***

Die Erfahrungen aus der Untersuchung der Länder führen nach Auffassung der LITRA bei der Trennung von Fahrweg und Betrieb zu folgendem Ergebnis:

6. Nachteile getrennter Bahnen

a. Trennung führt zu Entscheidungsnotstand

Sind Entscheide zu fällen, fehlt im Trennungsmodell die Entscheidungsinstanz. Zwar wird erklärt, dass in diesem Fall das Ministerium entscheidet. Um Fragen erster Ordnung zu entscheiden, benötigt die Regierung Sachverständige für die Entscheidungsvorbereitung. Fehlt dazu ein Stab, wird eine Kommission beauftragt. Dann wird es politisch. Oder es werden externe Berater eingesetzt, dann wird es innovativ und vor allem teuer. Das Resultat sind weniger sachgerechte Entscheide. Für Fragen zweiter Ordnung bestehen Hemmungen, den Entscheid an den Verkehrsminister zu delegieren. Die Auseinandersetzungen zwischen Verkehr und Infrastruktur laufen weiter. Damit summiert sich der bürokratische Aufwand und führt zur Stagnation der Aktivitäten. Tragisch für die Sache ist die Fragmentierung der Gesamtverantwortung. Effizient geführte Ministerien fällen Grundsatzentscheide und halten sich aus dem Tagesgeschäft. „Policy is based on government's role not in daily management. The government guides by output and not by input."

b. Neue Institutionen sind Friktionsherde

Neue Institutionen erweisen sich generell als Friktionsherde. Die Bahn hat Tradition, ihnen fehlt sie und ihre Ausgestaltung steht nicht fest. Deshalb ist ihnen die Tendenz inhärent, ihre Aktivität und Hoheit auszuweiten. Die Intensität dieser Tendenz ist abhängig von den Ambitionen der Führungskräfte dieser neuen Institutionen. Diese Erscheinung ist auch feststellbar, wenn ihr Auftrag gesetzlich detailliert festgeschrieben ist. Die gesetzliche Regelung steht am Anfang. Sie erfasst die Entwicklung nicht.

c. Desintegrierte Bahnen suchen Mittel zur Koordination

Länder mit einer desintegrierten Bahn sind auf der Suche nach Mitteln zur Sicherstellung der Koordination. Verkehr und Infrastruktur werden von der Regierung angehalten, eine Koordinationskommission zu bilden oder sie wird auch gesetzlich vorgeschrieben. Diese Kommissionen sind jedoch nicht mit Entscheidungskompetenzen ausgestattet und damit ist ihr Wert beschränkt. Weiter reicht der Vorschlag, dem Verkehrsunternehmen und dem Infrastrukturunternehmen ein drittes Unternehmen zu überstellen. Die Folge dieses Ansatzes wäre eine weitere Verkomplizierung der Entscheidungsabläufe im Trennungsmodell.

d. Incentive Systeme steigern kaum die Leistungsbereitschaft

Als Anreiz besserer Leistungen werden incentive Systeme kreiert. Die Diskussionen um diese Systeme, die Komplikationen, Aufwand und Ergebnis führen zur Überzeugung, dass nichts durch den Stolz des Eisenbahners für seine Bahn, seine Verbundenheit und damit die natürliche Leistungsbereitschaft zu ersetzen ist. Sämtliche Bonus/Malus-Systeme sind nicht anders zu werten. Der motivierte Eisenbahner ist und bleibt der Schlüssel zum Erfolg. Der demotivierte demontiert die Bahn. Jeder findet an seinem Posten Gelegenheit zu unspektakulären Aktionen, die im schlimmsten Fall zur Krise und zum Kollaps der Bahn führen. Und die Wirkung ingeniöser Incentive Systeme – Spezialität der desintegrierten Bahnen – geht an ihnen vorbei.

e. Netzzugang findet nicht statt

Die sieben Länder haben sich mit der Trennung des Verkehrs von der Infrastruktur vorbereitet. Aber der Netzzugang findet nicht oder nur beschränkt statt. Die grosse Zahl der „New Entrants" ist nicht in Sicht. Im Personenverkehr wird der open access ohnehin abgelehnt. Personenverkehr ist Systemverkehr. „Open access is a failure" erklären auch Länder mit Erfahrung mit Netzzugang im Güterverkehr. Die Begründung ist nicht Diskriminierung, sondern die hohen Markteintrittsbarrieren: Hohe Anfangsinvestitionen und hohe Fixkosten, komplexer Markt und komplexe Organisation und das Resultat sind geringe Gewinnchancen und hohe Verlustrisiken. Auch die Belastung mit Benützungsgebühren ist nicht der Grund für das Fernbleiben vom Markt, denn sie werden entweder laufend reduziert oder für gewisse Verkehre sogar ausgesetzt. Wenn nun aber der Netzzugang nicht stattfindet, ist die Trennung sinnlos. Und sollte der Netzzugang im beschränkten Umfang doch noch eintreten, ist diese Massnahme beispiellos unverhältnismässig.

f. Trennungsmodelle verhindern Transparenz

Trennungsmodelle verhindern entgegen aller Beteuerung ihrer Schöpfer die Transparenz. Selbst der Einblick in die Organisationsform der Bahn setzt für den bahnexternen Beobachter etliche Kenntnisse voraus. Nahezu unmöglich ist die Übersicht über die Funktionstüchtigkeit dieser Organisation. Mängel in einer Organisation werden auf die Dauer kostenwirksam. Nachdem in allen Ländern die Infrastruktur direkt oder indirekt von der öffentlichen Hand bezahlt wird, wäre zur Pflege des Goodwill bei Bevölkerung und Politik die Herstellung von Transparenz eine Voraussetzung. Mit den Verschachtelungen in den Trennungsmodellen ist sie alles andere als erfüllt, im Gegenteil. Bei der integrierten Bahn ist die Verantwortung für Erfolge und Misserfolge eindeutig lokalisiert. Bei der desintegrierten Bahn muss sie aufgespürt werden.

g. Unabhängigkeit führt zur Konfrontation

Wenn zwei organisatorische Einheiten gemeinsam eine Leistung zu erstellen haben, geht man davon aus, dass sie eng kooperieren. Dieses selbstverständliche Verhalten ist nicht eingetreten. Man hat die Infrastruktureinheiten unabhängig erklärt und die Unabhängigkeit wird auch demonstriert. Anstelle von Kooperation tritt Konfrontation. Der Separatismus wird selbst physisch herangezüchtet, und zwar mit der räumlichen Trennung der organisatorischen Einheiten. Das Eigenleben führte im Extremfall zum Bau einer neuen Strecke, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Bauabschluss zufolge prohibitiver Benutzungsgebühren nicht befahren wollte. Das Eisenbahnverkehrsunter-

nehmen hat sich marktwirtschaftlich zu verhalten, die Infrastruktur wird aber nicht nach Marktanforderungen entwickelt. Eisenbahnverkehrsunternehmen nehmen hohe Investitionen in schnelle Neigezüge vor, die sie nicht ausfahren können. Zum Teil fehlen die Mittel für den Ausbau der Infrastruktur, zum Teil fehlt es indessen an den Abstimmungsprozessen zwischen Verkehr und Infrastruktur. Auch hier wieder die Abhängigkeit der „unabhängigen" organisatorischen Einheiten! Oder die Desintegration des integrierten Produktes! „Restoring integral quality is crucial. We need to establish a close relationship to handle daily issues; sharing risks and benefits is better than resorting to legal claims." Das ist der Notruf eines Vertreters der „Getrennten".

h. Unterschiedliche Auslastungsintensität führt zu unterschiedlicher Problemintensität

Die Notwendigkeit kontinuierlicher Abstimmungsprozesse zwischen Verkehr und Infrastruktur ist weit geringer bei niedriger Auslastung als bei starker Belastung der Infrastruktur. Die tägliche Zusammenarbeit ist bei stark ausgelasteten Bahnen intensiver als bei schwach ausgelasteten. Bei einer stark ausgelasteten Bahn mit einer Infrastruktur an der Grenze der Kapazität hat die Trennung dramatische Auswirkungen. Von den sieben Bahnen sind ausserhalb den Agglomerationsbereichen fünf schwach oder nur mittelmässig ausgelastet und nur zwei weisen eine starke Auslastung aus, wovon eine materiell integriert ist.

i. Hemmnisse verhindern die Re-Integration

Trotz schlechter Erfahrung mit dem Trennungsmodell und damit dem Zwang zu Korrekturen ist der Weg zurück zum integrierten Unternehmen noch keine Alternative. Als formelles Hemmnis wird die EU vorgeschoben: „Europe wouldn't like that." Dazu gilt festzuhalten, dass allein die Richtlinien bindend sind und nicht die Präferenzen der Spitzenfunktionäre. Die buchhalterische Trennung ist vorgeschrieben und die organisatorische Trennung ist ohnehin durchwegs verwirklicht. Die institutionelle Trennung war Endziel der EU. Die Widerstände des europäischen Parlamentes und einiger Verkehrsminister dagegen führten zur Einstellung dieses Vorhabens. Noch fehlt das Bewusstsein für die neue formelle Situation. Und materiell sind die Unternehmen nicht interessiert, einen weiteren Reformprozess auszulösen. Die Unternehmen haben kein Interesse an einem neuen Reformprozess. Er wäre aufwändig und aufreibend; er absorbiert Kapazitäten und verbreitet Unsicherheiten. Gesucht ist nach den Veränderungen die Stabilität.

k. Wettbewerb ersetzt Investitionen nicht

Die Qualität der Leistungserstellung einer Bahn bestimmt in erster Linie das Investitionsvolumen. Aber die Politik stellt den Wettbewerb und die organisatorischen Massnahmen in den Vordergrund. Das gilt auch für die EU. Für die Beseitigung der Engpässe auf den Trans European Rail Freight Freeways beispielsweise ist deren Mitteleinsatz bescheiden. Aber sie pflegt mit ihren detaillierten Richtlinien einen Grosseinsatz zur Organisation des Wettbewerbs. Frankreichs europäische Pionierleistung: der Hochgeschwindigkeitsverkehr wurde nicht durch Wettbewerb ausgelöst. Frankreich kannte den Wettbewerb auf der Schiene überhaupt nicht. Die Pionierleistung ist das Resultat von Visionen, Investitions- und Risikobereitschaft und nicht der Obsession eines auf die Spitze getriebenen Wettbewerbs der Eisenbahnpolitik der EU.

Die Erfahrungen sind eindeutig. Die Verwirklichung der Trennungsphilosophie der EU hat keinem dieser sieben Länder etwas gebracht, es sei denn Probleme. Kommt dazu, dass der Netzzugang mehr als bescheiden ist und auch kaum mehr erwartet wird.

***

Manchem geht es nicht nur um die Trennung von Fahrweg und Betrieb sondern auch um die Fragmentierung (Aufteilung) des Schienennetzes:
In einem Interview, über das die Zeit vom 15.3.2001 berichtet, schlägt **Prof. H.-J. Ewers, TU Berlin**, folgende Aufteilung vor:
„Im übrigen kann ich mir vorstellen, dass das Netz in verschiedene Geschwindigkeitsbereiche zerlegt wird. Das Höchstgeschwindigkeitsnetz wird dann national oder europäisch sein und ist von einer privaten Netzgesellschaft betrieben. Daneben könnte es mehrere Unternehmen geben, die Netze mittleren Tempos bewirtschaften – und schliesslich viele, die Regionalnetze betreiben."
Frage der Zeit: „Wer soll den Verkehr auf den von verschiedenen Unternehmen betriebenen Schienenabschnitten koordinieren, etwa für einen Zug von Kopenhagen nach Genua?" Prof. Ewers: „Das kann man z. B. über eine Art Trassenbörse lösen. Das ist ein Software-Programm, auf dem die ganzen Netze drauf sind. Da kann sich die einzelne Bahngesellschaft eine durchgehende Trasse zusammenstellen, genauso wie ein Kunde einen Platz im Schlafwagen kauft.

Die GRV enthält sich jeglichen Kommentars.

***

Nachdem die Nachteile der getrennten Bahnen aufgeführt sind, werden die Vorteile der vertikal integrierten Bahnen aufgeführt:

7. Die Vorteile vertikal integrierter Bahnen

a. Alle erfolgreich privatisierten Eisenbahnunternehmen sind vertikal integriert Bahnen – sie umfassen sowohl die Eisenbahninfrastruktur als auch die Erbringung der Transportleistungen.
Die unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgreichsten Bahnen sind integrierte Unternehmen. Die wenigen Beispiele der Trennung von Infrastruktur und Betrieb sind kein ausreichender und insbesondere kein erfolgreicher Beleg, um eine juristische Trennung zu verordnen.

b. Die völlige (d. h. juristische) Trennung ist keine notwendige Voraussetzung für die Öffnung des europäischen Schienenbinnenmarktes.

Die Existenz von Unternehmen, die sowohl die Aufgaben des Infrastrukturbetreibers als auch des Fahrbetriebs gewährleisten, steht nicht im Widerspruch zu einer Öffnung, sofern transparente und diskriminierungsfreie Verfahren eingerichtet und von einer unabhängigen Aufsicht kontrolliert werden.

c. Ein integriertes Unternehmen ist im allgemeinen besser geeignet, neue Technologien im Bereich Infrastruktur und Fahrbetrieb zu entwickeln.

Ein in seinen Entscheidungen am technischen und wirtschaftlichen Gesamtoptimum ausgerichtetes Eisenbahnunternehmen ist in der Lage, notwendige Innovationen schnell umzusetzen und die Verantwortung für das Investitionsrisiko zu übernehmen. Die Existenz mehrerer Verantwortungsträger birgt die Gefahr, die Fortentwicklung des Eisenbahnsystems zu verlangsamen.

d. Die integrierte Bahn garantiert für Sicherheit und Qualität aus einer Hand.

Das System Schiene ist ein technisch hoch differenziertes System, das – welche organisatorische Lösung auch immer gewählt wird – in jedem Fall eine intensive Zusammenarbeit erfordert. Sicherheit wird in besonders hohem Masse dann gewährleistet, wenn ein integriertes Unternehmen die Gesamtverantwortung für das System Rad-Schiene trägt. Bei einer völligen Trennung würden sich demgegenüber neue Schnittstellen mit neuen Risiken entwickeln, welche nicht mehr beherrscht werden können.

e. Bei der integrierten Bahn steht der Kunde im Mittelpunkt

Der Wettbewerb findet seine Grenzen, wenn die Qualität der auf dem Gesamtnetz erbrachten Leistungen abnimmt, die Gesamtwirtschaftlichkeit verschlechtert wird oder das System kollabiert. Die Zerstörung eines funktionierenden Systems ist für den Kunden und Steuerzahler die weitaus teuerste Lösung.

f. Ausgewogener Massnahmenmix zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen

Die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen ist durch ein Massnahmenbündel zu verbessern. Neben besseren verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zählen insbesondere die unternehmerische Unabhängigkeit der Bahnen, die Sanierung und zweckmässige Finanzierung sowie der Wettbewerb zwischen den Bahnen (Netzzugang) dazu.

g. Integration als Voraussetzung für die Steigerung der Effizienz

Die Bahnen sind in allen europäischen Ländern gefordert, ihre Wettbewerbsfähigkeit durch eine höhere Produktivität zu steigern. Diese Effizienzsteigerung kann nur erzielt werden, wenn die Verantwortung für die nötigen Massnahmen bei Infrastruktur und Verkehrsbetrieb koordiniert sind.

***

8. Charta für erfolgreiche Bahnen

LITRA steht für einen erfolgreichen und zukunftsfähigen Schienenverkehr ein, der nachhaltige Lösungen für die Verkehrsprobleme unserer Zeit bietet. LITRA unterstützt daher folgende Grundsätze:

a. Die Bahnreform in Europa muss sich nach den Wünschen des Kunden orientieren und mehr Personen und Güter auf die Bahn bringen. Die Kunden wünschen sich sichere, pünktliche, durchgängige, qualitativ hochstehende und kostengünstige Bahnangebote.

b. Die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen ist durch ein Massnahmenbündel zu erhöhen. Dazu zählen Produktivitätssteigerungen, unternehmerische Autonomie, Sanierung der Bahnen, internationale Kooperationen und verkehrspolitische Rahmenbedingungen.

c. Die Kundenwünsche können durch eine Bahn, welche die Betriebs- und Netzverantwortung in einer Hand hält, effizient erbracht werden. Nur so lässt sich die Optimierung von Angebot (Fahrplan), Rollmaterial und Netz mit dem Ziel eines optimalen Gesamtergebnisses und der Marktfähigkeit des Gesamtproduktes Schienenverkehr erreichen.

d. Der Netzzugang ist ein Mittel, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen zu steigern. Seine Wirkung erzielt der Netzzugang vor allem im Güterverkehr, soweit er als Bedarfsverkehr erbracht wird. Deshalb wird die Öffnung der europäischen Netze im internationalen Güterverkehr nach den Beschlüssen der EU unterstützt. Die Bahnen verpflichten sich, diesen Wettbewerb diskriminierungsfrei zu führen. Diese Diskriminierungsfreiheit ist von einer unabhängigen Stelle zu kontrollieren.

e. Im Personenverkehr überwiegen die Vorteile eines abgestimmten, durchgängigen Systems für die Kunden. Die Planung und Optimierung von ganzen Netzen hat durch ein systemführendes Unternehmen zu erfolgen. Die integrierten Netze können im Rahmen von Ausschreibungswettbewerben öffentlich ausgeschrieben werden, wobei dem Investitionsschutz Rechnung zu tragen ist.

f. Die Netze (Infrastruktur) der Bahnen sind marktnah geführte Unternehmen innerhalb einer Bahnunternehmung zu führen. Wesentliche Erfolgsfaktoren der Bahn (Sicherheit, Pünktlichkeit, Anschlüsse, Kosten) werden aus dem Zusammenspiel von Betrieb und Netz erreicht. Diese Verantwortung muss in einer Hand bleiben.

g. Für den Erfolg der Bahnen im europäischen Umfeld ist

die netz- und grenzüberschreitende Zusammenarbeit entscheidend. Diese Zusammenarbeit ist im Rahmen der Wettbewerbs- und Kartellgesetzgebung zu ermöglichen, solange damit die Effizienz der Bahnen im intermodalen Wettbewerb verbessert werden kann.

h. Die Bahnen sind in Europa aufgrund des verkehrspolitischen Umfelds längerfristig auf eine Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen. Nur durch die Integration von Netz und Verkehr können diese Mittel effizient und zielgerichtet verwendet werden. Die verschiedenen Beispiele getrennter Bahnen haben sich für den Steuerzahler bisher ungünstig entwickelt.

***

In Deutschland ist der Chef der Bahnholding, Hartmut Mehdorn, verantwortlich für das ganze Unternehmen Deutsche Bahn AG. Würden die Holding zerschlagen und das Netz vom Betrieb institutionell getrennt, gäbe es eine Vielzahl von Verantwortlichkeiten. Für den Kunden wäre es ein Desaster, er wüsste nicht mehr, wer jeweils der Ansprechpartner ist.
Deshalb setzt sich die GRV für den Erhalt der Holding und nur für die rechnerische und organisatorische Trennung von Netz und Betrieb ein.

***

EU-Kommission zeigt der DB die kalte Schulter

Der EU-Vertrag bietet der EU-Kommission keine Möglichkeit, die Steuerbefreiung für Flugbenzin unter Beihilfeaspekten in Frage zu stellen. Das unterstrich ein Sprecher von EU-Kommissarin Loyola de Palacio im Dezember 2002 in Brüssel. Die DB AG hatte vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) Untätigkeitsklage gegen die Kommission erhoben. Die Kommission habe es versäumt, gegen die Befreiung des Flugbenzins von Mineralöl- und Ökosteuer vorzugehen.
Die Kommission bemüht sich nach Angaben ihres Sprechers vielmehr um eine Lösung im Rahmen der internationalen Zivilluftfahrtorganisation Icao.
Die DB sieht sich durch die Steuerbefreiung für den Luftverkehr vor allem im Wettbewerb mit innerdeutschen Billig-Airlines benachteiligt. Sie hatte deswegen im Juli 2002 förmliche Beschwerde bei der EU-Kommission eingereicht.

Liberalisierungsindex Bahn 2002

In der Europäischen Union wird seit längerem eine Marktöffnungsstrategie für Netzindustrien wie die Telekommunikation, die Personen- und Güterbeförderung auf der Schiene und die Energieversorgung betrieben, um auch in diesen Sektoren den Binnenmarkt zu realisieren. Die hier vorgestellten Ergebnisse zeigen auf, inwieweit die Eisenbahnverkehrsmärkte bereits für den Wettbewerb geöffnet sind.

Die Deutsche Bahn AG hat im August 2002 die Erstellung eines Liberalisierungsindexes für den Europäischen Schienenverkehr ausgeschrieben. IBM Business Consulting Services hat den Zuschlag für dieses Vorhaben aufgrund seiner Erfahrungen im Erstellen von Studien mit Bezug zum Eisenbahnsektor erhalten.

Wir geben die Ergebnisse der Studie, die in Zusammenarbeit mit ***Prof. Dr.Dr. Christian Kirchner (Humboldt - Uni Berlin)*** *erarbeitet worden ist, auszugsweise den Lesern bekannt. In ihr ist ein Liberalisierungsindex Bahn (LIB-Index) für die 15 EU-Staaten, die Schweiz und Norwegen entwickelt worden. Der Gesamtbericht ist unter www.bahn.de/presse abrufbar.*

Der LIB-Index macht den unterschiedlichen Grad der Marktöffnung zum 01.10.2002 unter dem Aspekt des Netzzuganges im europäischen Schienenverkehr transparent und vergleichbar.
Bei der Erstellung des LIB-Index ist der Standpunkt zutrittswilliger Dritter Eisenbahnverkehrsunternehmen (Dritte EVU 2)) eingenommen worden. Bei der Erstellung Ihrer Geschäftspläne hatten diese hauptsächlich drei Fragen zu beantworten:

1. Wie sind die gesetzlichen Grundlagen im Zielland für Dritte EVU?
2. Wie gestalten sich die Marktzugangsmöglichkeiten und -barrieren?
3. Welche Dynamik/Intensität hat der Wettbewerb im Eisenbahnverkehrsmarkt?

Diese drei Aspekte sind anhand von drei Teilindizes abgebildet worden, wie in der folgenden Abbildung dargestellt. Der LEX-Index behandelt die erste Frage, der ACCESS-Index die zweite und der COM-Index die dritte Frage.

Der LIB-Index Bahn stellt zum einen allgemein den Grad der Offenheit des Bahnsektors für neue Wettbewerber dar. Zum anderen legt er detailliert offen, wo die Schwachstellen der Liberalisierung sind und wie die unterschiedlichen Ansätze der Länder sich tatsächlich in der Offenheit ihrer Schienennetze widerspiegeln. In der Auswertung entscheidend war nicht ein absolutes Maß der Liberalisierung, dessen Erhebung mit erheblichen methodischen Problemen belastet wäre, sondern der relative Grad der Liberalisierung in den verschiedenen Ländern. Die Arbeit konzentrierte sich folglich auf den Vergleich der derzeitigen Offenheit der nationalen Märkte 3) aus Sicht zutrittswilliger Marktwettbewerber der Incumbents 4), den Dritten EVU. Der Index bewertet in der aktuellen Form nicht, welcher Liberalisierungsansatz besser oder ab welchem Punkt ein nationaler Eisenbahnmarkt komplett liberalisiert ist.

Der LIB-Index Bahn garantiert durch seine modulare Struktur die Anpassbarkeit an die zukünftigen Phasen der Liberalisierung, ohne das Gesamtgefüge in Frage stellen zu müssen. Das Konzept des LIB-Index ist zudem durch seine detaillierte Veröffentlichung transparent und damit für die Weiterentwicklung im wissenschaftlichen Diskurs grundsätzlich offen.

Wünschenswert wäre, dass der LIB-Index sich als ein europaweit akzeptierter Index etabliert. Durch Anlehnung des Konzeptes an das Rail Market Monitoring Scheme der Europäischen Kommission sind die Voraussetzungen dafür geschaffen.

2) Unter Dritten EVU sind alle Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Ausnahme der ehemaligen Monopolisten (Staatsbahnen, öffentliche Bahnen) zu verstehen. Z.B. CONNEX in Deutschland, RTC in Italien, dies wäre auch die SNCF in Deutschland oder die DB AG in Spanien.

3) Güterverkehr, Personennahverkehr und Personenfernverkehr. Der urbane Personenverkehr ist nicht Bestandteil der Studie.

4) Ehemalige Monopolisten oder Staatsbahnen bzw. öffentliche Bahnen wie die SNCF oder die DB AG.

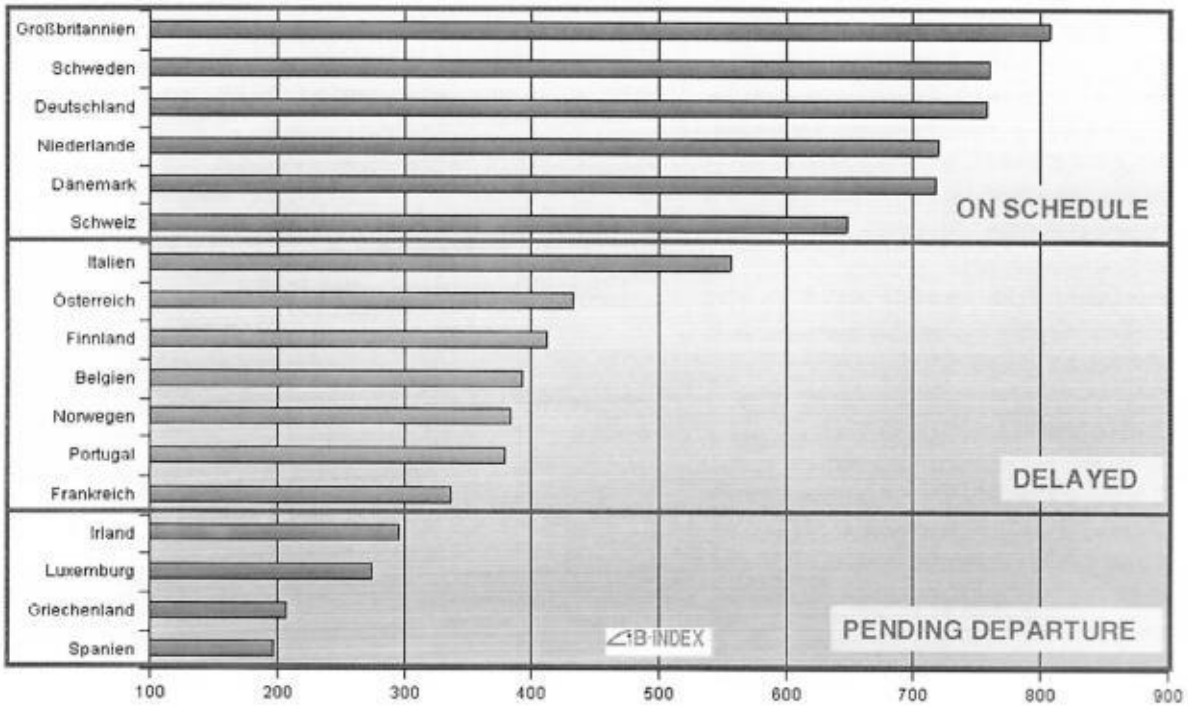
Resultat
Der LIB-Index

Als Ergebnis der Studie lässt sich der aktuelle Stand der Marktöffnung in den betrachteten 17 Ländern in drei Gruppen einteilen.

Die erste Gruppe bestehend aus Großbritannien, Schweden, Deutschland, den Niederlanden, Dänemark und der Schweiz ist bei dem Prozess der Marktöffnung gut vorangekommen. Diese Länder haben 600 und mehr Punkte bei der Indexberechnung erhalten. Die Gruppe wird mit dem Status „Marktöffnung im Zeitplan" (on schedule) bezeichnet. In diesen Ländern gibt es bereits nennenswerten Wettbewerb, und die Marktzugangsmöglichkeiten für die Dritten EVU sind akzeptabel.

Die Marktöffnung der zweiten Gruppe, bestehend aus Italien, Österreich, Finnland, Belgien, Norwegen, Portugal und Frankreich, ist gegenüber der ersten Gruppe wesentlich geringer vorangekommen. Die Punktezahl dieser Länder liegt zwischen 300 und 599 Punkten. Diese Gruppe wird mit dem Status ‚Verzögerte Marktöffnung'' (delayed) bezeichnet. In Irland, Luxemburg, Griechenland und Spanien ist der Liberalisierungsprozess in seiner Gesamtbetrachtung so gut wie nicht eingeleitet. Die Punktezahl dieser Länder liegt zwischen 100 und 299 Punkten. Diese Gruppe wird mit dem Status 'Anfänge der Marktöffnung' (pending departure) bezeichnet.

Großbritannien bietet derzeit den liberalisiertesten Eisenbahnmarkt in Europa. Die Transportleistungen werden ausschließlich von Dritten EVU erbracht. Der Inselstaat hat 1993 mit dem Railway Act die British Rail in über hundert Unternehmen zerschlagen. Auch in Schweden und Deutschland ist die Liberalisierung gut vorangeschritten. Sie haben einen ähnlichen Öffnungsgrad, aber unterschiedliche Ansätze zur Umsetzung der Liberalisierung. In Deutschland ist die Entscheidung nach intensiver Diskussion für ein integriertes Bahnkonzept gefallen, wohingegen in Schweden eine vollständige institutionelle Trennung der Staatsbahn vom Netz vollzogen worden ist. Zu betonen ist, dass Diskriminierungspotentiale, die aus der Organisationsstruktur eines Incumbent folgen, an den relevanten Stellen in die Bewertung der Zugangsbedingungen eingeflossen sind. Die



Positionierung dieser drei Länder an der Spitze des Feldes dokumentiert, dass verschiedene Ordnungsmodelle zielführend sein können. Die Niederlande und Dänemark haben in den letzten Jahren ebenfalls viel unternommen, um Dritten EVU den Markteintritt zu ermöglichen. Auch sie haben einen vergleichbaren Liberalisierungsstand erreicht und besitzen einen deutlichen Abstand zur Schweiz, die sich aufgrund ihrer effizienten Prozesse bei der Vermarktung von Güterverkehrstrassen (Analyse beschränkte sich auf SBB und BLS-Netz) ebenfalls in der ersten Gruppe befindet. Der Personenfern- und Regionalverkehr ist jedoch für neue Dritte EVU in der Schweiz nahezu geschlossen, während in den anderen Ländern der ersten Gruppe Zugang zu diesen Märkten besteht.

In der zweiten Gruppe hat Italien sein nationales Schienennetz durch das Gesetz 388 aus dem Jahr 2000 am weitesten geöffnet. Strukturen, die Dritten EVU einen Marktzugang ermöglichen, bestehen bereits oder sind im Aufbau. Frankreich und Österreich befinden sich trotz Ihrer Bedeutung für die Transeuropäischen-Netze (TEN) nicht in der ersten Gruppe. Ihre Politik der Marktöffnung ist relativ restriktiv. Alle anderen Länder der zweiten und dritten Gruppe haben ebenfalls restriktive bzw. keine Marktzugangsmöglichkeiten für Dritte EVU.
Die Stärken und Schwachstellen der einzelnen Länder beim Liberalisierungsprozess lassen sich durch eine Analyse der Teilindizes aufzeigen.

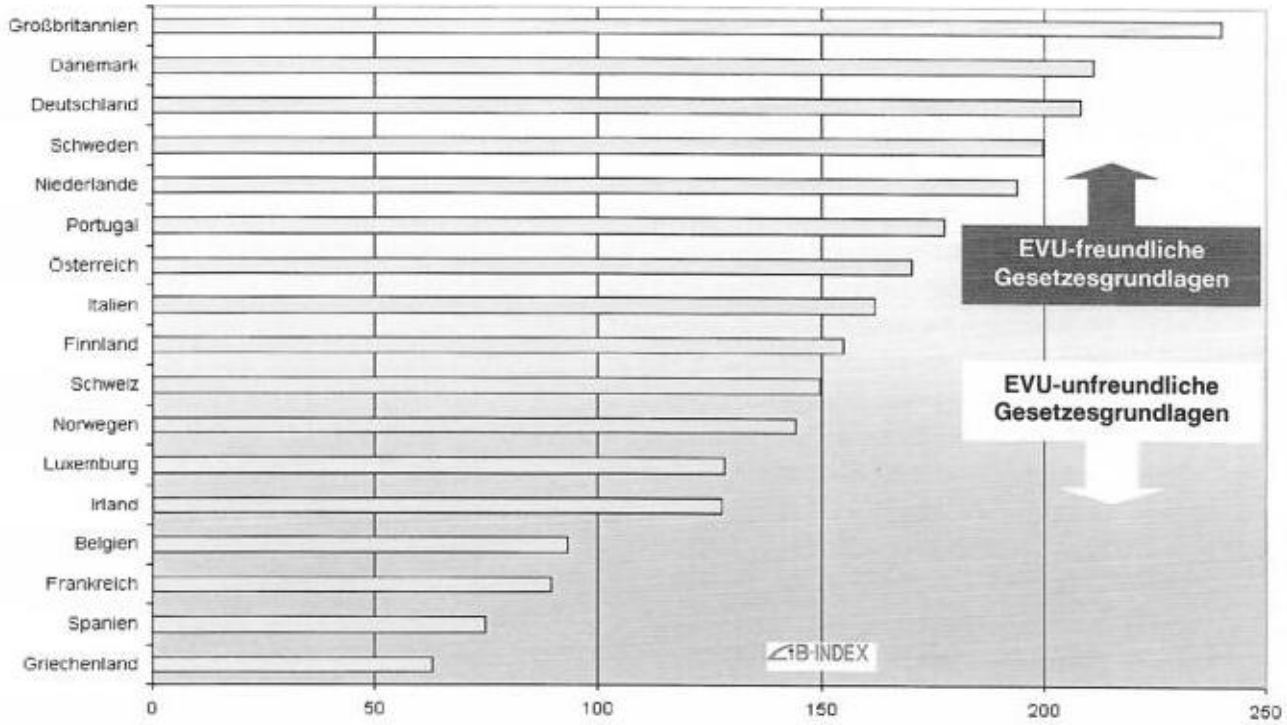
Der LEX-Index

Das größte Gewicht im LEX-Index erhielt der Themenkomplex „Regulierungsbehörde" aufgrund seiner fundamentalen Bedeutung in Märkten mit ehemaligen Monopolisten.

Die staatliche Aufsicht zum Netzzugang ist in Deutschland, Großbritannien, Österreich, Portugal, Dänemark und der Schweiz am weitesten entwickelt. In diesen Ländern bestehen bereits die Regulierungsprozesse und Strukturen, um aufkommenden Wettbewerb zu regulieren und um diskriminierungsfreien Zugang zu gewährleisten. Nur Großbritannien, Deutschland, Österreich und Portugal können bereits eine Regulierungsbehörde gemäss EG-Richtlinie 2001/14 nachweisen. Bei den anderen Länder befindet sich diese Regulierungsstelle gerade im Aufbau bzw. ist noch nicht eingerichtet. Bezüglich der vertikalen Struktur (Netz und Transport) der Incumbents lassen sich sechs Varianten unterscheiden, wobei Schweden, die Niederlande, Großbritannien, Dänemark und Norwegen als einzige ihre Staatsbahnen sowohl vertikal institutionell als auch horizontal (bilanzielle Trennung der Personen- und Güterverkehrssparten) getrennt haben. Hinsichtlich der Zugangsrechte finden sich die wettbewerbsförderndsten und über EG-Richtlinien hinausgehenden nationalen Rechte in den Niederlanden, Großbritannien, Schweden und Deutschland.

Im Themenkomplex „Marktzugang" sind die Unterschiede relativ gering. Alle untersuchten Länder können gesetzliche Zugangs- und Transitrechte für internationale Gruppierungen und für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr vorweisen. Ferner haben alle Incumbents einen Unabhängigkeitsstatus und haben Vermögen, Haushaltsplan und Rechnungsführung von denen des Staates getrennt. Es ist auch in allen Ländern eine getrennte Buchführung für die Eisenbahninfrastruktur (Netz) und die eigentliche Erbringung von Verkehrsdiensten (Transport) vorgeschrieben. Lediglich bei den Maßnahmen zur Verringerung der Verschuldung existieren Unterschiede. Der französische Staat zum Beispiel hat die Schulden der öffentlichen Bahn SNCF nicht übernommen. Statt dessen erfolgte eine Schuldenübernahme durch die RFF (französischer Netzbetreiber). In Belgien hat der Staat ebenfalls die Schulden nicht übernommen.

Im europäischen Vergleich sind Belgien, Schweiz und Portugal am wenigsten bei der Vorbereitung des Trans-European Rail-Freight-Network 5) (TERFN) fortgeschritten. Die Schweizer werden wahrscheinlich erst nächstes Jahr entscheiden, ob sie dem TERFN beitreten wollen.



Portugal und Österreich sind im Verhältnis zum Gesamtergebnis des LIB-Index relativ gut positioniert, da in beiden Ländern Strukturen für eine Wettbewerbsregulierung bestehen. Diese fanden aber noch keine Anwendung, da Wettbewerb noch nicht existiert bzw. sich dieser in Portugal auf ein Drittes EVU begrenzt. Portugal hat eine vertikale institutionelle Trennung seiner Staatsbahn vollzogen und liegt deshalb im oberen Drittel des LEX-Index, verliert aber wie Österreich aufgrund der Gestaltung des praktischen Marktzuganges

5) Europäisches Güterverkehrsnetz, das in der EG-Richtlinie 2001/12 beschrieben ist und bis zum 15.03.2003 für Dritte EVU geöffnet sein muss.

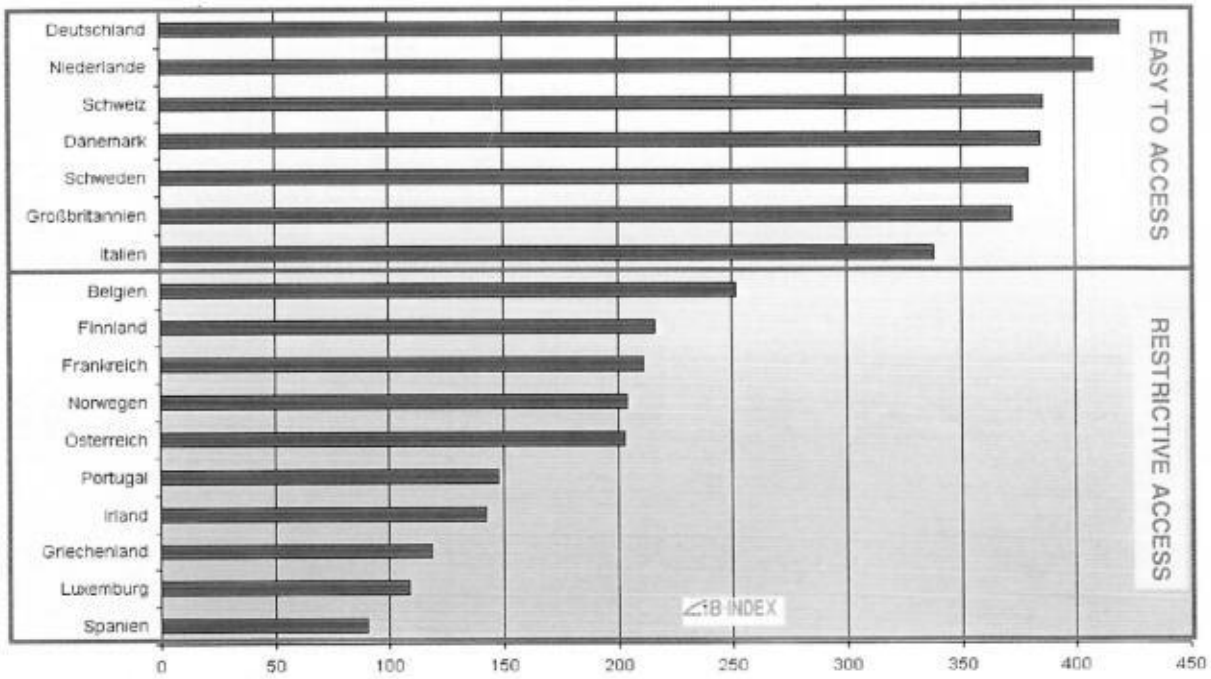
Der ACCESS-Index

Bei der Analyse der absoluten und relativen Zugangsbarrieren können zwei Gruppen identifiziert werden. Die Gruppe, in der Dritte EVU derzeit akzeptable bis gute praktische Marktzugangsbedingungen vorfinden, wird mit dem Status „Leichter Marktzutritt" (easy access) bezeichnet. Deutschland und die Niederlande treten hier als zugangsfreundlichste Länder hervor. Zu dieser Gruppe zählt ferner die Schweiz (nur Güterverkehr auf dem BLS- und SBB-Netz), Dänemark, Schweden, Großbritannien und Italien.
Italien bildet das Bindeglied zur zweiten Gruppe, in der eingeschränkte bis ungenügende praktische Marktzugangsbedingungen für Dritte EVU existieren. Diese Gruppe wird mit dem Status „Beschränkter Marktzutritt" (restrictive access) bezeichnet. Zu dieser zweiten Gruppe zählen Belgien, Finnland, Frankreich, Norwegen, Österreich, Portugal, Irland, Griechenland, Luxemburg und Spanien. Das italienische Netz betreibt die im Juli 2001 gegründete Gesellschaft RFI. Sie vergibt über ihre Tochtergesellschaft CESIFER die notwendigen, trassenabhängigen Sicherheitszertifikate. In dem Zertifizierungsprozess wird momentan die Haupthürde für Dritte EVU in Italien gesehen.

Die DB Netz AG, der Netzbetreiber in Deutschland, hat die wesentlichen Voraussetzungen geschaffen, um Dritten EVU den Netzzugang zu ermöglichen. Ein One Stop Shop-Manager [6] steht als zentraler Ansprechpartner für zutrittswillige EVU für die Vermarktung von internationalen Trassen zur Verfügung. Darüber hinaus verfügt die Deutsche Bahn AG über einen Wettbewerbsbeauftragten als unmittelbare Beschwerdeinstanz. Bei der Determinante „Lizenz- und Sicherheitszertifikat" hat Deutschland die höchste Punktzahl erzielt, da kein gesondertes, restriktives Sicherheitszertifikat gefordert ist und einige Aspekte bereits in der Lizenzvergabe enthalten sind.

Die ausführlichsten und die kundenfreundlichsten Informationen über den Netzzugang finden sich in Deutschland, Großbritannien, den Niederlanden und der Schweiz. Der Umgang mit diesen notwendigen Informationen ist ein erster Indikator über die Offenheit eines Netzes. Bei den administrativen Prozessen wie der Lizenz- und Sicherheitszertifikats-vergabe besteht ein deutlicher Unterschied zwischen der ersten und der zweiten Gruppe bezüglich der Effizienz dieser Prozesse.
Im Güterverkehr besteht Open Access [7] bei den Ländern der ersten Gruppe. Im Zugang zu Personenverkehrstrassen differenzieren sich diese Länder. Im Personenfernverkehr besteht in Deutschland Open Access. Trotz dieser Regelung gibt es in diesem Teilmarkt bisher kaum Wettbewerb. Dies mag unter anderem an den hohen Markteintrittskosten für Rollmaterial, an den vergleichsweise hohen Trassenbenutzungsentgelten sowie an der Trassenverfügbarkeit liegen. In Großbritannien und Schweden muss an Ausschreibungen teilgenommen oder eine Konzession erworben werden, um Personenfernverkehr anbieten zu können. In allen anderen Ländern ist der Zugang zu diesem Teilmarkt noch restriktiver. In der Schweiz wird diese Dienstleistung voraussichtlich bis 2007 nur vom Cisalpino (Gemeinschaftsunternehmen von der SBB und Trenitalia), der SBB und der BLS erbracht werden. Im Personennahverkehr werden Teile der Trassen in Deutschland, Großbritannien, Schweden, den Niederlanden und in Portugal unregelmässig bzw. jährlich ausgeschrieben oder über Konzessionen vergeben.

Teilindex ACCESS 2002



Nach den geringen Abstufungen zwischen den Länder beim LEX-Index, kristallisieren sich beim ACCESS-Index zwei Gruppen heraus. Die erste Gruppe mit niedrigen Marktzutrittsbarrieren hebt sich durchgängig bei jeder Determinante des Teilindexes von der zweiten Gruppe mit beschränktem Marktzutritt ab. Diese Länder haben bereits Erfahrungen mit Dritten EVU und deshalb entsprechende Prozesse aufgebaut. Länder wie Österreich oder Portugal sind aufgrund der praktischen Zugangshürden aus dem ersten Drittel des LEX-Index ins Mittelfeld gelangt. In den Ländern des Mittelfeldes bestehen zum Teil Strukturen und Prozesse für den Marktzugang, diese werden aber nur geringfügig bzw. gar nicht praktiziert. In den Ländern des letzten Drittels sind diese kaum bzw. gar nicht vorhanden.

6) Anlaufstelle für alle relevanten Fragestellungen zum Vertrieb von Trassen.

7) Open Access: Eigenständiger, rechtlich gesicherter Anspruch auf Netzzugang für Dritte EVU.

Der nachfolgende COM-Index bestätigt die bisherigen Resultate des LEX- und ACCESS-Index.

Der Com-Index

Der COM-Index bewertet anhand aggregierter Marktgrößen in den drei Themenkomplexen „Marktentwicklung des Modal Split", „Dritte EVU in 2001/2002" und „Zugänglicher Markt in 2002" die Wettbewerbssituation in den einzelnen Ländern. Soweit möglich, wird hierbei eine Unterscheidung der Marktsegmente Güterverkehr, Personennah- und Fernverkehr vorgenommen.

Beim Ergebnis des COM-Index kristallisieren sich zwei Gruppen am deutlichsten heraus. Diese lassen sich in Anlehnung an die Eigenschaften des COM-Index in „Beginnender Wettbewerb" (starting competition) und „Fortbestand des Monopols" (still monopoly) unterscheiden.

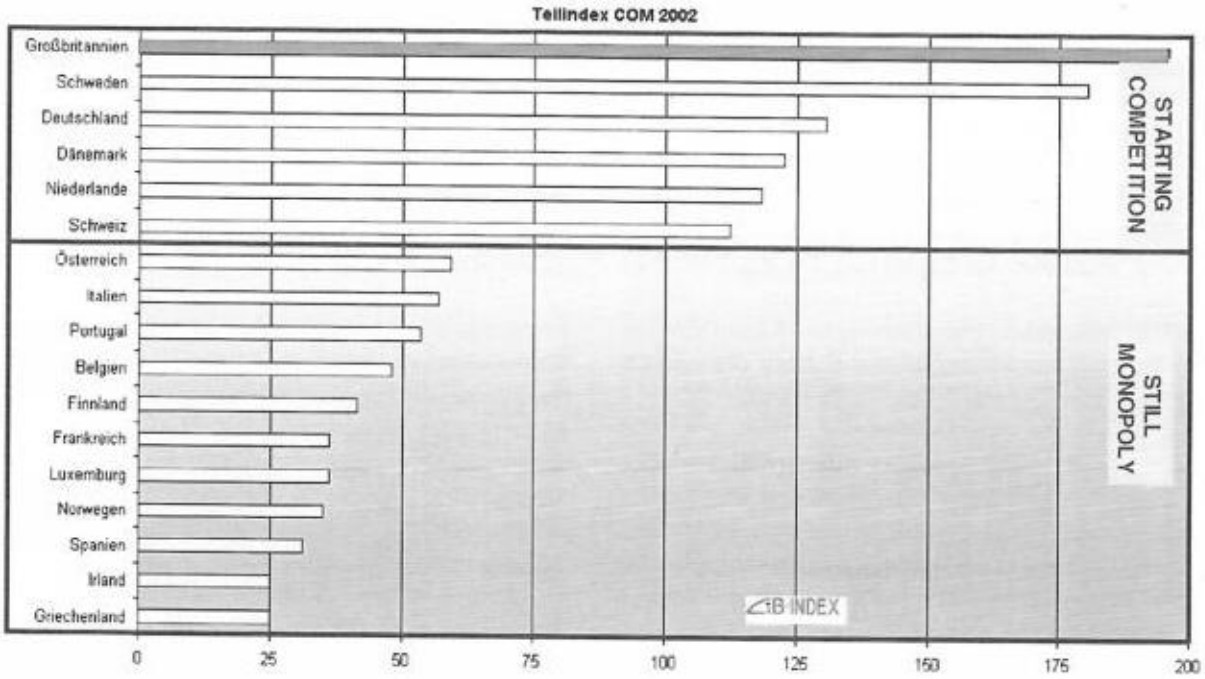
Großbritannien nimmt hierbei eine Sonderrolle ein, da es keinen Incumbent mehr gibt, sondern nur noch Dritte EVU. Die anderen Länder aus der ersten Gruppe weisen beginnenden Wettbewerb auf. Diese Gruppe wird von Schweden, aufgrund der relativ hohen Anzahl an aktiven EVU und des relativ großen Marktanteils dieser EVU, deutlich angeführt. Dem Spitzenreiter Schweden folgen in dieser Gruppe mit relativ geringen Abstufungen Deutschland, Dänemark, die Niederlande und die Schweiz.

Alle anderen Länder haben einen sehr geringen bzw. überhaupt keinen Wettbewerb im Schienenverkehrsmarkt. Folgende Länder sind nach Auswertung des COM-Index in dieser Gruppe. Österreich, Italien, Portugal, Belgien, Finnland, Frankreich, Luxemburg, Norwegen, Spanien, Irland und Griechenland. In Italien sind drei Dritte EVU auf dem Netz der RFI, die das notwendige, trassenabhängige Sicherheitszertifikat besitzen, aktiv. Diese haben aber nur einen marginalen Marktanteil. Die anderen bestehenden EVU in Italien und Österreich sind nicht eine Folge der Liberalisierung, sondern bestehen schon seit längerem bzw. bieten Eisenbahndienstleistungen auf ihren eigenen Netzen an. In Portugal ist das einzige bestehende Dritte EVU bei der bisher einzigen Ausschreibung dem Incumbent bevorzugt worden.

Fazit

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Liberalisierung der Schiene noch am Anfang steht. In den Ländern der Gruppe on schedule ist bereits aufkommender Wettbewerb auf der Schiene zu verzeichnen. In dieser Gruppe wird mit unterschiedlichen Ansätzen ähnlich erfolgreich die Marktöffnung realisiert. Dagegen ist in den Ländern der anderen Gruppen ein Markteintritt neuer EVU noch mit erheblich höh*eren* Problemen behaftet oder aufgrund der aufgezeigten Restriktionen ganz ausgeschlossen.

Bahnchef Hartmut Mehdorn dazu: „Die Studie zeigt, dass eine Trennung von Netz und Betrieb nicht entscheidend für die Öffnung der Märkte ist. Ausschlaggebend ist in der Praxis vielmehr dass die Mitgliedstaaten faire und transparente Netzzugangsprozesse garantieren.



Auch die GRV ist der Meinung, dass die DB AG als Sieger aus dieser Studie hervorgegangen ist. Deshalb sollten verschiedene Verkehrspolitiker die Prioritäten in der Verkehrspolitik auf wichtigeren Feldern suchen.

Schwierigkeiten im Ausbau des europäischen Hochleistungsgeschwindigkeitsverkehrs

Alfons Thoma

DVZ 19 2003

Technikvorstand der DB Dr. Rausch und Hartmut Mehdorn

Die Schwierigkeiten liegen in der Harmonisierung der Technik bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der Bahnen. Noch sind für die Sicherung und Steuerung der Züge von Land zu Land 14 unterschiedliche Systeme im Einsatz.

Nach dem Willen der EU sollen alle Strecken deshalb mit neuer, einheitlicher Betriebsleittechnik ausgestattet werden, die neben höherer Geschwindigkeit auch engere Zugfolgen ermöglicht.

Aber die Einführung des dafür notwendigen auf der Mobil-Funk-Technik basierenden **„European Train Control System" (ETCS)**, das sicherheitsrelevante Informationen mittels Funk an die Lokführer übermittelt, ist sehr teuer. Nach Berechnungen der Fa. Siemens wären 75 000 km Schiene und 4500 Fahrzeuge auszurüsten.

Dazu kommt ein weiteres Handicap: Alle bisherigen Förderungen des Staates und der EU beziehen sich i.d.R. auf den Fahrweg, **nicht aber auf Fahrzeuge.** Die Einrichtungen auf den Fahrzeugen sind aber umfangreicher als bisher und ebenfalls sehr teuer. Ohne Lösung des Finanzierungsproblems kommt der durchgehende Betrieb des europäischen Schnellverkehrsnetzes nicht mehr voran.

In Deutschland wird ETCS erst auf der Strecke Ludwigsfelde - Halle/Erfurt erprobt. Wann eine Genehmigung des Eisenbahnbundesamts für das System kommt, steht ebenfalls noch in den Sternen. Auch in der Schweiz gab es bei ETCS Schwierigkeiten, die noch z. T. ausgeräumt werden müssen. Es steht noch ein langer Weg vor uns.

Weiter kommt dazu, dass die neuen deutschen Neubaustrecken alle noch mit der erprobten **Linienzugbeeinflussung gebaut wurden und diese eines Tages abgebaut und durch ETCS ersetzt werden müsste.** Wer soll das bezahlen?

Ebenfalls gravierend ist, dass die Betriebsführungsgesellschaft Güterverkehr überhaupt kein Interesse an der Einführung von ETCS hat. Das wurde erst jetzt im Februar deutlich, als der Technikvorstand der DB, der das europäische Zugleitsystem nur dann einbauen will, wenn die dazu notwendigen Fahrzeugeinrichtungen durch die EU bezuschusst werden, erklärte: „Die Umstellung auf ETCS werde 20 bis 22 Jahre dauern und 800 bis 900 Mio Euro nur für die Migration kosten. Wenn wir das auf die EVU umlegen sollen, können wir das uns nicht leisten. Dazu hat DB Cargo überhaupt kein Interesse".

Es fragt sich, ob die Entwicklung von ETCS einen ähnlichen Verlauf nehmen wird wie die automatische Mittelpufferkupplung für die Güterwagen. Sie ist trotz aller Anstrengungen bis heute nicht Wirklichkeit geworden. Muss ein spanischer AVE-Zug, der von Sevilla über Madrid - Barcelona weiter nach Paris fährt, auch auf deutschen Strecken verkehren können? Er braucht also nur das spanische und französische System.

Alle diese kostenträchtigen Erfordernisse braucht die Strasse glücklicher Weise nicht. Im Schienengüterverkehr wird man deshalb in verschiedenen Relationen auf einen Lokwechsel (beim schnellsten Reiseverkehr gibt es keine Loks mehr) an der Grenze nicht verzichten können. Gut organisiert, dauert dieser auch nur wenige Minuten.

Bahnchefs fordern bessere Rahmenbedingungen

Europas Bahnchefs sind sich einig: Nur durch signifikante Leistungs- und Qualitätssteigerungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr und durch höhere Investitionen in die Infrastruktur kann mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

In zwei Resolutionen, die bei einem zweitägigen Spitzentreffen in München unterzeichnet wurden, wenden sich Bahnchefs aus 19 Ländern an die EU-Kommission und das EU-Parlament.

Die Resolution zur Produktivitätssteigerung und Qualitätsverbesserung hat die weitere Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr unter Ausnutzung aller unternehmerischer Gestaltungsspielräume zum Inhalt. Die Errichtung von Güterverkehrskorridoren mit durchgehender Trassenplanung soll konsequent fortgeführt werden. Es sollen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die eine finanzierbare Einführung neuer Standards für Güterverkehrskorridore, wie z. B. neue Zugsteuerungssysteme, ermöglichen.

In der Resolution zur Finanzierung der Europäischen Eisenbahninfrastruktur plädieren die Bahnen, durch Sanierungen und Neuinvestitionen eine moderne leistungsfähige Infrastruktur als Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Revitalisierung der europäischen Bahnen zu schaffen. Investitionen und Instandhaltung seien weder aus den verfügbaren öffentlichen Mitteln über nationale Kassen noch über den Haushalt der Europäischen Union gewährleistet. Die Finanzierung werde aber 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 auch aufgefordert, schnellstmöglich Voraussetzungen für alternative Formen der Finanzierung zu schaffen. Mit einem kohärenten Rechtsrahmen soll ermöglicht werden, auch private Investoren für den Eisenbahnsektor zu gewinnen.

EU-Osterweiterung
Auswirkungen auf den Schienenverkehr

Alfons Thoma

Die Beitrittsverhandlungen mit Polen, der Tschechei, Ungarn, Slowenien, Estland und Zypern wurden 1998 aufgenommen und am 11.12.1999 wurde beschlossen, diese auf sechs zusätzliche Länder (Rumänien, Bulgarien, Slowakei, Litauen, Lettland, Malta) auszudehnen. Es handelt sich also um 13 Beitrittskandidaten. Dazu wurde noch die Türkei in den Bereich eines eventuellen Beitritts aufgenommen.
Mit den ersten sechs Ländern sind die Verhandlungen bereits weit fortgeschritten. Mit den sieben Kandidaten, den sogenannten MOE-Staaten (Mittel- und Osteuropa) folgen die Verhandlungen zeitversetzt.
Es gibt keinen Zweifel darüber, dass Deutschland und Österreich die wichtigsten Länder im Transitverkehr sein werden.

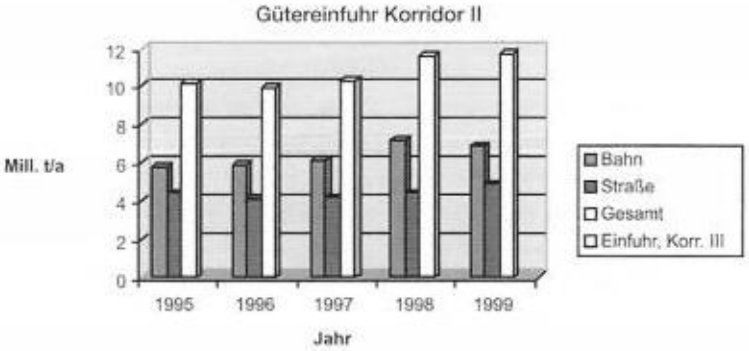
Über den Zuwachs des Verkehr gehen die Meinungen auseinander:

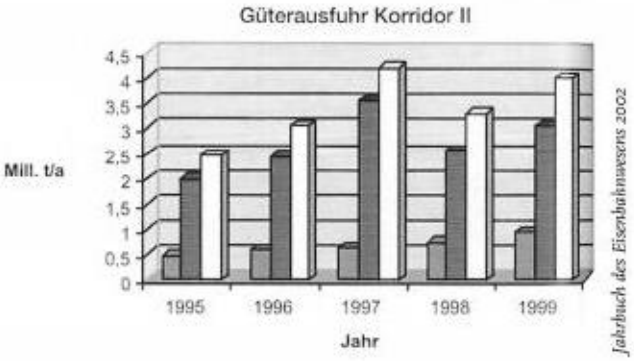
Die EU-Kommission rechnet bis zum Jahr 2010 mit einem Ansteigen des Güterverkehrs in der bisherigen EU um rund 40 %. Der Anteil des Strassengüterverkehrs dürfte sich dann auf 47 % vergrößern. Nach dem Weissbuch vom vom Sept. 2001 will die EU dem entgegensteuern (Chancen für umweltfreundliche Verkehrsträger). Durch Transportrationalisierungen soll der gesamte Güterverkehr sich nur noch um 38 % nach oben entwickeln.
Der Anteil der Bahn soll auf eine Höhe von 15 % gesteigert werden. Nach dem sogenannten Integrationsszenario soll er sogar 24,3 % erreichen. Dies entspräche gegenüber 1997 eine Verdoppelung der Güterverkehrsleistung bis zum Jahre 2015.

Der CDU-Europaabgeordnete Jarzembowski stellte die These auf, dass die EU-Erweiterung im Jahr 2004 nicht zu dramatischem Verkehrszuwachs in Deutschland führen werde. Der Verkehrspolitiker widersprach damit Prognosen, die vor allem auf den Ost-West-Achsen bis zum Jahr 2010 eine sprunghafte Zunahme des Güterverkehrs vorhersagen. Die Wirtschaft hätte die EU-Erweiterung längst vorweggenommen, begründet er seine Einschätzung. Die Import- und Exportströme gebe es deshalb bereits jetzt. Es sei lediglich ein allmähliches Verkehrswachstum zu erwarten, das dem Wirtschaftswachstum in den Beitrittsländern folgen werde. Die EU trage der Erweiterung im Verkehrssektor mit einer Revision der Transeuropäischen Netze Rechnung, mit welcher im Jahr 2004 zu rechnen sei. Die TEN-Projekte in der bisherigen EU würden dann mit den TINA-Projekten (siehe weiter unten) in den Beitrittsländern zusammengeführt werden. Die „vernünftigen Transportunternehmen" hätten bereits Niederlassungen in den osteuropäischen Beitrittsländern und produzierten zu Mischkosten. Der CDU-Mann wies allerdings auf das Problem der Fiskalharmonisierung hin.

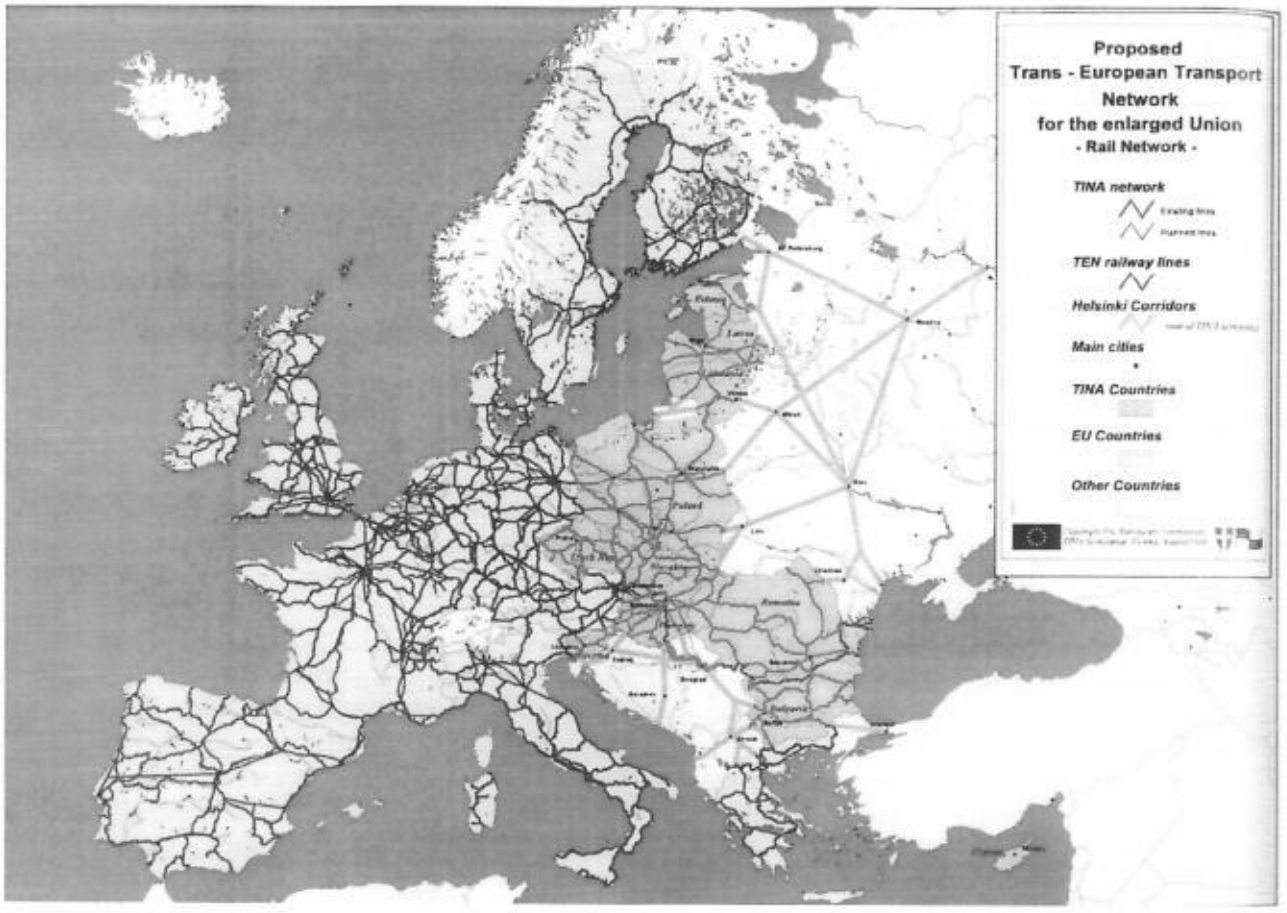
Bedeutend sind die Disparitäten zwischen Einfuhr und Ausfuhr in die bzw. aus den neuen Ländern, wie das Bild Korridor Deutschland – Polen zeigt. Bei der Gütereinfuhr ist der Anteil der Bahn verhältnismässig hoch.

Während der Übergangsperiode haben die neuen Länder an sich wichtigere Dinge zu tun als die Eisenbahnen zu reorganisieren. Viele Eisenbahnverwaltungen müssen sich deshalb selbst darum bemühen, aber sie werden vielfach von der Politik daran gehindert. Trotzdem ist die Anpas-





Jahrbuch des Eisenbahnwesens 2002



Jahrbuch des Eisenbahnwesens 2002

sung des Verkehrsrechtes in den neuen Ländern relativ weit fortgeschritten.

Der Bahngüterverkehr tendiert in diesen Ländern nach einer gewissen Stabilisierung weiter nach unten. Das Frachtvolumen ist gegenüber 1988 zwischen 10 und 60 % gefallen. Estland und Lettland sind die einzigen Länder, in denen sich das Volumen gegenüber 1988 gehalten hat.

Der Montanbereich spielt ähnlich wie in Deutschland eine dominierende Rolle. In diesem Bereich sind wachsende Chancen für die Bahn zu sehen. Die Transportentfernungen nehmen erheblich zu – ein Vorteil für die Bahn (Sie werben mit dem Slogan „schwere Last auf lange Strecke"!). Die transeuropäischen Netze dehnen sich nach Osten aus.

In Vorbereitung der Erweiterung der EU, die für die Zeit nach 2004 erwartet wird, hatte die EU-Kommission in einem aufwendigen Projekt namens **TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment)** für die Beitrittsländer eine Untersuchung durchführen lassen, die über die Korridore hinaus (siehe Karte) eine Netzkonfiguration zum Gegenstand hatte.
Danach sollen etwa 21000 km Schiene angeschlossen werden. Dazu kommen 1900 km Strasse, 4000 km Binnenwasserstrassen, 58 Binnenhäfen, 40 Flughäfen und 20 Seehäfen, die an die Netze Westeuropas angeschlossen werden. Dieses Netz, dessen Ertüchtigung etwa 200 Mrd Euro verlangt, soll ein wirkliches gesamteuropäisches Netz bilden.

Liste der 10 TINA-Korridore

Korridor I:
Helsinki - Tallinn - Riga - Kaunas - Warschau/ - Kaliningrad - Gdingen
Länge: 1 700 km. Der Korridor verbindet die baltischen Staaten mit Polen und folgt der Ost-West-Linie

Korridor II:
Nischni-Novgorod - Moskau - Minsk - Warschau - Berlin
Länge: 2500 km ; bei diesem sehr wichtigen Ost-West-Korridor wären in bestimmten Abschnitten Investitionen Privater denkbar.

Korridor III:
Dresden - Breslau - Katowice - Lvov - Kiew
Länge: 1 650 km

Korridor IV:
Nürnberg/Dresden - Prag - Wien - Bratislava - Budapest - Sofia
Länge: 4400 km

Korridor V:
Venedig - Trieste - Laibach - Budapest - Lvov
Länge: 3 500 km

Korridor VI:
Gdingen- Tschechei (Prag)
Länge: 1 800 km

Korridor VII:
Rhein/Main - Donau-Wasserstrasse

Korridor VIII:
Warna/Burgas (Bulgaria) - Sofia - Macedonia - Albania
Länge: 1 300 km

Korridor IX:
Helsinki - St. Petersburg - (Moskau) - Minsk - Kiew - Moldova - Rumänien - Bulgarien - Griechenland
Länge: 6 500 km

Korridor X:
Salzburg - Slovenia - Zagreb - Belgrad - Skopje - Thessaloniki

Vorausgesetzt, die Finanzierungsmöglichkeiten wären vorhanden, liessen sich die Korridore bis 2015 verwirklichen. Die TINA-Untersuchung soll jedenfalls bewirken, dass sich die Entwicklungstätigkeit der von den Korridoren berührten Länder auf diese möglichst konzentriert.

Man kann davon ausgehen, dass sich die östlichen Netze teilweise in einem schlechten baulichen Zustand befinden. Zu ihrer Verbesserung bräuchte man bis 2015 eine Summe von etwa 91 Mrd Euro. Dies überfordert die MOE-Länder. Hier soll die EU helfen, es sind jedoch noch keine Fakten für eine Finanzierung dieser Grössenordnung geschaffen.

Die Exporte und Importe der genannten Länder mit den Staaten der EU haben in den letzten Jahren beträchtlich zugenommen. Bei den Exporten partizipieren Strasse und Schiene etwa gleich , wobei der Ausgangspunkt der Schiene wesentlich niedriger ist. Bei den Importen ist der Eisenbahnanteil geringer als der der Strasse.

Die EU-Kommission hat in ihrem Weissbuch aus dem Jahre 2001 der Hoffnung Ausdruck verliehen, den Anteil der Schiene mit Hilfe eines Massnahmenprogramms in den Beitrittsländer bei den heutigen 40 % halten zu können; zumindest 35 % sollen in 2010 erreicht werden (Dabei wird ein schleppender Strassenausbau und niedriges Wirtschaftswachstum unterstellt). Andere Szenarien sehen einen Abfall des Schienenanteils auf 30 % bis 20% .

Ob auf den Abfuhrstrecken sich vor allem an den Grenzen Engpässe ergeben werden, muss sicherlich im einzelnen untersucht werden. Aber ohne Ausbau wird ähnlich wie in der Bundesrepublik die Qualität des Güterverkehrs leiden. Eine Verknüpfung der Gütertransporte benachbarter Bahnen (z.B zwischen DB und PKP) könnte zum Abbau von Grenzaufenthalten führen.

Wesentlich ist auch der Stand der Bahnreform in den einzelnen Ländern.

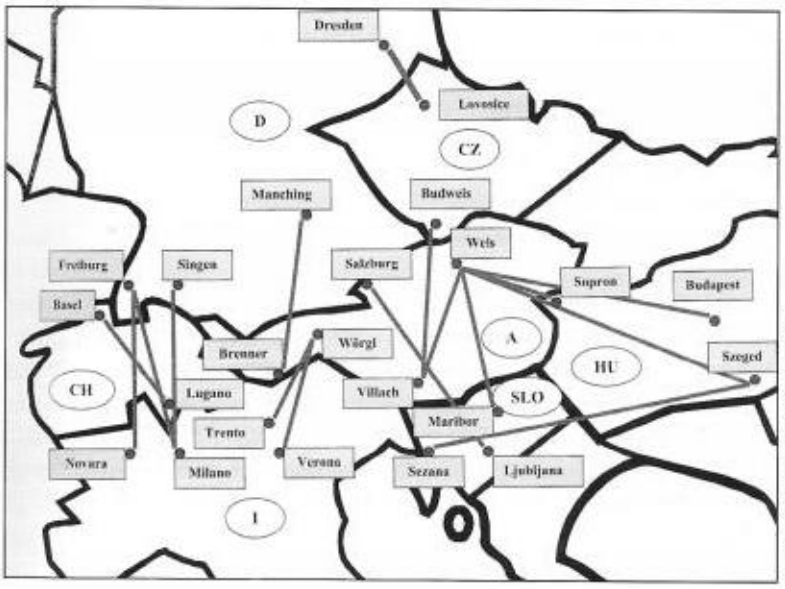
Die EU-Kommission und die meisten EU-Mitgliedstaaten fordern eine vollständige Umsetzung der gemeinschaftlichen Regeln zum Zeitpunkt des Beitritts; nur wenige Ausnahmen sollen zugelassen werden. Die am stärksten betroffenen Länder Deutschland und Österreich verlangen jedoch einen schrittweisen Übergang. Man denke dabei z.B. an die niedrigeren Löhne in den Beitrittsstaaten, die die Transportkosten erheblich beeinflussen und vor allem im Strassengüterverkehr zu erheblichen Problemen führen würden.

Bei der Bahn spielt die Interoperabilität eine noch stärkere Rolle als im Westen, zu den technischen Problemen kommen an den Grenzen noch Probleme betrieblicher und organisatorischer Art hinzu. Als Beispiel diene die Betriebsleittechnik ERTMS/ETCS, über die in den GRV-Nachrichten bereits mehrmals berichtet wurde. Jedenfalls gibt es in Ungarn ETCS Versuche und Projekte, die z.T. bereits fertiggestellt sind. Die Planung für die netzweite Einführung von GSM-R ist weit fortgeschritten. In Tschechien steht eine Ausschreibung für ETCS Stufe 2 bevor, Neigezüge mit ETCS Stufe 2 wurden bestellt. Die Ausschreibung für die Ausrüstung des gesamten Netzes mit GSM-R ist Ende 2002 erfolgt.

Die rollende Landstrasse läuft, wie aus dem Bild zu sehen, von Dresden nach Lovosice, von Villach nach Budweis, von Wels nach Sopron und Budapest sowie nach Maribor, von Salzburg nach Ljubljana.

Im Bereich der Logistik muss sicherlich noch gewaltig aufgeholt werden.

Die Fortschritte bei der Erfüllung der EU-Richtlinie 1991/440 sind bei den unmittelbaren Nachbarn Deutschlands oder Österreichs nämlich in der Tschechei, in Polen und Ungarn schon weiter als in den übrigen Ländern vorangekommen, vom Wettbewerb auf dem Schienennetz ganz zu schweigen. Aber man muss eingestehen, dass es in den westlichen EG-Ländern auch keine Bahn gibt, die wirklich den Beitrittskandidaten als Vorbild dienen könnte.



Jahrbuch des Eisenbahnwesens 2002

Eine Karte der UIC für das Hochgeschwindigkeitsnetz 2020 *(Jahrbuch des Eisenbahnwesens 2002 S. 37)* zeigt im Osten nur eine einzige verhältnismässig kurze Neubaustrecke; alles andere sind nur Ausbaustrecken. Das gibt doch sehr zu denken. Wirklich schnelle Strecken wird es vsl. auch zu diesem verhältnismässig fernen Zeitpunkt in Osteuropa nicht geben. Ausbauten für einen schnellen Güterverkehr fehlen.
Aber ganz untätig ist man nicht gewesen: In drei Paneuropäischen Verkehrskonferenzen wurden zehn grosse Korridore vorgeschlagen, die multimodal entwickelt werden sollen (Jahrbuch 2002 S. 43). Sie verlaufen von der Aussengrenze der EU nach Ost- und Südeuropa und verbinden die Hauptstädte und grossen Wirtschaftszentren aller Länder miteinander. Durch eine Förderung mit Mitteln aus den Programmen Phare (Beitrittsländer) und Tacis (für GUS-Länder) sind in einigen Ländern nicht unerhebliche Verbesserungen erreicht worden. Ziel könnte sein, die Vermarktung der Infrastruktur so konsequent zu koordinieren, dass eine gemeinsame Korridorgesellschaft für den Vertrieb von Trassen (Slots) denkbar wäre. Aber nachdem man im Westen mit den Freight-Free-Ways noch keinen Durchbruch erreicht hat, kann vom Osten nur noch weniger verlangen.

Es sei nunmehr auf die einzelnen Länder näher eingegangen:

1. Polen:
Das Netz der PKP, das 22000 km Gleise umfasst, setzt etwa 8 Mitarbeiter/km ein (im Vergleich dazu setzt die DB AG bei einem Netz von 38 000 Km etwa 5 Mitarbeiter ein.)
63 % der Linien sind elektrifiziert.
62 % der Linien sind von nationaler Bedeutung und werden mit Hilfe staatlicher Mittel vorgehalten.
Die übrigen Linien – von lokaler Bedeutung – werden von der PKP vorgehalten. Für den Betrieb zahlen zum Teil die lokalen Behörden.
90 % des Verkehrs läuft über 12000 km Hauptlinien.
1999 wurden 314 km Strecken, die weniger als 20 % ihrer Kosten deckten, stillgelegt. Mit einem umfassenden Stilllegungsplan von 1700 km Normal- und Schmalspurstrecken und die Einstellung des Personenverkehr auf 1200 km Strecken der PKP sollte begonnen werden.
Weiter sollte die PKP umstrukturiert und privatisiert werden mit einer Umwandlung in eine AG (PKP SA). Danach war die Gründung eines staatlichen Infrastrukturunternehmens (PLKSA) geplant, ausserdem sollten private Tochtergesellschaften für den Personen- und Güterverkehr entstehen.
In verschiedenen Gebieten musste die Geschwindigkeit auf 70 km/h abgesenkt werden.
Veraltete Signalanlagen werden durch elektronische Systeme ersetzt, die aus dem Westen kommen. Achszähler, von der TU Warschau entwickelt, werden eingesetzt.
Die PKP ist in die europaweite Entwicklung des ERTMS/-ETCS (European Train Control System eingeschaltet.

Die 397 km lange Breitspur-Strecke von Oberschlesien nach Belarus (Weissrussland), gebaut für den Transport von Stahl und Schwefel, wird heute nicht mehr genutzt.

Polen wird berührt von vier TINA-Korridoren, die auf Grund der Verträge ausgebaut bzw. angepasst werden für 160 km/h für Reise- und 120 km/h für Güterzüge mit 22,5 t Achslast.
400 km sind schon ausgebaut, 2200 km müssen noch gebaut oder angepasst werden.
Die PK modernisierten und bauten weitere Teilstücke der Strecke Frankfurt/Oder - Poznan - Warschau aus, die Teil der künftigen transeuropäischen Strecke Berlin - Warschau - Moskau ist.

Verkehrsleistung in 1999: 360 Mio Reisende, 26 Mrd Pkm, Reiselänge durchschnittlich 70 km; 186 Mio t Fracht, 206 Mrd tkm.
Fahrzeugpark : 400 Loks oder Triebwagen, 6300 Reisezug- und 100000 Güterwagen.

Zwischen 1990 und 1998 sank die Gütertransportleistung von 283 auf 205 Mrd tkm. Davon beträgt der Kohletransport 47 % des Gesamtverkehrs.

2. Die Baltischen Staaten Lettland, Estland und Litauen

Die estnische Regierung reformierte die Bahn (EVR) in einer Serie von Stufen. 1995 wurde die EVR aufgeteilt in getrennte Geschäftseinheiten für den Reiseverkehr, den Güterverkehr Infrastruktur und Verwaltung. 1997 wurden die meisten verlustbringenden Linien in eine neue Gesellschaft überführt, die im Eigentum des Staates steht und meist für den Nahverkehr verantwortlich ist. Der Güterverkehr hat auf der Schiene zugenommen und ist profitabel. Die Regierung möchte deshalb den Güterverkehr einschliesslich der zugehörigen Infrastruktur privatisieren. Die Grundstücke will der Staat jedoch nicht abgeben.
Bei der Öffnung des Netzes will Estland die EU-Regeln erfüllen.
Die baltischen Häfen sollen verstärkt und auf die Verbindungen zu Russland ausgerichtet werden.

3. Tschechei und die Slowakei

Die Tschechei hat sich bereits weitgehend auf die westliche Marktwirtschaft ausgerichtet.
Privatisiert wurden das Zugförderungssystem, der Kombinierte Verkehr, Speise- und Schlafwagendienste, die neun grösseren Werke, Restaurants und der Gesundheitsdienst.
Eine Eisenbahnbehörde ist zuständig für die Zulassung privater Betreiber auf aufgegebenen Linien.
Eine Privatisierung des gesamten Güterverkehrs wird durch wirtschaftliche Schwierigkeiten und durch die Opposition der Gewerkschaften verhindert.

Beabsichtigt ist ferner eine Teilregionalisierung der Tsche-

chischen Staatsbahn (CD) durch weitgehende Verlagerung der Zuständigkeiten auf die Provinzen.
Die CD hat einige bereits privatisierter bzw. stillgelegter Haupt- und Nebenstrecken zurückübernommen und wieder in Betrieb genommen.
Sowohl die Tschechei wie die Slowakei haben teil an der Verbesserung der Linie Berlin - Dresden - Prag - Bratislava - Wien. Hier näheren sie sich dem Standard der westlichen IC-Linien. Bratislava ist unmittelbar verbunden mit Wien.
Weitere „Supercity" Fernverkehrsverbindungen hat die CD zwischen Prag und anderen Grossstädten/Ballungsräumen mit kurzen Reisezeiten und komfortablen Reisezugwagen (ausschliesslich 1. Klasse) eingeführt.

Die Strecke Budweis/Ceske Budejovice - Veseli, als letzter Teilabschnitt der internationalen Strecke Prag - Summerau - Linz und die Grenzstrecke Cheb - Bomezin - Schirnding wird mit 25 kV/59 Hz elektrifiziert.
Die Slowakische Staatsbahn (ZSD) will die wichtigsten Hauptstrecken modernisieren bzw. grundsanieren z.B. zwischen Bratislava und Kosice.

4. Ungarn

Die Zahl der Mitarbeiter der Ungarischen Staatsbahn (MAV) ist von 12700 auf 70000 zurckgegangen. Die Euphorie einer Privatisierung hat sich ernüchtert. Die MAV versucht sich vom österreichischen Einfluss zu lösen. Doch ist die Anpassung der Linie Wien - Budapest vordringlich.
Die Ungarische Staatsbahn MAV soll in eine staatliche Infrastruktur- und eine kommerzielle Bahngesellschaft für den Personen- und Güterverkehr aufgeteilt werden.
Die MAV hat den Bau einer 70 km langen grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecke zwischen Zalalövo und Pucouci in Slowenien begonnen.

5. Bulgarien und Rumänien

Beide Länder machen Fortschritte in der Öffnung des Bahnnetzes nach den EU-Richtlinien.
Die Rumänische Staatsbahn (CFR) wird in die Bereiche Infrastruktur, Personen- und Güterverkehr und eine das Material verwaltende Tochtergesellschaft Saaf aufgeteilt werden.
Die Hauptstrecke Bukarest - Curtici - (Ungarn) soll modernisiert bzw. grundsaniert werden.

Seit Anfang September 2002 verkehren Züge der „Rollenden Landstrasse zwischen Wels (Österreich) und Arad (Rumänien). Wöchentlich werden jeweils drei Verbindungen in jede Richtung angeboten.

6. Slowenien

Slowenien will an das europäische Eisenbahnnetz durch ihre Linien nach Österreich und Italien besser eingebunden werden. Mit 30 zwei- und dreiteiligen Elektrotriebzügen und mit Pendolinotriebzügen will die Slowenische Staatsbahn ein Intercity-Fernverkehrssystem betreiben.

Leider standen dem Autor für die einzelnen Länder nicht gleichwertige Unterlagen zur Verfügung. Wir bitten das zu entschuldigen.

Deutsche Verkehrspolitik

Ökosteuer

Am 1.1.2003 trat die fünfte und letzte Stufe der „Ökosteuerreform" in Kraft.

Die Lkw-Maut kommt

Spätestens ab Anfang 2004 – nach neuerer Erkenntnisse schon am 31.8.2003 – wird in Deutschland eine streckenbezogene, elektronisch erhobene Maut für Lkw ab 12 Tonnen Gesamtgewicht eingeführt. Diese Maßnahme ist das Ergebnis einer langjährigen, sehr emotional und kontrovers geführten verkehrspolitischen Debatte.
Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) in Berlin hat hochgerechnet, dass zwischen 3,4 bis 3, 7 Mrd. Euro jährlich über die Lkw-Maut eingenommen werden können. Geld, das unter anderem für das auf fünf Jahre ausgelegte „AntiStau-Programm" eingeplant ist. Mit diesem Sofort-Programm will Berlin die zentralen Engpässe in der deutschen Infrastruktur beseitigen, und zwar für alle Verkehrsträger. Der Maut-Kilometer wird im Durchschnitt 15 Euro-Cent kosten, wobei sich die exakte Höhe nach der Achszahl sowie den Emissionswerten des Lkw richtet.

Revolutionär ist das deutsche Lkw-Maut-System deshalb, weil es für seine technische Umsetzung bislang weltweit kein Vorbild gibt. So wird es auf deutschen Autobahnen keine Mauthäuschen oder -stationen geben. Stattdessen wird modernste Telematik eingesetzt, um die Maut auf den Meter genau zu berechnen und sie dem Nutzer in Rechnung zu stellen.

Aus dem vom BMVBW initiierten Auswahlverfahren ging schließlich das Konsortium Toll Collect hervor. Drei große Unternehmen bilden die Säulen für diese Gruppierung, nämlich das DaimlerChrysler Services Mobility Management (Bestandteil der DaimlerChrysler Services AG), die Deutsche Telekom AG sowie die französische Cofiroute S.A. Jeder der drei Partner bringt besondere Kompetenzen mit ein. So hat DaimlerChrysler das System „Toll Collect" entwickelt. Der Wert der bereits erbrachten technischen Vorleistungen belief sich bis zur Vertragsunterzeichnung mit dem BMVBW bereits auf rund 100 Millionen Euro.

Weitere 700 Millionen Euro sollen noch einmal bis Ende 2003 folgen. Einer der großen Vorteile von Toll Collect: Es ist international einsetzbar. Das könnte deshalb von besonderer Bedeutung sein, da sich in Europa generell die Einführung streckenbezogener Straßenbenutzungssysteme abzeichnet. Für Dr. Michael Rummel, Geschäftsführer von DaimlerChrysler Services, liegen die Vorteile der Entwicklung auf der Hand: „Es ist vor allem die Verbindung von Telematikdiensten für ein intelligentes Flottenmanagement mit der elektronischen Mautbearbeitung." Schon macht die Formel „Maut und Mehr" die Runde. Die Deutsche Telekom bringt ihre langjährige Erfahrung im Aufbau und in der Finanzierung von komplexen IT-Systemen mit ein, während die 1970 gegründete Firma Cofiroute über große Erfahrungen im Bau und dem Betrieb von Autobahnen verfügt, und zwar weltweit.
Das Konsortium hat ein großes Versprechen abgelegt. „Toll Collect arbeitet präzise, zuverlässig, wirtschaftlich und ist einfach zu bedienen", sagt Dr. Klaus Mangold, Vorstandsvorsitzender der DaimlerChrysler Services AG. Die zum Einsatz kommende Technologie, der Mobilfunk und das Global Positioning System (GPS), seien weltweit erprobt und bewährt.
Das reibungslose Funktionieren der deutschen Lkw-Maut beruht vor allem darauf, dass die Be- und Abrechnung vollautomatisch elektronisch erfolgt. Dazu ist es von Nöten, dass jeder Lkw mit einer so genannten „On-Board Unit" (OBU) ausgerüstet wird. Telekom Vorstandsmitglied Josef Brauner geht davon aus, dass „70 bis 80 Prozent der Lkw in Deutschland die Bordrechner für die Erfassung der Mautdaten einbauen werden."

Die Wirkungsweise dieser in der Kabine zu installierenden OBU lautet vereinfacht: Jeder gebührenpflichtige Autobahnabschnitt wird erfasst, die gefahrenen Kilometer werden ermittelt, die Maut wird über die fahrzeugspezifischen Daten errechnet und der Betrag über Mobilfunk an die Toll Collect Zentrale übertragen. Von dort aus erfolgt dann die Fakturierung. Das Konsortium will an den Standorten Bonn, Berlin und Potsdam entsprechende Verwaltungen einrichten und 600 neue Arbeitsplätze schaffen.

Stellungnahme:
Der CDU-Europaabgeordnete Dr. Georg Jarzembowski hält das System für einen bewussten Alleingang der deutschen Industrie. Es gehe aber darum, Insellösungen für die einzelnen EU-Staaten zu vermeiden und interoperable Mautsysteme zu schaffen – Systeme also, die zueinander passen.
Ansonsten fahren die Lkw bald mit fünf verschiedenen Boxen durch Europa. Mit einer europaweiten Maut-Regelung rechnet der Verkehrsexperte kurzfristig nicht, auch, wenn die Kommission demnächst einen Richtlinienvorschlag vorlegen sollte. Auf Grund der komplexen Materie würde es eine lange Diskussion geben.

Umsatzsteuer auf Maut freut Eichel

Bundesfinanzminister Hans Eichel wird sich über jährlich 500 Mio. EURO zusätzliche Einnahmen aus der anstehenden Lkw-Maut freuen können: Er erhält nicht nur die rund 3,4 Mrd. EURO Abgaben pro Jahr, sondern obendrein auch noch die 16-prozentige Umsatzsteuer, die bei Weiterberechnung der Maut erhoben werden muss. Das deutsche Steuersystem sieht die Erhebung der Umsatzsteuer auch auf Steuern und Abgaben vor. Damit erhöhen sich auch die Einnahmen für das Rumpfjahr 2003. Für die letzten fünf Monate des kommenden Jahres (ab 31. August) rechnet Berlin mit Maut-Einnahmen von 1 Mrd. Euro. Durch die Umsatzsteuer kommen nochmals 160 Mio. Euro hinzu. Kritik hat der Landesverband Thüringen des Verkehrsgewerbes an der langen Dauer bei der Teil-Erstattung der Lkw-Maut für deutsche Unternehmer geübt. Nach den Entwürfen zur Lkw-Maut-Verordnung wird der Fahrzeughalter den in Aussicht gestellten Abschlag von 1,3 Cent/Kilometer erst nach rund einem Jahr erhalten.

Union kritisiert Zweckentfremdung der Maut

Die rot-grüne Bundesregierung „schummelt" bei der Lkw-Maut. Das erklärte die für Verkehrsinfrastruktur in der CDU/CSU-Bundestagsfraktion zuständige Abgeordnete Renate Blank im Pressedienst ihrer Partei am Dienstag, den 11.2. in Berlin. Aus der voraussichtlich von September an geltenden Lkw-Maut werde im laufenden Jahr nur noch ein Betrag von 30 Mio. Euro für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt. Ein Vielfaches sei ursprünglich vorgesehen gewesen. Damit schade die Bundesregierung der Verkehrsinfrastruktur. Riesige Beträge würden zwar vom Lkw „abgezockt", jedoch nicht in die Straße reinvestiert. Statt Lücken im Fernstraßennetz zu schließen, stopfe die Bundesregierung damit ihre Haushaltslöcher. Zudem trage sie zum weiteren Niedergang des deutschen Transportgewerbes bei, wirft die CSU-Politikerin der Bundesregierung vor. Im Februar bringt die CDU/ CSU-Bundestagsfraktion ihren Entwurf zur Änderung des bestehenden Autobahnmautgesetzes in das Parlament ein. Darin wird eine volle Zweckbindung der Mauteinnahmen angestrebt. Anschliessend wird der Bundestag den Gesetzentwurf im ersten Durchgang beraten und an die Ausschüsse überweisen.

Hoffentlich will die Union die durch die Maut gewonnenen Mittel nicht nur in den Bundesfernstrassenbau stecken. Man sollte nicht vergessen, dass die Maut auch ein Instrument dafür sein soll, den Strassenverkehr zur Abdeckung der externen Kosten heranzuziehen.

Bahnnetz soll auch Spediteuren geöffnet werden

Spediteure, Verlader und Unternehmen des Kombinierten Verkehrs sollen von 2004 an in Deutschland leichter Zugang zum Schienennetz erhalten. Das sieht der Entwurf des „Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften" vor, den das Bundesverkehrsministerium ausgearbeitet hat.
Damit setzt die Bundesregierung die Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Task Force Zukunft Schiene" aus 2001 um. EU-weit hat eben erst der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments die Forderung erhoben, dass auch Spediteure und Verlader Inhaber von Trassen (Slots auf dem Schienennetz) sein können – bisher steht dieses Recht nur Eisenbahnen zu.
Wie aus Regierungskreisen verlautet, wird der Entwurf im März im Bundeskabinett und anschließend im Deutschen Bundestag und Bundesrat behandelt. Das Gesetz könnte damit bis Ende kommenden Jahres die parlamentarischen Hürden genommen haben. Dem Entwurf zufolge hat die Gruppe der Spediteure, Verlader und KLV-Unternehmen künftig einen Rechtsanspruch auf Angebote für die Trassennutzung und auf Serviceleistungen der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Davon verspricht sich der Gesetzgeber eine Belebung des Schienengüterverkehrs. Kernstück der Neuregelung aber ist die Einrichtung einer Trassenagentur. Parallel dazu müssen die Aufgaben von DB Netz und der DB-Verkehrstöchter organisatorisch getrennt werden. Die **Trassenagentur** hat bei der Fahrplangestaltung mitzuwirken, über die Trassenvergabe zu wachen und die Trassenpreise zu überprüfen. Sie soll dabei unabhängig von der Bahn agieren und gegebenenfalls Streitfälle schlichten.
Die Agentur, die 25 Mitarbeiter haben soll, wird eingesetzt, um schon im Vorfeld von Vergabeentscheidungen eine Benachteiligung von DB-Konkurrenten zu verhindern. Sie soll somit präventiv wirken. Ihre Entscheidungen können aber vor den Verwaltungsgerichten angefochten werden. Die Agentur soll bei Verstößen der DB Netz AG gegen den fairen Wettbewerb Strafen von bis zu 500000 EURO verhängen können.
Der DB-Konzern muss der DB Netz AG mehr Freiheit einräumen. Der Unternehmensbereich darf bei Entscheidungen über die Trassenvergabe und Trassenpreise keine Vorgaben vom Konzern bekommen. Die Netz AG muss außerdem eigene Bilanzen vorlegen. Die gesetzliche Neuregelung verfolgt das Ziel, Netz und Betrieb zwar als Einheit zu erhalten, sie allerdings organisatorisch voneinander unabhängig zu machen. Diese Vorgabe entspricht dem Abschlussbericht der Task Force. Zudem erfüllt die Gesetzesänderung die EU-Auflagen für den Zugang zum deutschen Netz.

DB Netz fürchtet Probleme in der Praxis
Spediteure und Verlader verfügen nicht über das notwendige Know-how, das Netzbetreiber bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen voraussetzen können. Dabei gehe es insbesondere um Probleme, die mit der Bestellung, der Trassenvergabe oder im Eisenbahnbetrieb auftauchen. DB Netz bezieht sich auf die Initiative des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament, auch Spediteure und Verlader als Besitzer von Fahrplantrassen („Slots auf der Schiene") zuzulassen. Dieses Recht haben bisher nur Eisenbahnverkehrsunternehmen. Um die Zugfahrt zu organisieren, benötige DB Netz vom Besteller Angaben über die Leistung der eingesetzten Lokomotive, Achslast und Bremsverhalten des Zuges. Wenn der Antragsteller noch kein Eisenbahnunternehmen an der Hand habe, könne er diese Angaben nicht liefern, so dass sich die Fahrt nicht planen lasse. Habe er hingegen den Auftrag schon an ein Eisenbahnunternehmen vergeben, könne auch dieses Unternehmen die Trasse für den Auftraggeber buchen.

Für die Spedition hingegen stellt sich dieses Problem nicht. Die nötige Kompetenz könne man einkaufen. Man geht allerdings nicht davon aus, dass die Spedition nun auf breiter Front den Schienenverkehr nutzen werde.

10 Forderungen der Gewerkschaft Transnet an die Bundesregierung:

1. Investitionen ins Schienennetz müssen verstetigt werden. Bundesmittel für den Strassenbau dürfen Investitionen in das Schienennetz nicht übersteigen.

2. Bundesverkehrswegeplan u.a. Netz 21-Strategie zügig umsetzen. Schienennetz weiter ausbauen. Dialog zwischen allen Eisenbahnunternehmen initiieren.

3.Gleisanschlüsse: Finanzierungsregelung für Erschliessung von Gleisanschlüsse an Regelung für Strassenerschliessung anpassen. Förderungsprogramm für Gleisanschlüsse notwenig (*Vergleiche hierzu auch Beitrag „Plädoyer für Gleisanschluss und Einzelwagenverkehr" in den GRV-Nachrichten Folge 57 S. 24.*)

4. Innovationen im Schienenverkehr fördern, Finanzmittel aufstocken. Ausbildung im Schienenbereich reformieren.

5. Wettbewerb Task-force-Ergebnisse zügig umsetzen. Umwelt-, Sozial-, und Qualitätsstandards bei Wettbewerb berücksichtigen.

6. Europäische Marktöffnung: Marktöffnung konsequent umsetzen. Technische und betriebliche Zugangshindernisse konsequent abbauen.

7. Steuerbelastung: Lenkungswirkung der Ökosteuer zugunsten der Bahn verbessern. Kerosin und Mineralölverbrauch der Binnenschifffahrt besteuern. Umsatzsteuerbefreiung des grenzüberschreitenden Flugverkehrs aufheben. Umsatzsteuer im Schienenverkehr halbieren.

8. Lkw-Maut für alle Lkw und auf allen Strassen erheben.

Einnahmen für Investitionen im gesamten Verkehrssystem nutzen.

9. Umwelt- und Unfallkosten des Verkehrs müssen ihre Verursacher tragen. Kfz.- und Mineralölsteuer als Lenkungsmittel einsetzen. Handel mit CO_2-Emissionsrechten darf öffentlichen Verkehr nicht benachteiligen.

10. Lärmschutz: Ausreichende Mittel für Massnahmen zur Lärmreduzierung notwendig. Bund muss auch Lärmschutzmassnahmen an Fahrzeugen fördern.

Die ausführlichen 10 Punkte sind zu beziehen bei Allianz pro Schiene, Chausseestr. 84, 10115 Berlin, Tel 0 30 / 27 59 45 59

Prognosen

Schon in 2003 wird die Transportleistung wieder zulegen Studie der Prognos AG sagt Wachstum voraus.

Die stockende Weltkonjunktur und das Hochwasser im August haben im vergangenen Jahr dazu geführt, dass die Transportleistung im Güterverkehr in Deutschland um 0,6 Prozent zurückgegangen ist (Vorjahr plus ein %). Das stellt das Wirtschaftsforschungsinstitut Prognos AG, Basel, in seiner „Verkehrsprognose Winter 2002" fest, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wurde.
In diesem Jahr soll die Transportleistung wieder um 1,9 %, in den Jahren 2004 bis 2006 um 3,2 % jährlich steigen.
Im vergangenen Jahr entwickelte sich die Transportleistung der einzelnen Verkehrsträger unterschiedlich. Während der Straßengüterverkehr um 0,2 % und die Luftfracht um 4,7 % zunahmen, mussten Bahn und Binnenschiff einen Rückgang um 2,2 hinnehmen.
Für dieses Jahr rechnet die Prognos Basel bei allen Verkehrsträgem wieder mit einem Wachstum – wenn auch in unterschiedlicher Größenordnung. So soll die Transportleistung im Strassengüterverkehr um 2,3 %, bei der Eisenbahn um 0,8 %, beim Binnenschiff um 1 % und im grenzüberschreitenden Luftfrachtverkehr um 5,9 % steigen. Positiv fällt auch die Baseler Prognose bis zum Jahr 2006 aus. Danach soll der Straßengüterverkehr in den Jahren 2004, 2005 und 2006 um durchschnittlich 3,6 % zulegen, die Schiene um 2,3 %, das Binnenschiff um 1,9 % und die Luftfracht um 5,3 %.
Im Strassengüterverkehr wird die ausländische Konkurrenz ihren Anteil an der Transportleistung auf deutschen Strassen von 27,7 % in 1999 auf 31,8 % in 2006 steigern können. Hier wird sich insbesondere das überdurchschnittliche Wachstum bei der Kabotage auswirken.

Die GRV fragt sich, ob Prognos dabei untersucht hat, ob sich die Maut in Deutschland auf die Transportleistung ausländischer Fahrzeuge auswirken wird. Sie zahlen nunmehr erstmalig für die Nutzung deutscher Strassen!

Bundesverkehrswegeplan 2003

Der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Eduard Oswald hat vor kurzem eine Pressemitteilung zum Stand der Bundesverkehrswegeplanung herausgegeben:
Bei dem Bundesverkehrswegeplan handelt es sich um einen verkehrsträgerübergreifenden Investitionsrahmenplan der Bundesregierung für die in der Zuständigkeit des Bundes zu errichtende Verkehrsinfrastruktur. Durch den Bundesverkehrswegeplan sollen unter Einbeziehung der ökologischen und raumordnerischen Aspekte die (volkswirtschaftlichen) Prioritäten für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vor dem Hintergrund der begrenzten Finanzmittel festgelegt werden. Rechtliche Bedeutung erlangen die darin enthaltenen Planungen durch die Übernahme in die Bedarfspläne zum Fernstraßenausbaugesetz und zum Bundesschienenwegeausbaugesetz. Die angemeldeten Projekte wurden im Bundesverkehrswegeplan 1992 in die Dringlichkeitsstufen „Vordringlicher Bedarf" und „Weiterer Bedarf" eingeordnet, welche die gesetzlichen Bedarfspläne vorsehen. Die Realisierung der Projekte erfolgt allerdings nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel (Jährlichkeit des Haushaltes).

Der gegenwärtig noch gültige Bundesverkehrswegeplan stammt aus dem Jahr 1992. Ein neuer Bundesverkehrswegeplan („Bundesverkehrswegeplan 2003") ist in Vorbereitung. Er umfasst die Investitionen bis zum Jahr 2015. Es geht dabei um die Bewertung von ca. 1.800 Straßenprojekten (einschließlich Varianten) mit einem Investitionsvolumen von ca. 100 Milliarden Euro, um 65 Schienenprojekte mit einem Investitionsvolumen von ca. 48 Milliarden Euro und von Wasserstrassenprojekten mit einem Investitionsvolumen von rund 1,65 Milliarden Euro.

Die Anmeldung der Projekte für den neuen Bundesverkehrswegeplan ist erfolgt, ihre Bewertung wird in Kürze abgeschlossen. Die vorläufigen Rohdaten der Projekte wurden auch den Ländern und der Deutschen Bahn AG zur Prüfung zugeleitet. Von August 2002 bis Mitte Oktober 2002 wurden bilaterale Gespräche auf Fachebene mit den Ländern geführt. Dabei ging es vor allem um die Plausibilitätät der Bewertungsergebnisse und den Nachweis der ökologischen Verträglichkeit von Projekten, bei denen die Umweltverträglichkeitseinschätzung ein hohes potenzielles Risiko ergeben hatte. Im Ergebnis der Gespräche wurde vom BMVWB für zahlreiche Projekte eine Neubewertung zugesagt. Die Ergebnisse der Neubewertung liegen noch nicht vor. Im Herbst 2002 wird der Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplanes zusammengestellt. Für das Ende des Jahres 2002 ist der Referentenentwurf angekündigt, der dann Anfang 2003 mit den Ressorts und den Ländern abgestimmt, mit den Verbänden erörtert und im Frühjahr 2003 dem Kabinett zur Beschlussfassung zugeleitet werden soll. Es ist zu erwarten, dass dann auch zeitnah Gesetzentwürfe zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und

des Fernstraßenausbaugesetzes eingebracht werden, die nach dem ersten Durchgang beim Bundesrat und einer etwaigen Gegenäußerung der Bundesregierung dem Deutschen Bundestag zugeleitet werden. Das parlamentarische Verfahren soll 2003 abgeschlossen werden.

Der Bedarfsplan ist kein Finanzierungsplan. Der Finanzrahmen sollte daher so gewählt werden, dass zumindest die unverzichtbaren Projekte im vordringlichen Bedarf Platz finden. Eine Überzeichnung des Finanzvolumens kann dabei hingenommen werden, da die Reihung der Projekte den später aufzustellenden Finanzierungsprogrammen vorbehalten bleibt.

Es ist mit einem erheblichen öffentlichen Interesse zu rechnen. Bei der Beratung des Bundesverkehrswegeplanes 1992 und der entsprechenden Ausbaugesetze gingen mehr als 1.200 Eingaben ein; beim Bundesverkehrswegeplan 2003 ist mit einer noch umfangreicheren Bürgerbeteiligung zu rechnen.

Schienenverkehr

Deutsche Bahn

DB AG fährt in 2002 einen Rekordverlust ein

Die Deutsche Bahn AG mit ihren 214000 Beschäftigten hat im Jahr 2002 einen Rekordverlust eingefahren. Das erwartete Minus von etwa 500 Mio. EURO liegt aber rund 50 Mio. EURO unter dem zunächst geplanten Betriebsverlust. Nach erneut roten Zahlen im kommenden Jahr rechnet die Bahn für 2004 mit einem Plus von 400 Mio. EURO und 2007 sogar mit einem Gewinn von 1,6 Mrd. EURO.
Grund für die ungünstige Entwicklung in diesem Jahr sind unter anderem die Konjunkturflaute und die Überschwemmungen längs der Elbe. So wird im Güterverkehr für 2002 von einem Rückgang von 1,4 Prozent ausgegangen.
Deutlich über Plan liegen wird bei der Bahn die Verschuldung. Sie wächst auf 12,2 Mrd. EURO und fällt damit 3,6 Mrd. EURO höher aus als geplant.

Dabei ist noch folgender Streitpunkt offen: Die Bundesregierung ist nicht bereit, der Bahn Umsatzausfälle nach der Flutkatastrophe in Ostdeutschland in Höhe von 90 Mio Euro zu ersetzen, die im Etat der DB nicht berücksichtigt sind. Der Verlust könnte deshalb auch höher ausfallen.

DB Personenverkehr

DB AG startet Mitfahrerbörse

Gleichzeitig mit der Einführung ihres neuen Preissystems erleichtert die DB Einzelreisenden die Suche nach Mitfahrern und somit die Nutzung der preisgünstigen Mitfahrerrabatte.
Sie kooperiert dazu mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Mitfahrzentralen (ADM) – zunächst an den Pilotstandorten Berlin und Dresden. Gleichzeitig hat sie auf www.bahn.de eine Mitfahrerbörse eingerichtet, wo sich Interessenten finden und gemeinsam sparen können.

Streit über Kosten für den Einsatz des Bundesgrenzschutzes(BGS) in Bahnhöfen und Zügen

Der DB-Vorstand will die 64 Mio Euro, die der Bund pro Jahr in Rechnung stellt, nicht länger zahlen. Es gehöre zu den Aufgaben des Staates, für öffentliche Sicherheit zu sorgen, sagen Bahnvorstand und die Bahngewerkschaft Transnet. Deren Vorsitzender erklärte, wenn der Bund nicht einlenke, müsse die Bahn ihren Kunden die Kosten für den BGS berechnen (Sicherheitsgebühr).

Pannen des ICE 3 erzürnen Mehdorn

Der Bahnchef ist ziemlich erbost darüber, dass zahlreiche neue Züge einfach nicht reibungslos funktionieren. Sein Unternehmen leidet darunter und noch mehr die Bahnreisenden. Vor allem die Pannenserie beim Hochgeschwindigkeitszug ICE 3, der Vorzeigeverbindung der Bahn, hat Wellen geschlagen. In den vergangenen Wochen gab es auf der wichtigen Neubaustrecke zwischen Köln und Frankfurt/Main ständig Zugausfälle und erhebliche Verspätungen, die den gesamten Fahrplan durcheinander gebracht haben.
Seit dem ist das Verhältnis zwischen der DB und dem Elektrokonzern Siemens deutlich abgekühlt. Siemens Transportation Systems hat den ICE3 federführend entwickelt. Insgesamt 54 dieser Hochgeschwindigkeitszüge, die mit Tempo 300 über die Schienentrassen rasen können, hat das Unternehmen gemeinsam mit seinem Konsortialpartner Bombardier an die Deutsche Bahn geliefert. Leider gibt es eine ganze Reihe von Mängeln: So weise die hochkomplizierte Zug-Software Macken auf. Und ein ICE 3, der bis nach Belgien fährt, fiel sogar wegen der Probleme mit der Stromspannung mehrfach komplett aus.

Bei Siemens gibt man sich zerknirscht. Ja, eine bestimmte Anzahl von Zügen sei ausgefallen. Ja, die Software habe hier und da verrückt gespielt. Ja, bei den Wirbelstrombremsen sei Feuchtigkeit eingedrungen. Bei der gesamten ICE 3-Flotte wurden deshalb unter anderem Bauteile ausgetauscht, sagte ein Siemens-Sprecher. Seit zehn Tagen jedoch wurde versichert, dass die Hochgeschwindigkeits-

züge wieder tadellos funktionieren würden. Die Bahn widerspricht. Es gebe immer noch gravierende Mängel. Die Probleme sind für Siemens also noch keinesfalls vom Tisch. Zumal die Pannen am High-Tech-Zug für den Elektrokonzern nicht nur peinlich, sondern auch teuer sind. Etwas mehr als eine Milliarde Euro sollte die DB zahlen. Die DB überweist nun 50 Mio Euro weniger. So hoch ist nämlich die Vertragsstrafe, falls der ICE 3 im Alltagsbetrieb ausfalle oder langsamer als die vereinbarten 300 km/h fahre.

Mehdorn will das nicht länger hinnehmen. Er will bei künftigen Käufen die Lieferanten noch stärker unter Druck nehmen. Er will, dass die DB aus den Schlagzeilen herauskommt. Sein Unternehmen braucht Züge, die rund um die Uhr ohne Probleme und pünktlich fahren. Nur so lassen sich die Zahlen der Bahnreisenden steigern.

DB Station & Service

Finanzierung der Bahnhöfe

Wolf-Dieter Siebert, Chef des Unternehmensbereichs Station&Service, will anders als in Leipzig oder Freiburg keine Bahnhöfe mehr verkaufen. Der Grund: Die 2900 Bahnhöfe mit eigenem Empfangsgebäude und auch die 2900 Haltepunkte seien das Tor zum Schienenverkehr und zum Unternehmen DB. Wie wichtig sie sind, bezeugen die Zahlen: **Jährlich benutzen 1,7 Mrd Reisende die Bahnhöfe und weitere 2,4 Mrd besuchen sie, um etwa einzukaufen oder Gäste zum Zug zu bringen.**
Die Konzernspitze der DB AG verlangt, dass dieser Bereich in den nächsten Jahren steigende Erträge ausweist. DB Station&Service erwirtschaftete gerade einmal einen Gewinn nach Zinsen von sechs Mio Euro.
Die teilweise überdimensionierten Empfangsgebäude haben gravierende immobilienwirtschaftliche Nachteile, die sich weder durch Vermietungen etwa an Einzelhandelsgeschäfte noch durch Erlösanteile am Fahrscheinverkauf ausgleichen lassen. Hinzu kommen noch notwendige Renovierungen und Modernisierungen und oft auch preistreibende Auflagen des Denkmalschutzes.
Diese Kosten müssen wir bislang selbst tragen. Die zentrale Frage lautet daher: Wie viel Bahnhof ist von uns noch zu leisten?
Er meint, die öffentliche Hand müsse sich deutlich stärker als bisher engagieren. Das sei auch legitim, weil die Bahnhöfe zugleich die Visitenkarte für die einzelnen Städte sind.
Die Bahn investiert jährlich eine halbe Mrd Euro in ihre Empfangsgebäude. Hier wird eine Entlastung verlangt. Zumindest die Kosten für den Denkmalschutz sollten Städte und Gemeinden übernehmen.
Bislang zahlt die öffentliche Hand die Hälfte der Bahnhofinvestitionen. Das reiche nicht aus meint der Manager. Es sei notwendig, dass Bund. Länder und Gemeinden ihren gemeinsamen Anteil auf 80 % steigerten. Nur so könne die Bahn ihre investierten Eigenmittel zurückverdienen. Bislang steckt die Bahn 200 bis 250 Mio Euro in ihre Bahnhöfe. Er meint weiter, die Infrastrukturausgaben für DB Netz würden von der öffentlichen Hand ebenfalls mit 80 % gefördert. Die Bahn verhandelt bereits mit Bund und Ländern in dieser Richtung. Sollten die Verhandlungen nicht erfolgreich sein, dann will die Bahn ihr Programm erheblich kürzen.

Die GRV ist nicht immer von der Richtigkeit der Konzepte überzeugt. So gibt es beispielsweise keine echte Bahnhofsgaststätte im Münchener Hauptbahnhof mehr. Überall dominiert „fast food". Ob sich eine höhere Subventionierung in einem Bereich lohnt, der doch zunächst jedenfalls sehr lukrativ aussieht, scheint fraglich. Jedenfalls sollte kein Geld, das für den Schienenausbau vorgesehen ist, für solche Zwecke verwendet werden.

DB Güterverkehr

DB Cargo startete Produktoffensive

Nach dem Vorbild von Markenherstellern und großen Logistikdienstleistern wird sich DB Cargo mit klar erkennbaren Produkten am Markt positionieren. **Im Ganzzugverkehr soll es künftig die Produkte „Plantrain", „Variotrain" und „Flextrain" geben.** Der Unterschied zwischen den drei Produkten besteht in der Regelmäßigkeit der Verkehre.

Bei **„Plantrain"** sind beispielsweise die Zahl der Züge, deren Verkehrstage und Fahrplanlagen exakt zwischen Bahn und Kunde vereinbart, und zwar mindestens zwei Monate im Voraus für die gesamte Vertragslaufzeit.

Bei **„Variotrain"** liegen zwar die Verkehrstage und die Fahrplanlage fest, doch kann der Kunde noch bestimmen, ob er den Zug in Anspruch nehmen will.

„Flextrain" schließlich bietet dem Kunden die größtmögliche Flexibilität in der Disposition: Züge können noch bis zu 24 Stunden vor dem Einsatz geordert werden.

Während die DB heute Mischkalkulation betreibt, die dazu führt, dass Spot-Verkehre zum gleichen Preis wie regelmäßige Verkehre abgerechnet werden, wird es von jetzt an zwischen den drei Produkten eine Preisdifferenzierung geben. Maßstab ist der Wettbewerb. Dessen Preise basieren üblicherweise auf regelmäßigen Transporten, wie sie DB Cargo als „Plantrain" vermarkten will. Extraleistungen berechnen andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nach Beobachtungen der DB ebenfalls gesondert. Allen Produkten gemeinsam wird sein, dass die Qualität verlässlich ist. Das System der Produkte bringe es mit sich, dass DB Cargo nur anbiete, was sich realisieren lässt.

Mit der Produktoffensive einher geht eine neue Storno-

regelung. Sie ist für alle Produkte gleich und sieht vor, dass georderte Züge bis zum Donnerstag der Vorwoche kostenlos abgesagt werden können. Trifft die Absage später bei DB Cargo ein, werden 1100 EURO fällig, wenn der Transport über eine Entfernung bis zu 200 km Entfernung geht; ist die Strecke länger, muss der Auftraggeber 2200 EURO zahlen.

Aus dem Marktbereich Baustoffe/Entsorgung ist zu hören, dass Kunden Verständnis dafür zeigen, dass sie für nicht in Anspruch genommene und gesondert erbrachte Leistungen bezahlen müssen. Einige Kunden sind sogar davon angetan, dass sie über eine verbesserte Logistik per Ganzzug neue Märkte erschließen könnten.
Im Jahr 2003 will DB Cargo auch mit entsprechenden Angeboten für den Einzelwagenverkehr aufwarten.

Kombinierter Verkehr

Duss

Die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Strasse (Duss) wurde im November 1982 von den Unternehmen Deutsche Bundesbahn, Transfracht Deutsche Transportgesellschaft mbH und Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH gegründet. Derzeit zählen zu den Gesellschaftern der Duss die Deutsche Bahn (DB Netz AG) und die Kombiverkehr GmbH & Co KG, die jeweils 50 Prozent der Anteile halten. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie die DB Cargo AG haben jeweils einen Sitz im Aufsichtsrat.
Zum 1. Januar wird sich hier allerdings einiges ändern. So wird der bisherige 50-Prozent-Gesellschafter DB Netz seinen Anteil auf 75 Prozent erhöhen. Die restlichen 25 Prozent werden sich zu gleichen Teilen auf DB Cargo und Kombiverkehr verteilen. Zum gleichen Zeitpunkt überträgt DB Netz alle bisher in eigener Regie betriebenen Kombi-Anlagen per Pacht- und Betreibervertrag für zunächst vier Jahre an die Duss. Das Betriebspersonal wird von DB Netz zu Duss übergeleitet.
Bei Duss geht es nicht mehr um Gesundschrumpfen sondern um Expansion;
dabei kann Duss auf finanzielle Unterstützung des Bundes rechnen. Er habe sich bereit erklärt, die Hardware zu unterstützen, wenn Duss einen neutralen und öffentlich zugänglichen Terminalbereich gewährleistet. Das will Duss tun.
Nun deckt Duss bei weitem nicht alle Kombi-Terminals in Deutschland ab. Viele Anlagen arbeiten aber bereits mit Duss zusammen. Duss strebt einen angemessenen Gewinn an. Beteiligungen oder Übernahmen sind denkbar. Das Ziel heisst wieder mehr Aufkommen, u.U. mehr Terminals – vielleicht auch im Ausland.

Übersicht der Umschlagbahnhöfe der Duss zum 01.01.2003

DVZ 149 2002

Für den Kombiverkehr war 2002 kein schlechtes Jahr

Vor allem beim unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) stieg das Volumen um 3,2 %. Die Angebotspalette des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße ist weiter verbessert worden. Er wurde auf den wichtigsten Transportachsen systematisch ausgebaut und den Kundenanforderungen entsprechend bei steigender Nachfrage weiter entwickelt.

Im internationalen UKV registrierte Kombiverkehr mit 496000 Sendungen ein Plus von 5,6 %. Renner war die Strecke nach Italien über Österreich. Hier wurde mit 153000 Sendungen ein Plus von 9 % erreicht.
Zur Verbesserung der Qualität hat auch der Einsatz der eigenen Traktionsgesellschaft Lokomotion in Kooperation mit der italienischen Rail Traction Company beigetragen.
Der Verkehr durch die Schweiz war unter anderem durch schwere Unwetter zeitweise so stark blockiert, dass die Jahresmenge um 5 % zurückging.

Sehr positiv entwickelten sich hingegen die Verbindungen nach Österreich: Hier gab es einen Zuwachs von 27 % – sowie nach Ost- und Südosteuropa mit einer Steigerung von 13 %.
Stark nachgefragt waren auch die Züge nach Spanien mit einem Zuwachs von 25 % und in den Ostseeraum mit einem Plus von 6,3 %.
Innerdeutsch verzeichnet Kombiverkehr die erhoffte „Trendwende". 143000 Sendungen bedeuteten zwar noch ein Minus von 4 %, doch gab es im vierten Quartal erstmals seit vier Jahren wieder steigende Mengen. Die Zukunftsfähigkeit des Angebots sei vor allem durch den seit Jahresmitte 2001 schrittweise vollzogenen Abbau von Einzelwagenverkehren gesichert worden, schreibt Kombiverkehr – „bei gleichzeitiger Konzentration auf die Qualitätsverbindungen im Kombi-Netz 2000+ mit zusätzlichen, ausbaufähigen Ergänzungsrelationen".

Dass Kombiverkehr im Jahr 2002 ins Aufkommensminus rutschte, lag am begleiteten Verkehr: Hier sank das Aufkommen um 16,3 % auf 187000 Lkw-Einheiten. Die Rollende Landstraße (RoLa) Dresden-Lovosice musste wegen der Flutkatastrophe in Sachsen zeitweilig ganz eingestellt werden, und auf der RoLa Manching - Brennersee wurde aus Sicherheitsgründen in großem Umfang rollendes Material ausgetauscht, was zu Lasten der Stellplatzkapazität ging. Für das laufende Jahr erwartet die Kombiverkehr eine „Stabilisierung auf hohem Niveau".

Die GRV meint, dass die Kombiverkehr zwar durch den Abbau von Einzelwagenverkehren durch DB Cargo gewonnen hat, aber dadurch ist leider kein Mehrverkehr auf der Schiene entstanden.

Albatros flieg! Transfracht stellt Hinterlandverkehre um

Transfracht führte Ende Dezember 2002 ein neues Produktionssystem ein: Seehafenhinterland-Produkt „AlbatrosExpress". Die Verkehre mit den Seehäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven werden dann über das neu eingerichtete Hub im Rangierbahnhof Hamburg-Maschen geführt. Zusammen mit einer „Qualitätspartnerschaft" zwischen DB Cargo und Transfracht sowie neuen flexiblen Vermarktungsmodellen soll damit der Hinterlandverkehr auf der Schiene deutlich attraktiver werden.

Das neue AlbatrosExpress-Netz verbindet 13 Hinterlandterminals in Deutschland, Österreich und der Schweiz mit den beiden großen Seehäfen an der deutschen Nordseeküste. 64 Abfahrten pro Woche wird es im kommenden Jahr geben, verspricht Transfracht. Das sind 23 % mehr als bisher – mit teilweise verbesserten (sprich späteren) Ladeschlusszeiten. Das soll die teilweise etwas längeren Laufzeiten mehr als kompensieren.

Kombi-Brücke zwischen Rostock und Rotterdam

Von einer Landbrücke nach Westen erhofft sich der Hafen Rostock einen kräftigen Impuls für das Umschlagwachstum. Mehrmals wöchentlich werden Kombizüge den Ostseehafen vom zweiten Quartal an über die Drehscheibe Duisburg mit Rotterdam verbinden. Die Westhäfen werden so „eine verbesserte, schnelle und preiswerte Anbindung an den Ostseeraum erhalten", versprach der Geschäftsführer der Hafenentwicklungsgesellschaft Rostock (Hero). Hero-Partner sind das Rotterdamer Umschlagunternehmen Europe Combined Terminals (ECT), die Duisburger Containerterminal Gesellschaft (DeCeTe), Kombiverkehr und die DB-CargoTochter Conliner.
Die Kunden werden für den Transport auf der Strecke Rotterdam-Duisburg die Wahl zwischen dem Binnenschiff („Duisburg Express" der Duisburger Containerterminal Gesellschaft) und den Kombizügen von Conliner haben. Die DB-Cargo- Tochter nimmt Anfang Februar die werktägliche Verbindung Duisburg - Rotterdam/Antwerpen in den Fahrplan auf. Den Anschlusstransport von Duisburg übernimmt Kombiverkehr. Vom zweiten Quartal an soll die Strecke Duisburg-Rotterdam dreimal wöchentlich bedient werden, und zwar montags, mittwochs und freitags. In Gegenrichtung werden die Züge dienstags, donnerstags und samstags verkehren.

Hupac legte 2002 zu

Der Schweizer Kombi-Operateur, Hupac International steigerte 2002 das Transportvolumen im unbegleiteten Verkehr (UKV) um 3,1 % auf 332 541 Sendungen. Bei der rollenden Landstrasse gab es einen Zuwachs von 26,1 % auf 70 365 Sendungen. Insgesamt stieg das Aufkommen damit um 6,6 % auf über 400 000 Sendungen.

Wettbewerb

Fahrzeugförderung und Ausschreibung – wie verträgt sich das?

Das Oberlandesgericht Düsseldorf hatte im Juli 2002 über die Rechtmäßigkeit einer Ausschreibung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Strecke zwischen Essen und Münster zu entscheiden. Von einem Bieter, der dort bisher noch nicht fuhr, war moniert worden, dass ein anderer, alteingesessener Bieter durch öffentliche Förderung von Fahrzeugen und Werkstätten einen ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteil habe. Daher müssten erhaltene Subventionen bei dem jeweiligen Angebot kalkulatorisch neutralisiert werden, um die Chancengleichheit herzustellen.
Die Vergabekammer Düsseldorf als Vorinstanz hatte mit Beschluss vom 18. April 2002 die Ausschreibung wegen der generellen Nichtberücksichtigung früher erhaltener Zuschüsse aufgehoben.

Das OLG Düsseldorf hat dem entgegen den Nachprüfungsantrag verworfen und damit die Fortsetzung des Ausschreibungsverfahrens ermöglicht.

Was bedeutet das nun für die Praxis?
Der Aufgabenträger muss bei einer Ausschreibung im SPNV nicht generell danach fragen. ob die Bieter Beihilfen erhalten haben. Er muss auch nicht eventuell gezahlte Beihilfen im Angebot neutralisieren. Nur wenn sich ein Angebot später als „ungewöhnlich niedrig" herausstellt, muss die Frage der Beihilfe geklärt und das Angebot unter Umständen ausgeschlossen werden.

Natürlich stärkt der Beschluss des OLG Düsseldorf im Ergebnis die Position der vorhandenen Verkehrsunternehmen gegenüber denen, die neu am Markt auftreten. Das mag mancher bedauern, aber das Vergaberecht dient nun mal in erster Linie der möglichst wirtschaftlichen Beschaffung durch die Öffentliche Hand Es dient nicht zur Korrektur von politischen Entscheidungen über Zuwendungen, die lange vor der jeweiligen Vergabe getroffen wurden.

Der Bericht Nr. 2 des Wettbewerbsbeauftragten der DB wurde Mitte Februar vorgelegt:

Der Bericht enthält u.a. ein Streitgespräch zwischen dem Beauftragten Dr. Alexander Hedderich und Wilhelm Pällmann,
Behörden und Gerichte sind mit einer überschaubaren Zahl von Vorgängen befasst,
die Wettbewerbsdiskussion konzentriert sich auf wenige Handlungsfelder, Unternehmensübersicht.

Wir zitieren aus dem Abschnitt „Spezielle Diskussionsfelder" zwei Fälle.

1. Aufnahme in Kundeninformationsmedien der Bahn

Die Frage, ob die Bahn in ihren Kundeninformationsmedien Werbung und Vertriebsunterstützung für Wettbewerber leisten muss, hat inzwischen auch das Landgericht Berlin beschäftigt. Die Ostmecklenburgische Eisenbahn (OME), Tochter des französischen Transportkonzerns Connex und Betreiberin des Fernzugpaares Gera - Berlin - Rostock, hatte die Aufnahme in alle Kundeninformationsmedien ihres Wettbewerber DB gefordert.
Das Gericht hat dies für alle Printmedien zurückgewiesen. Für elektronische Medien wurde einstweilig die Aufnahme des Zugpaares angeordnet. Der Geschäftsführer der OME hatte eidesstattlich versichert, er müsse andernfalls den Betrieb der Zugverbindung einstellen, da etwa 30 % der Fahrgäste nur deshalb das Angebot benutzten, weil die DB in ihren elektronischen Medien dafür werbe.

Im Parallelverfahren, das die Lausitzbahn – ebenfalls eine Tochter von Connex – wegen eines von ihr betriebenen Interconnex angestrengt hatte, wurde der Antrag nicht nur für Printmedien, sondern auch für elektronische Offline (CD Roms und Disketten) zurückgewiesen. Eine Stattgabe erfolgte lediglich bezüglich der Oneline-Medien der DB. Grund für die teilweise Stattgabe war auch hier die Versicherung der Lausitzbahn, andernfalls drohe das Scheitern der Verbindung.

(Nachträglich erfuhren wir: Da der Wettbewerber auf einer Vortragsveranstaltung kurz darauf erklärt habe, dass die Privatbahn durch Herausnahme der Fahrplandaten aus den Kundeninformationsmedien keinen Einbruch erlitten habe, geht das gerichtliche Verfahren wohl weiter.)

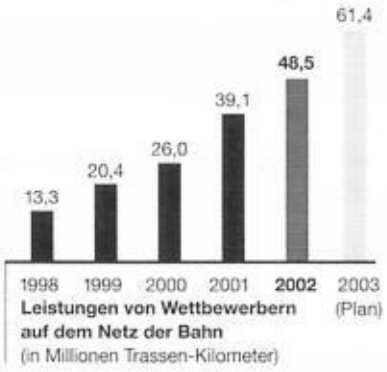
2. Konflikte bei der Trassenanmeldung mit der Nord-Ostsee-Bahn (NOB)

Die zur Connexgruppe gehörende NOB hatte Trassenmeldungen abgegeben, die minutengenau mit Trassenanmeldungen für den sogenannten SyltShuttle der DB Autozug übereinstimmen. DBNetz hatte wegen der besseren Infrastrukturauslastung durch eine höhere Zahl täglicher Trassen den Vorrang eingeräumt. Diese Entscheidung wurde durch einen Bescheid des EBA bestätigt. Der SyltShuttle sei als Taktverkehr einzustufen, dem der Vorrang vor der Anmeldung der NOB einzuräumen sei. Die NOB hat gegen den Bescheid Widerspruch eingelegt.

***

Der zunehmende Wettbewerb im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene wird den Marktanteil der Deutschen Bahn AG in den kommenden zehn Jahren auf 80 bis 85 Prozent verringern. Diese Einschätzung hat der Wettbewerbsbeauftragte der Bahn, Alexander Hedderich, bei der Vorlage des Wettbewerbsberichts in Berlin geäussert. Derzeit verfügt die Bahn noch über einen Marktanteil von rund 92,5 %. Während das Unternehmen im eigenwirtschaftlichen Personenfernverkehr mit 99,5 % Anteil fast konkurrenzlos fährt, läßt die steigende Zahl von Ausschreibungen im (vom Bund subventionierten) Nahverkehr den Anteil dieses Jahr schon auf rund 91,3 Prozent sinken. Hier erwartet Hedderich eine rasche Ausbreitung der Wettbewerber: Wenn jährlich etwa 30 Millionen Zugkilometer und damit 5 % des Marktes ausgeschrieben würden, entspreche dies einem Umsatzvolumen von rund 3 Milliarden Euro. Hedderich sagte weiter, er glaube nicht, daß sich ein weiterer Netzanbieter in Deutschland etablieren werde. Vielmehr sei zu erwarten, daß vor allem Punkt-zu-Punkt-Verkehrsleistungen angeboten würden.
Mehdorn warnte, der von der Politik angestrebte Wettbewerb dürfe nicht zum „Rosinenpicken" führen. Es könne nicht sein, daß sich Wettbewerber die lukrativen Strecken heraussuchten und die DB den weniger attraktiven Rest weiterhin übernehmen müsse. „Die Bahn will nicht die Steigbügel für ihre Konkurrenten halten", sagte Mehdorn. Er forderte, das Wettbewerbsthema müsse versachlicht werden. Deutschland liege bei der Liberalisierung

im europäischen Vergleich weit vorn. **„Andere Unternehmen dürfen hier alles, die Deutsche Bahn darf im Ausland nichts“.** Bei Ausschreibungen erleide hingegen die Bahn Nachteile wegen ihrer deutlich höheren Lohnkosten sowie der Kosten für Ausbildung und Umweltforschung, die andere Anbieter nicht zu tragen hätten. Deshalb sei es das Ziel des Bahnvorstands, in den laufenden Tarifverhandlungen den Flächentarifvertrag durch Regionalverträge zu ersetzen.



DB AG

Weiteres zum Werttbewerbsbericht:

Das Eisenbahnbundesamt liess sich knapp 30 mal von der Bahn Auskunft erteilen, wenn es Verstösse gegen das Gleichbehandlungsgebot beim Netzzugang vermutete - teilweise mit einer Frist vo 24 Stunden. **Heddrich** hat im zurückliegenden Jahr 70 bis 80 Gespräche mit Konkurrenzunternehmen geführt. Er meint:

1. Der Wettbewerb auf der Schiene funktioniert.
2. Nur wenige Eisenbahnunternehmen sehen sich im Wettbewerb behindert.
3. Hinter einigen Themen steht ein struktureller Anpassungsbedarf der DB. Den Anteil der Kritik, der auch aus der Sicht der DB berechtigt ist, bezifferte er auf 5 %.

Bei der Pressekonferenz waren sich Hedderich und Mehdorn einig: **„Wettbewerb auf der Schiene und Konzernverbund der DB stehen nicht im Widerspruch.“**

Zweite Inter-Connex-Linie

Bereits zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 hat die Connex-Gruppe ihren zweiten „Inter-Connex“ zwischen Görlitz, Berlin und Stralsund gestartet. Der neue Fernverkehrszug verkehrt an den Hauptverkehrstagen Freitag bis Montag. Für die Durchführung des Betriebs sind die Connex Bahngesellschaften Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft mbH (Neubrandenburg) und die Lausitz-Bahn GmbH (Görlitz) gemeinsam verantwortlich.
Der Start des neuen Zuges steht im Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme der Lausitz-Bahn am 15. Dezember 2002. Diese hatte Anfang des Jahres vom Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) den Zuschlag für die Durchführung des Betriebs auf der 127 km langen Strecke zwischen Cottbus, Weisswasser, Görlitz und Zittau erhalten.
Der neue Inter-Connex wird zwischen Zittau und Cottbus als Nahverkehrszug der Lausitz-Bahn verkehren. Ab Cottbus „verwandelt“ er sich in einen Inter-Connex. Bei Fahrten über die Verkehrsverbundgrenzen hinaus kommt das vom ersten Inter-Connex Rostock - Gera bekannte, günstige Preissystem zur Anwendung. Die Fahrkarten sind ohne Aufpreis im Zug erhältlich. Für den Inter-Connex Zittau - Görlitz werden moderne Triebwagen vom Typ „Desiro“ mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h eingesetzt.

Flex am Start

Am 14. Dezember 2002 verkehrten letztmals die Interregio-Züge der DB Reise & Touristik zwischen Hamburg und dem dänischen Grenzbahnhof Padborg. Seit dem Folgetag verkehren auf dieser Relation die sogenannten „FLEX“-Züge (Flensburg-Express).
Am 13. November 2002 wurde die FLEX AG mit Sitz in Flensburg gegründet, die zukünftig als private Betreibergesellschaft den Reisezugverkehr zwischen Hamburg und Dänemark abwickelt. Sie ist eine Tochter der Norddeutschen Nahverkehrsgesellschaft mbH (NNVG), die wiederum durch sechs Gesellschafter getragen wird. Diese Unternehmen haben im Jahr 1998 die NNVG gegründet. Die NNVG-Tochter Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG (NVAG) hat sich in letzter Zeit bereits im Güterverkehr etabliert. Erst am 30. August 2002 erhielt die NNVG den Auftrag des Landes Schleswig-Holstein zur nahtlosen Fortführung des InterregioVerkehrs zwischen Hamburg und Padborg, nachdem die DB AG die Einstellung dieses Angebots angekündigt hatte. Der neue Betreiber hatte das Land Schleswig-Holstein mit einem Betriebskonzept überzeugt, das um etwa 1 ,5 Millionen Euro günstiger war als die Angebote der Mitbewerber. Zunächst wurde der Zuschlag für drei Jahre erteilt, während für den weiteren Betrieb bis ins Jahr 2014 eine Option besteht. Durch ein intensives, regional ausgerichtetes Marketingkonzept und neuartige Serviceleistungen sollen die Fahrgastzahlen kontinuierlich ansteigen, um schon im Jahr 2004 die Gewinnzone zu erreichen. Rentabel sollen die FLEX-Züge durch schlanke Organisation und striktes Kostenmanagement sein. Längerfristig wird eine Durchbindung der Züge bis Hannover oder Berlin in Erwägung gezogen.

Je achtmal pro Richtung (siebenmal an Sonntagen) und im Zwei-Stunden-Takt verkehrt der neue Zug. Halteorte zwischen Padborg und Hamburg Hauptbahnhof sind Flensburg, Tarp, Schleswig, Rendsburg, Neumünster, Elmshorn und Hamburg-Dammtor.
Für Fahrten über Hamburg hinaus gilt der Tarif der DB AG. Alle Fahrkarten können auch im Zug ohne Aufpreis erworben werden. Die Fahrradmitnahme ist ohne vorherige Reservierung für 3 Euro möglich, ausserhalb der Hauptverkehrszeiten sogar kostenlos. Während vor der

Umstellung für eine einfache Fahrt von Flensburg nach Hamburg noch 24,60 Euro zu berappen waren, müssen nun nur noch 22,50 Euro bezahlt werden. Die notwendigen Lokomotiven wurden nicht gekauft, sondern von der Siemens Dispolok GmbH gemietet.

Jeder FLEX-Zug soll etwa 450 Reisenden Platz bieten. Für den Betrieb werden drei Zugstämme benötigt. Dafür konnte die NNVG insgesamt 22 Wagen, die ursprünglich bei DB Regio liefen, über einen Zwischenhändler erwerben. Die FLEX AG besteht samt Vorstand derzeit aus acht Mitarbeitern mit organisatorischen Aufgaben. Dazu kommen etwa 15 Lokomotivführer, vier Techniker und 20 Zugbegleiter. Zum ersten Mal wurde somit eine komplette bisherige Interregio-Linie von einem privaten Betreiber übernommen.

Im übrigen: **Flex setzt im Gegensatz zur DB Speisewagen ein.** Die Tasse Kaffe kostet nur 1 Euro 20 Cents. Flex ist deutlich billiger als Mitropa. Um jeweils möglichst schnell Liquidität zu erhalten, verkauft Flex die Fahrkarten im Zug. Dies ist besser als wenn Flex erst auf die Aufteilung der Einnahmen aus dem ganz Schleswig-Holstein und Hamburg umfassenden Tarifverbund warten muss. Insgesamt ist übrigens Flex mit der Zusammenarbeit mit DB Netz zufrieden.

Eisenbahnbundesamt gibt NordWest-Bahn recht

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hat im Nov. 2002 im Netzzugangsverfahren zwischen der NordWest-Bahn GmbH (NWB) und der DB Netz AG zwei Teilbescheide erlassen. Beide Bescheide folgen der Argumentation des privaten Osnabrücker Eisenbahnunternehmens.

Im ersten Bescheid geht es um Trassenkonflikte zwischen NWB und DB Cargo auf dem Streckenabschnitt Osnabrück - Oldenburg. Die NWB begrüsst die Entscheidung des EBA, die dem vertakteten Personenverkehr der NWB Vorrang einräumt gegenüber einzelnen, unregelmässig verkehrenden Güterzügen. Die DB Netz muss NWB deshalb den Trassenzugang zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 gewähren. Die NWB-Züge können demnach wie vorgesehen fahren.

Der zweite Bescheid erging zum Trassenzugang der NWB auf der Strecke Osnabrück - Hannover. Hier will die NWB auf eigenes wirtschaftliches Risiko Verbindungen als Ersatz für den heutigen Interregio anbieten, der nach dem Fahrplanwechsel entfallen ist. Die NWB-Züge wären damit eine zeitliche und preislich interessante Alternative zum künftig verkehrenden Intercity der DB AG. Die DB AG hatte der Privatbahn den Netz-Zugang verweigert, da ein eigenes neues Fernverkehrsangebot die Strecke auf einem Teilabschnitt belegt.

Auch in diesem Fall folgte das EBA der Argumentation der NWB:

- Die Züge der NWB sind dem neuen DB-Angebot als Taktverkehr gleichzustellen.
- Beide Verkehre sind im Netz eingebunden und stellen Anschlüsse zu weiterführenden Verbindungen her.
- Es besteht kein „Altvaterrecht", abgeleitet aus in der Vergangenheit durchgeführten Verkehren, als Rechtsanspruch der DB und kann daher auch nicht eingefordert werden.
- Die Nichtvergabe der Trassen an die NWB ist als Diskriminierung des privaten Wettbewerbs durch die DB anzusehen.

Da der DB Fernverkehr und die NWB somit als zwei gleichberechtigte Antragsteller die Trasse nutzen möchten, hat das EBA für die Trassenvergabe ein sogenanntes Höchstpreisverfahren angesetzt. Derjenige Bieter mit dem höchsten Angebot für die Trassennutzung soll den Zuschlag von DB Netz erhalten. Dieses Verfahren ist aus Sicht der NWB grundsätzlich nicht als Lösungsweg geeignet, da die Unternehmen Netz und Fernverkehr der DB AG eine wirtschaftliche Einheit bilden. „Wenn bei einer Versteigerung der Auktionator und ein Bieter unter dem gleichen Dach wirtschaften, ist kein faires Verfahren zu gewährleisten" meinte der NBW-Geschäftsführer. Deshalb will die NWE das Verfahren durch die EU- und die Kartellbehörde prüfen lassen.

Die DB AG hält die Entscheide des EBA für „völlig realitätsfremd" und behält sich rechtliche Schritte vor. Vor allem bemängelt die DB AG die Tatsache, dass die Anträge bereits Anfang Juni gestellt, aber die Entscheide des EBA erst Ende November gefällt worden seien; auf diese Weise sei eine seriöse Planung auf den Fahrplanwechsel hin unmöglich geworden. Nach Ansicht der DB AG würden die Entscheide durch Leute gefällt, denen offensichtlich die Bestellprozesse, die betrieblichen und die kommerziellen Erfordernisse des Eisenbahnbetriebs nicht hinreichend bekannt seien.

DB gewinnt Siegerland-Vergabe

Am 12. September 2002 entschied sich die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Westfalen Süd (ZWS) für die DB Regio AG als alten und neuen Betreiber des sogenannten Siegerlandnetzes. Nach einem Nachprüfungsantrag eines unterlegenen Bieters, der jedoch zurückgezogen wurde, konnte im November der offizielle Zuschlag an DB Regio erfolgen. Das Leistungspaket Siegerlandnetz umfasst jährlich rund 1,8 Millionen Zugkilometer auf den Strecken Finnentrop - Olpe (Biggesee-Express), Siegen - Bad Berleburg (Rothaarbahn), Dillenburg - Siegen - Au/Sieg sowie Siegen - Finnentrop (Ruhr - Sieg-Bahn, nur einzelne Zugleistungen).

Die offizielle Ausschreibung war Anfang 2002 erfolgt,

insgesamt hatten bis zum Abgabetermin im Mai 2002 sechs Bieter ein Angebot eingereicht. Die unterlegenen Bieter aus dem NE-Bereich hätten die komplette Fahrzeugflotte für das Siegerlandnetz neu beschaffen müssen. Durch den Zuschlag für die DB können in der Einsatzstelle Siegen 64 Arbeitsplätze für Lokomotivführer und Zugbegleiter langfristig gesichert werden.

NeCoSS nimmt neuen Weg

Das private Shuttle-Zugsystem „NeCoSS" fährt seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember auf neuen Gleisen: So befährt der Zug neuerdings die „klassische" Nord-Süd-Strecke über Kassel-Göttingen-Hannover auf dem Weg von Nürnberg, Schweinfurt und Stuttgart/Kornwestheim zu den norddeutschen Häfen Bremen, Bremerhaven und Hamburg. Wie die NeCoSS-Geschäftsführung mitteilt, ließen sich damit sowohl die Abfahrts- als auch die Ankunftszeiten verbessern. Die Kapazität des Zuges konnte von bisher 1300 auf 1500 t erhöht werden. Damit lassen sich statt bisher 74 bis zu 84 Standardcontainer (20-Fuß-Einheiten/TEU) befördern.
NeCoSS verpflichtet Kunden nicht auf Mindestmengen. Außerdem seien alle Zeitfenster ohne Aufpreis erhältlich. Auch die Buchung von festen Slots gilt bei NeCoSS als StandardDienstleistung. Die Pünktlichkeit von 97 Prozent im Jahresdurchschnitt ist in der Branche fast einmalig.

Wiener Lokalbahnen vor den Toren Bremerhavens Regionalbahn fährt Containerzüge mit deutschem Partner

Die „AG der Wiener Lokalbahnen", Wien, und die D & D Eisenbahngesellschaft mbH, Hagenow-Land, fahren jetzt auf den Relationen Ybbs-Bremerhaven und Linz-Bremerhaven. Auftraggeber ist die Spedition Kühne & Nagel, Konsortialführer die AG der Wiener Lokalbahnen (WLB). Die Eisenbahnen setzen eine ES 64 2U-Lok, besser unter dem Namen „Taurus" bekannt, aus dem Siemens-Pool ein; die Containertragwagen wurden bei der **Ahaus Alstätter Eisenbahn** gemietet. Zunächst zwei Zugpaare pro Woche.

Wettbewerber der DB kritisieren überhöhte Strompreise

Zwischen der DB und den privaten Eisenbahnen gibt es zur Zeit heftige Auseinandersetzungen. Das Netzwerk Privatbahnen unterstellt der DB, ihr Beinahe-Monopol mit unzulässigen Mitteln erhalten zu wollen. In dem Netzwerk haben sich 28 Güterverkehrs-Gesellschaften aus Deutschland und den Nachbarstaaten zusammengeschlossen, darunter etwa die von BASF mitbetriebene Rail4Chem, die auf zahlreichen Strecken Chemietransporte abwickelt. Anlass für den Streit sind nach Angaben des Netzwerkes neue Stromverträge der DB Energie, einer Tochterfirma der DB. Die DB verlange darin für die E-Loks der privaten Konkurrenz höhere Strompreise, die nicht gerechtfertigt seien. Außerdem weigere sich die DB, ihr Oberleitungsnetz für andere, billigere Stromlieferanten zu öffnen und verstoße so gegen die Energie-Gesetze. Der Anspruch der Konkurrenz auf einen „freien Stromeinkauf" werde unterlaufen. Das Netzwerk Privatbahnen rät den Mitgliedern, die neuen Verträge nicht zu akzeptieren, sondern mit Hilfe der Aufsichts- und Kartellbehörden und notfalls auch der Gerichte faire Preise und Konditionen zu erstreiten. Die DB Energie wolle 10-Jahres-Verträge durchsetzen, mit denen die Konkurrenz dauerhaft geknebelt werden solle. Die angebotenen Mengenrabatte würden den kleinen Privatbahnen nichts nutzen, sondern ausschliesslich den Konzerngesellschaften der DB zugute kommen. Die neuen Eisenbahnen und deren Kunden seien aber auf marktgerechte Strompreise angewiesen.

Bahn will Ende des Strom-Streits Private Transportbetriebe zahlen Rechnungen nicht vollständig

Die Deutsche Bahn (DB) sieht sich von den privaten Konkurrenten beim Güterverkehr, die sich über zu hohe Strompreise für ihre E-Loks beklagen, zu Unrecht angegriffen. Kleine Privatbahnen bekämen den Strom mittlerweile zu günstigeren Tarifen geliefert, erwidert Geschäftsführer Andreas P. Meyer von der DB Energie, die das Oberleitungsnetz betreut. Das von 28 Transportbetrieben getragene Netzwerk Privatbahnen wirft dem Staatsunternehmen DB vor, mit überhöhten Tarifen den Wettbewerb auf der Schiene zu erschweren.
Mehrere Privatbahnen bezahlen ihre Rechnungen an die DB deshalb nicht vollständig und verlangen außerdem, über das Netz der DB den Strom von anderen Anbietern beziehen zu dürfen. „Ich glaube nicht, dass die Privatbahnen günstiger fahren, wenn jeder selbst Energie einkauft", sagt Meyer. Die DB Energie kalkuliere mit einer ganz bescheidenen Rendite. Man sperre sich zwar nicht gegen eine Strom-Durchleitung, dabei gelte es aber, „technische Besonderheiten" des Bahn-Stroms zu berücksichtigen. Die Privatbahnen müssten ihrerseits noch genauere Informationen liefern. **Außerdem biete die DB Energie an, die Stromtarife für 2002 von einem unabhängigen Gutachter überprüfen zu lassen.**

Will DB AG Nahverkehr in Schottland betreiben?

Die Deutsche Bahn sondiert vorsichtig neues Terrain und erwägt angeblich, nach Schottland zu gehen. Eventuell, vielleicht, heißt es auffällig zurückhaltend aus der Konzernzentrale. Damit ist klar, was Bahnchef Hartmut Mehdorn wirklich bezweckt. Ihm geht es weniger darum, demnächst mit eigenen Zügen die schottischen Highlands zu durchqueren. Mehdorn will vielmehr seinen wichtigen deutschen Heimatmarkt schützen. Die Strategie ist ziem-

lich simpel. Sollte die Deutsche Bahn (DB) an der Ausschreibung des schottischen Personennahverkehrs teilnehmen und sollte der Staatskonzern anschließend von den Briten trotz eines konkurrenzfähigen Angebots abgelehnt werden, dann verfügt Mehdorn über einen wirksamen Hebel. Er kann darauf verweisen, dass es andere EU-Länder nicht ernst meinen mit dem Wettbewerb auf der Schiene.

DB Netz

Planungs- und Baukompetenz unter einem Dach

Die Deutsche Bahn hat mit Wirkung vom 1. Januar 2003 sämtliche Kapazitäten für Planung, Projektmanagement und Bauüberwachung ihrer Infrastrukturprojekte in einer neuen Gesellschaft gebündelt. Die DB ProjektBau GmbH ist mit über 5 100 Mitarbeitern und mehr als 7 200 Projekten mit einem Investitionsvolumen von rund 5,3 Milliarden Euro für das Jahr 2003 einer der größten Projektmanagement-Dienstleister in Europa. Die neue Gesellschaft hat ihren Sitz in Berlin und arbeitet bundesweit in sieben Niederlassungen mit insgesamt 27 Projektzentren.

Die DB ProjektBau fasst Mitarbeiter aus den Technischen Büros von DB Netz AG, DB Station&Service AG, den drei Projektgesellschaften DB ProjektVerkehrsbau, DB BauProjekt und DB Projekte Süd sowie Teilen der DE-Consult zusammen. Davon unberührt wird die DE-Consult als Tochtergesellschaft der DB ProjektBau wie bisher Berater- und Ingenieurdienstleistungen im In- und Ausland erbringen. Die Bauherrenfunktion verbleibt bei dem jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Die DB ProjektBau ist dezentral strukturiert. Lediglich 150 der insgesamt 5.100 Mitarbeiter sind in der Berliner Zentrale tätig. Der Großteil der Mitarbeiter arbeitet projekt -und kundennah in den sieben regionalen Niederlassungen und ihren 27 Projektzentren. Zugeordnet sind die Projektzentren je nach Lage einer der sieben Niederlassungen in Hannover, Berlin, Leipzig, Duisburg, Frankfurt a.M., Karlsruhe und München.

Der Schwerpunkt der Investitionen in den nächsten Jahren liegt in den Bereichen, die die Kapazität und Qualität des Bestandsnetzes nachhaltig verbessern. Die flächendeckende Ausrüstung mit Elektronischen Stellwerken zählt ebenso dazu wie die Ertüchtigung der Strecken für höhere Geschwindigkeiten. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf der Verbesserung der Leistungsfähigkeit der hochbelasteten Knoten, beispielsweise in Berlin, Magdeburg, Halle/Leipzig, Erfurt, Oberhausen und Köln. Die Beseitigung von Engpässen in diesen neuralgischen Punkten bringt die größten Effekte für das Gesamtergebnis.

Auch weiterhin sind für die Netzentwicklung jedoch auch **Großprojekte** erforderlich. Zu den aktuell laufenden Großprojekten zählen die Aus- und Neubaustrecken Nürnberg-Erfurt, Karlsruhe-Basel und Nürnberg-Ingolstadt-München. Im Westen steht in Kürze die Fertigstellung der Flughafenanbindung Köln/Bonn an und die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar soll in den kommenden Jahren die Lücke zwischen den Hochgeschwindigkeitsstrecken Köln-Rhein/Main und Mannheim-Stuttgart schließen. Die wichtigsten laufenden und kommenden Bahnhofsprojekte sind die Sanierung der Hallendächer der Hauptbahnhöfe in Kiel, Frankfurt a. M. und Dresden sowie die Neugestaltung der Bahnhöfe in Lübeck, Aachen, Bochum, Bielefeld, Wiesbaden, Erfurt und der Station Jena Paradies.

Die DB ProjektBau wird von einem vierköpfigen Team geführt. **Vorsitzender der Geschäftsführung ist Martin Bay**, 54, zuvor Chef des Ingenieur- und Consultingunternehmens Lahmeyer International GmbH.

Entgegen anders lautenden Meinungen hat die DB AG in 2002 nach ihren Angaben alle ihr zur Verfügung gestellten Mittel verbaut.

Rückbau vor Gleisen und Weichen durch DB Netz

Vergleiche auch den Artikel „Weicheneinsparungen machen Netz 21 schlechter als zuvor" in GRV-Nachrichten Folge 55/56 S. 14.

Auf 150 Mrd. t km bis 2015 will die Bundesregierung die Verkehrsleistung der Eisenbahnen in Deutschland pushen, aber die Gleise dazu stehen nicht zur Verfügung.
Vermehrt klagen Eisenbahnverkehrsunternehmen darüber, dass sie keinen „Slot" auf der Schiene erhalten. Ursache des Problems ist, dass DB Netz betriebswirtschaftlich denken muss: Was nichts bringt, sondern nur Kosten verursacht, wird abgebaut. So bleibt nur erhalten, wofür sich ein Mieter gefunden hat oder was die DB-Verkehrsunternehmen selbst benötigen. Ein Fehler in der Konstruktion der Bahnreform. Die Bundesregierung weiß das. Aber sie sieht tatenlos zu, denn, um den Missstand zu beheben, braucht sie Geld.

Die Fachöffentlichkeit ließe sich allerdings gern erklären, wie sich Netzabbau und Verkehrssteigerung vereinbaren lassen. Trotzdem ist der Zug noch nicht abgefahren, wenn es um die Schieneninfrastruktur geht. Zum einen lässt sich noch etwas am Trassenpreis-System machen, genauer gesagt: am Anlagenpreissystem (APS). Das existiert neben dem Trassenpreissystem und macht Eisenbahnfahren noch einmal etwas teurer. Wer Nebengleise mieten will, muss derzeit tief in die Tasche greifen: Für ein zuglanges Gleis werden 130500 EURO pro Jahr fällig. Zwar gibt es Mitbenutzungsmöglichkeiten, aber die müssen mit dem Konkurrenten ausgehandelt werden.
Hier bestünde die Möglichkeit, die Anlagenpreise auf das Trassenpreissystem umzulegen. Bisher wehrt sich DB Netz gegen die Einbeziehung der Anlagenpreise in das Trassenpreissystem. Die Trassenpreise seien zum einen ohnehin schon hoch, zum anderen benachteilige ein

solches Verfahren natürlich Unternehmen, die auf DB-Anlagen nicht angewiesen sind. Ganz ohne Bund geht es dennoch nicht, wenn es um den Erhalt der Eisenbahninfrastruktur geht: Zumindest die 20 Prozent [1] der Mittel aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz, die für die Erschließung der Region zur Verfügung stehen, sollten auch in der Region ankommen. Dazu wären auch die Netze der Regionalen Eisenbahnen in den Kreis der Förderungswürdigen aufzunehmen. Aber der Bund will nicht die NE-Bahnen fördern, das ist Ländersache.[2]

1) Tatsache ist jedoch, dass mehr als 20 % der Mittel bereits heute schon dem Nahverkehr zugute kommen (Die Red.).

2) Es geht nicht darum „... der Bund will nicht ...", sondern dem steht Art 104a des GG entgegen.

Der Abbau von Gleisanlagen durch DB Netz wird also zum Problem. „Von Diskriminierung kann man zwar kaum mehr reden", sagte VDV-Präsident, Dr. Dieter Ludwig, im Januar in Berlin auf der Jahrespressekonferenz seiner Organisation: „Aber wir kriegen keine Trassen – das ist das Problem". Zwischen Mannheim und Basel werde der Eisenbahnverkehr auf lediglich zwei Gleisen abgewickelt – da sind Slots auf der Schiene knapp.

„Im Raum Köln sind kaum mehr Gleisanlagen anmietbar", beklagte sich Jens Kielhorn schon im Juni vergangenen Jahres im Namen von Hoyer Railserv bei Dagmar Haase, im DBNetz-Vorstand zuständig für Marketing und Vertrieb. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen Ecotrans-Hanserail wollte zum Fahrplanwechsel im Dezember eine Verbindung zwischen Neumünster und Oldenburg (Holstein) befahren. Doch auf der eingleisigen Strecke sind inzwischen alle Bahnhöfe, auf denen sich Züge begegnen können, so umgebaut worden, dass Ecotrans-Hanserail tagsüber nicht mehr fahren kann. Denn das Land hat zum Fahrplanwechsel im Dezember einen Regionalzug bestellt, der im Stundentakt die Strecke befährt und deswegen Vorrang vor dem nur ein Mal täglich verkehrenden Güterzug hat. Nachts allerdings bestünde noch eine Möglichkeit, zu fahren. Voraussetzung: Ecotrans-Hanserail zahlt für das Stellwerkspersonal.

Dem Eisenbahn-Bundesamt scheint die Problematik bereits geläufig zu sein. Es wird sich jetzt auch darum kümmern, nachdem es im Herbst vergangenen Jahres die Zuständigkeit dafür erhalten hat.

DB Netz räumt unterdessen ein. aus wirtschaftlichen Gründen gar nicht anders handeln zu können, als sich von Gleisanlagen zu trennen, die nur Geld kosten, aber auf absehbare Zeit keines verdienen. Man suche aber zusammen mit dem VDV nach Möglichkeiten der präventiven Vorhaltung von Anlagen.

VDV-Güterverkehrsgeschäftsführer, Dr. Martin Henke, meint hierzu, der DB fehle das Geld, um Gleise zu erhalten, die im Augenblick nicht gebraucht werden, die aber dringend nötig wären, den politisch gewünschten Mehrverkehr auf der Schiene zu ermöglichen. Er schlägt deshalb eine Neuverteilung der Kompetenzen vor: Der Bund zahlt für Fernstrecken, die Länder übernehmen die Kosten für die regionalen Netze. Dafür sollten sie vom Bund den Anteil an Investitionsmitteln erhalten, der für den Regionalverkehr vorgesehen ist.

Die GRV hält auch diesen Vorschlag für wenig praktikabel, denn der Bund ist letzten Endes für die ganze Bundesbahn zuständig und nicht nur für Fernverkehrsstrecken; worunter wohl nur Güterfernverkehrsstrecken gemeint sein dürften.

DB-Schiffahrt

Bahn will ihre Bodenseeschiffe verkaufen

Die DB AG will ihre Bodensee-Schiffsbetriebe (BSB), eine 100%ige Beteiligung ihrer Konzerntochter DB Reise&Touristik AG, verkaufen. Statt unter dem Banner der Bahn sollen die BSB-Schiffe unter der Flagge der Stadtwerke Konstanz GmbH verkehren. Entsprechende Verkaufsverträge wurden im Januar in Frankfurt/Main notariell beurkundet. Die Verträge stehen noch unter den Gremienvorbehalten seitens der Stadtwerke und der Bahn. Zudem bedarf der Anteilsverkauf der Genehmigung des BMV.

Zum Verkauf ihre Anteils an Scandiclines durch die DB AG

Die GRV meint, dass dieser beabsichtigte Verkauf – wir berichteten hierüber in Folge 57, S. 22 – deshalb so fragwürdig ist, weil die deutsch-dänische Fährrederei Scandiclines der Konjunktur- und Tourismusflaute getrotzt und 2002 ihr bisher bestes Ergebnis eingefahren hat. Sie steigerte ihren Umsatz im Vergleich zu 2002 um 5 % auf 460 Mio Euro. Sie rechnet mit einem Gewinn von 50 Mio Euro. Es wurden im gesamten Routennetz zwischen Deutschland, Dänemark und dem Baltikum 875000 Lkw und 110000 Eisenbahnwagen befördert. Scandiclines wird bei der Osterweiterung der EU eine bedeutenden Rolle spielen. Scandiclines ist die grösste Fährgesellschaft auf der Ostsee und ein gesundes Unternehmen. Im deutschen Teil von Scandiclines sind 1100 Mitarbeiter tätig.
2002 wird wohl das beste Jahr für die Scandiclines werden!

Die GRV appelliert an Bahnchef Mehdorn, den Verkauf zu verhindern.

Andere Verkehrsträger

53,7 Mio Autos auf deutschen Strassen

Auf den deutschen Strassen wird es enger: 53, 7 Millionen Kraftfahrzeuge waren Ende 2002 zugelassen, davon 44,7 Millionen Personenwagen. Der Zuwachs habe sich aber deutlich verlangsamt, teilt das Kraftfahrtbundesamt im Februar 2003 mit. Der Bestand stieg um 0,7 %; 2001 waren es noch 1,6 und 2000 3,5 %. Spürbar wurde die

Wirtschaftskrise bei Lastwagen und Bussen. Bei diesen vor allem geschäftlich eingesetzten Fahrzeugen sank der Bestand um 1,1 % (Lastwagen) und 0,7 % (Busse). Die Zahl der Personenwagen stieg um 0,6 %. Einen Boom in der Krise erlebten die Motorräder: Ihr Bestand erhöhte sich um 2,8 % auf 3, 7 Millionen.

Transrapid

Am 31.12.2002 absolvierte der Transrapid in Shanghai seine Jungfernfahrt zwischen dem Stadtrand und Flughafen. Hohe Gäste nahmen an der Fahrt teil: Chinas Ministerpräsident Zhu Rongji und der deutsche Bundeskanzler Gerhard Schröder. Die Fahrt verlief planmässig.

Es liegt noch nicht einmal zwei Jahre zurück, als die beiden deutschen Konzerne Siemens und ThyssenKrupp den Vertrag mit der Shanghai Maglev Transpiration Development unterzeichneten. Daraufhin legten die Chinesen los. Im März 2001 wurden in den Vororten Shanghais die ersten Baustellen eingerichtet. Unter der entschlossenen Regie des Projektleiters Wu Xianming (64) betonierten Tausende von Arbeitern auf einer Strecke von 30 km und im Abstand von 25 m die Stelzen.
Vereinbart ist eine Betriebsgeschwindigkeit von 430 km/h, die auf der Jungfernfahrt auch erreicht wurde. Der chinesische Triebfahrzeugführer wurde auf der Versuchsanlage im Emsland ausgebildet.
Ob und wann der Transrapid auch in Deutschland schweben wird ist weiter offen. Die Finanzierungskonzepte für den Metrorapid im Ruhrgebiet und den Transrapid in München sind immer noch nicht schlüssig.

Nachtflugverbot bei weiterem Ausbau des Frankfurter Flughafens

Dazu erklärt Dr. Wilhelm Bender, der seit 1993 Vorstandsvorsitzender der Fraport AG ist:
Das Nachtflugverbot tritt ja ja erst nach dem Ausbau, das heißt also frühestens 2006 in Kraft. Das ist natürlich sehr negativ für die Fracht. Aber es ist unausweichlich, weil die verantwortlichen Politiker es für notwendig erachten, diese Koppelung – Ausbau und dann ein Nachtflugverbot – vorzunehmen. Für die Lufthansa Cargo AG und natürlich auch für den Nachtpoststern entstehen selbstverständlich Probleme. Wir werden aber versuchen, diese in den Jahren bis 2006 abzumildern. Auf die Frage, ob der Flughafen-Hahn eine Alternative während der Nacht ist, antwortet Bender: Sicherlich ist Frankfurt/Hahn eine Alternative, weil er 24 Stunden offen hat. Und ich hoffe, dass sich Hahn auch, soweit es die Logistiksysteme am Boden angeht, weiterentwickelt, sodass die Airlines diesen Ergänzungsstandort annehmen können. Ich habe allerdings auch Verständnis dafür, dass Hahn nicht unmittelbar als ein Ersatz gesehen wird, weil eben die Entfernungen zu den Wirtschaftsräumen grösser sind und auch die traditionellen Einrichtungen nicht in dieser Qualität vorhanden sind wie in Frankfurt.

Umwelt

Die Alpenkonvention

Kurz vor Ablauf des Internationalen Jahres der Berge ist nun doch noch wahr geworden, worauf die Umweltverbände schon lange gewartet haben: Die Alpenkonvention ist in Kraft getreten. Ende des Jahres 2002 haben Deutschland, Osterreich und Liechtenstein die Ratifizierungsurkunden hinterlegt. Damit ist das Übereinkommen zum Schutz der Alpen rechtskräftig. Es ist die erste grenzüberschreitende und völkerrechtlich verbindliche Vereinbarung zur nachhaltigen Entwicklung einer europäischen Großregion. Den Grundstein zur Alpenkonvention hat schon vor 13 Jahren der damalige Bundesumweltminister Klaus Töpfer auf der ersten Alpenschutzkonferenz in Berchtesgaden gelegt. Die geistigen Urheber waren freilich der Deutsche Alpenverein (DAV), die internationale Alpenschutzkommission Cipra und der Bund Naturschutz in Bayern (BN), die bereits Anfang der sechziger Jahre auf ein internationales Abkommen zum Schutz des Gebirges gedrängt haben.
Bayern zog damals im Alleingang die Bremse und verabschiedete einen Alpenplan. Aber dieser hilft allein nichts, wenn die Nachbarn fröhlich weitermachen.
Mit der jetzigen Konvention wird das Vorsorgeprinzip auf

Die Weiche des Transrapid. Dieses schwere Bauelement ist wenig brauchbar. Der Umstellvorgang dauert vier bis fünf Minuten. Er unterbricht eine Strecke mit hoher Zugfolge viel zu lange. Leider ist deshalb die Zugfolgezeit grösser als etwa 6 Minuten anzusetzen. Es stellt sich die Frage, ob eine solche lange Zugfolgezeit für den Nahverkehr überhaupt brauchbar ist.

den gesamten Alpenraum ausgedehnt.
Unter die Regelungen fällt auch der Verkehr. Speziell um die Festlegungen im Verkehrs-Protokoll ist jahrelang gestritten worden. Nun müssen die Vorgaben in den Protokollen in nationales Recht umgesetzt werden, etwa in den Bundesverkehrswegeplan oder in das bayerische Landesentwicklungsprogramm.

Die Freude der Umweltverbände hält sich allerdings in Grenzen, denn Italien, die Schweiz und Frankreich zögern noch mit ihrer Unterschrift. Sie fürchten, dass sie künftig u.a. keine Transitautobahnen mehr bauen dürfen. Die umweltbewusste Schweiz will sich von niemand dreinreden lassen. Die EU, die auch zu den Konventions-Signataren gehört, hat auch noch nicht unterschrieben. Gerade Brüssel wäre in diesem Zusammenhang wichtig, denn die EU könnte ihre Förderungen von der Einhaltung der Konvention abhängig machen.

Der Weg ist nach wie vor noch steinig.

Keine Verbesserung der Umweltbilanz im Verkehr

Der negative Einfluss des Verkehrs auf die Umwelt ist sehr hoch – der Verkehrssektor ist der einzige, in dem in den vergangenen Jahren sogar eine Verschlechterung eingetreten ist. Er ist für 28 % der CO_2-Emissionen verantwortlich, wobei 84 % auf das Konto des Strassenverkehrs gehen. Dabei hat die EU-Kommission ein Wachstum des Transportvolumens bis 2010 um 38 % bezogen auf 1988 prognostiziert. Ohne korrigierende Massnahmen würde der Strassenverkehr im genannten Zeitraum um 50 % wachsen. Schon in der Vergangenheit hat der Strassenverkehr überproportional zugenommen.
Die umweltfreundlichen Eisenbahnen konnten in den bahnaffinen Transporten (Kohle, Erz usw.) zwar halten, sie waren andererseits aber nicht in der Lage, an den lukrativen Wachstumsmärkten zu partizipieren.

Die Politik ist längst zum Handeln gezwungen. In der EU sorgt man sich zu sehr um den Netzzugang zur Schiene als sich mit den externen Kosten des Strassenverkehrs zu befassen.

Ausland

LSVA in der Schweiz (Maut)

Als die Schweiz eine lückendeckende Lkw-Maut einführen wollte, protestierten die Transportunternehmer und ihre Verbände vehement. Doch inzwischen ist es um die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ruhig geworden. Dank der gleichzeitigen Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts der Lastzüge blieben die erwarteten negativen Auswirkungen aus.
In knapp einem Jahr waren alle schweizer Lkw mit einem Erfassungsgerät für die Maut ausgerüstet und die gesamte Infrastruktur für den grenzüberschreitenden Verkehr sowie die Abrechnung aus dem Boden gestampft worden.
Kein Wunder, dass sich die Regierung ebenfalls sehr zufrieden zeigte, nicht zuletzt wegen der fast 500 Mio Euro, die die Maut in die Staatskassen spülte. Dabei müssen nur ganze 5 % der Einnahmen für die Verwaltung aufgewendet werden.
Die LSVA hat jedoch nicht zu einer spürbaren Verlagerung von Verkehr auf die Schiene geführt.

Brenner

Mit Beginn des Jahres 2003 startete die von den drei Bahnen DB Cargo, ÖBB und Trenitalia ins Leben gerufene Allianz BRC Brenner Rail Cargo (BRC). Mit BRC sollen mehr Güter auf die Schiene gebracht, die Produktionskosten gesenkt und mehr Qualität auf der gesamten Strecke zwischen München und Verona angeboten werden, ausserdem sollen die Grenzen noch durchlässiger gemacht werden.
Auf der 450 km langen Strecke rollten im Jahr 2001 mehr als 28000 Güterzüge im konventionellen und Kombinierten Verkehr. 50 % aller Züge im Süd-NordVerkehr sind derzeit nicht pünktlich unterwegs. Besser läuft da schon der Nord-Süd-Verkehr, der immerhin eine Pünktlichkeit von 65 Prozent erreicht. Dabei ist der Brennerverkehr für die italienische Trenitalia durchaus ein Geschäft. Der Verkehr über die Brennerroute beträgt fast ein Fünftel des Cargo-Volumens von Trenitalia.
Die sechs von den drei Bahngesellschaften für BRC abgestellten Bahnmitarbeiter werden sich in ihrem Innsbrucker Büro um alle Facetten des Brennerverkehrs kümmern und in englischer Sprache miteinander kommunizieren. Zu den Kernkompetenzen der BRC gehören die Fahrplanoptimierung ebenso wie das Schnittstellenmanagement zwischen DB Cargo, ÖBB und Trenitalia sowie die lückenlose Zugüberwachung und Anpassung der Abläufe in den Terminals zwischen München und Verona. Hoffentlich wird damit einiges besser im Schienenverkehr über die Alpen via Brenner.

ÖBB strukturieren Güterverkehr um

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) arbeiten im Güterverkehr seit Beginn dieses Jahres nicht mehr produkt-, sondern kundenorientiert. Es gibt jetzt nur noch fünf statt bisher sechs Marktbereiche:

- Montan
- Holz und Agrar-Produkte
- Chemie
- Fahrzeuge/Fastmoving Goods
- Papier und Entsorgung.

Die neue Struktur: Alle Organisationseinheiten seien gleichrangig mit den Bereichen Produktion, Vertrieb/Service, Kombinierter Verkehr.

Die ÖBB haben im Stückgutverkehr im Vorjahr 13 Prozent mehr Sendungen befördert und in der Lagerlogistik einen Erlöszuwachs von 10 Prozent verbucht. Der Umsatz wird 2002 auf 133 Mio. EURO (2001: 130 Mio. EURO) geschätzt. Dabei habe es mit der Kostendeckung im Express- Cargo-Verkehr nicht immer geklappt. Erwartet wird zusätzliches Geschäft. Dazu sind aber auch bessere Leistungen notwendig. Im Wettbewerb mit den neuen privaten Konkurrenten müssen die ÖBB bei der Qualität einfach besser sein. Private Bahnen versuchen, den ÖBB lukrative Ganzzugverkehre abspenstig zu machen. Was den Einzelwagenverkehr angeht, so sind sich die ÖBB ihrer Marktmacht durchaus bewusst, aber das Unternehmen werde sie nicht ausnutzen.

Österreich verteuert Bahnfahren

Österreichs Bundesbahnen (ÖBB) verteuern von Anfang 2003 an das Bahnfahren bis neun, im Durchschnitt um fünf %. Dies sei Folge der neuen angebots- und nachfrageorientierten Preispolitik, sagte ÖBB-Vorstand Ferdinand Schmidt. Die ÖBB erwarten dadurch Mehreinnahmen von zwölf Millionen Euro. Sie müssten vor allem im Personenverkehr qualitativ aufholen.
Daher modernisieren sie derzeit 720 Fernverkehrswaggons, um unter anderem die Bahnfahrt Wien-Salzburg von mehr als drei auf eine Fahrzeit von 2 1/4 Stunden zu beschleunigen. Eine mit Start des Winterfahrplans am 15. Dezember beginnende „Offensive 2003" soll das Umdenken im ÖBB-Vorstand dokumentieren. Dabei werde das nationale und internationale Angebot um rund 100 neue Züge steigen. Gleichzeitig sollen in Österreich und damit „flächendeckend" zu den bisher zehn 22 neue „Eurocity-Komfortzüge" geführt werden, kündigte Schmidt an.
Im Vorgriff auf die EU-Osterweiterung wollen die ÖBB zudem 24 neue „EURegio"-Züge im grenzüberschreitenden Nahverkehr mit Tschechien, der Slowakei und Ungarn einsetzen. Dazu kommen neue „Intercity"-Verbindungen nach Prag, Budapest, Koper, Laibach und Zagreb. 2003 sollen Bahnreisen nach Deutschland und in die Schweiz für Besitzer der ÖBB-Vorteilscard um 25 % billiger werden.
Dies sei in die drei Länder übergreifenden TEE Rail Alliance vereinbart worden, die eifrig an einer Verdichtung ihrer Bahnverbindungen arbeite. Von Januar an werde ein Ticket Wien-Köln und zurück nach 148 noch 114,40 Euro kosten. **Von einer Auslastungssteuerung der Bahn durch Vorausbuchung, wie in Deutschland durchgeführt, hält Schmidt wenig. Denn dazu müssten Bahnfahrer auf die Gewohnheiten von Flugreisenden umerzogen werden.** Dies könnte zu „massiven Ertragseinbrüchen" führen, meint Schmidt.

Kurzberichte

Für die ICE-Strecke von Nürnberg über Erfurt nach Berlin, deren Verwirklichung Bundeskanzler Gerhard Schröder vor der Wahl versprochen hatte, fehlt der Bahn und dem Bund offenbar das Geld. Die Deutsche Bahn (DB) kann das 6 ,5 Milliarden Euro teure Großprojekt nicht mit den Mitteln finanzieren, die der Bund für die Sanierung und den Ausbau des Schienennetzes in den nächsten Jahren zugesagt hat. Für die Hochgeschwindigkeits-Trasse sind laut dem internen Finanzplan des DB-Vorstandes zusätzliche Zuschüsse der Bundesregierung notwendig: Bahn und Bund verhandeln derzeit über die Finanzierung der ICE-Strecke, die wegen der vielen Tunnel-Abschnitte im Thüringer Wald und ständiger Verzögerungen des Projektes immer teurer wird. Nach Einschätzung von Norbert Hansen, Vorsitzender der Bahngewerkschaft Transnet und Vizechef des DB-Aufsichtsrates, ist der Bau der Trasse „im Moment völlig offen". Es gebe grosse Zweifel, ob sich das Vorhaben für die Bahn betriebswirtschaftlich rechnen werde. Die Bundesregierung plane die Strecke als Teil eines europäischen Hochgeschwindigkeits-Netzes. „Es handelt sich um ein politisches Projekt", sagte Hansen. Folglich müsse der Bund das Geld bereitstellen. Geschehe das nicht, müsse das Projekt erneut auf seine Machbarkeit hin überprüft werden. Das Bundesverkehrsministerium erklärte auf Anfrage, eine Finanzierungsvereinbarung mit der Bahn sei geplant, aber noch nicht unterschrieben. Es stehe noch nicht fest, wann welche Mittel bereitgestellt werden könnten. Die Bundesregierung hatte Mitte 1999 mangels Geld einen Baustopp für die Strecke beschlossen, der dann vor der Bundestagswahl von Kanzler Schröder aufgehoben wurde.

Am 25. November wurde **die Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft (SBE) gegründet**, welche seit 15. Dezember 2002 die Strecke Zittau - Varnsdorf - Eibau befährt. An der SBE sind die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SaEG), Zittau, die Böhmischen Nordbahn sowie die Hochwaldbahn, Hermeskeil, beteiligt. Als EVU tritt für die Strecke Zittau - Eibau in Deutschland die SaEG und in Tschechien die CSD-BNB auf. Der Betrieb soll zunächst mit den Hochwaldbahn-Fahrzeugen VT 52, 56 und 57 sowie VS 32, alles ehemalige VTNS 98 der DB, aufgenommen werden.

Der Fortbestand des DB-Werks Blankenburg ist nach mehr als einjährigen Verkaufsverhandlungen gesichert. Ab 1. Januar 2003 übernimmt die GSU Gesellschaft für Sicherheits- und Umwelttechnik den Betrieb. Alle Beschäftigten erhalten ein Übergangsangebot in die neue Gesellschaft.
Nach neueren Meldungen hat sich die Angelegenheit doch wieder zerschlagen.

Der **Wiederaufabau der Sachsenmagistrale**, die vom Hochwasser im vergangenen Jahr stark betroffen wurde, hat begonnen. Sie verbindet die sächsischen Städte Dresden, Chemnitz, Zwickau und Plauen mit Hof und darüber hinaus mit Nürnberg. Als Ausbaugeschwindigkeit ist vorgesehen: 160 km/h für Neigezüge, sonst 120 km/h. Für den Gesamtausbau sind 1,8 Mrd Euro vorgesehen. Bis 2004 sollen die Arbeiten komplett abgeschlossen sein.

Die seit 1. August 1998 stillgelegte WEG-Talgang-Bahn Albstadt-Ebingen - Albstadt - Onstmettingen wird nicht

reaktiviert: Ein entsprechendes Konzept wurde aus finanziellen Gründen verworfen. Es sah vor. die stündlich von der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) geführten Züge Tübingen - Albstadt-Ebingen nach Albstadt-Onstmettingen zu verlängern und diese Verkehre über einen zusätzlichen Triebwagen zum Halbstundentakt zu verdichten Der zusätzliche Verkehr sollte durch die WEG abgewickelt werden, welche sich jedoch im Juli aus den Reaktivierungsbestrebungen zurückzog und anbot, die gesamte Infrastruktur an die Stadt oder einen Dritten zu einem symbolischen Preis zu übergeben. Der Rückzug der WEG liegt nach WEG-Angaben darin begründet, dass die Vereinbarungen hinsichtlich der Kostendeckung zwischen der WEG und Albstadt weder bei den Investitions- noch bei den Betriebskosten eingehalten werden können.

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2002 bedeutete das Ende der WEG-Strecke Vaihingen-Nord - Enzweihingen. Die zweite Stufe von Mora C, dem Sanierungskonzept der DB AG für den Einzelwagenverkehr, brachte die Kündigung der Güterverkehrsstelle Vaihingen-Nord durch DB Cargo mit sich. Die WEG sah sich nicht in der Lage, ein Konzept auf die Beine zu stellen, das eine Weiterführung des Güterverkehrs ermöglicht hätte. Den Personenverkehr, hauptsächlich Schülerverkehr, betrieb die WEG eigenwirtschaftlich, aber ohne die Einnahmen aus dem Güterverkehr war die Linie nicht mehr überlebensfähig.

ICE-TD-Entgleisung wegen Achsbruch – Am 2. Dezember 2002, um 01.22 Uhr, bemerkte der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Gutenfürst zwischen Chemnitz und Nürnberg während der Durchfahrt des ICE 1799 mit zirka 80 Fahrgästen Funkenbildung und veranlasste den Zug zum Anhalten, weil er eine feste Bremse vermutete. Bei der Überprüfung des Zuges wurde festgestellt, dass der dritte Wagen des Diesel- Triebzugs ICE TD mit der Ordnungsnummer 605203 mit einem Drehgestell entgleist war. Die Geschwindigkeit des Zuges betrug zum Zeitpunkt der Entgleisung zirka 120 km/h. Ursache der Entgleisung war der Dauerbruch einer Radsatzwelle unmittelbar am Ansatz der Radscheibe. Als Sofortmassnahme veranlasste die DB AG in Absprache mit dem EBA bei allen Triebzügen der Baureihe 605 das Ausschalten der Neigetechnik und eine Ultraschallprüfung aller Radsatzwellen.
Auf Grund von Grenzwertüberschreitungen, die im Rahmen der ersten Ultraschallprüfungen bei weiteren Zügen festgestellt wurden, musste von einer systematischen Ursache des Bruchs ausgegangen werden. Auf Anweisung des Eisenbahn-Bundesamts durften deshalb ab 6. Dezember nur noch Fahrzeuge im Fahrgastverkehr eingesetzt werden, bei denen die Rissfreiheit der Radsätze nachgewiesen war. Bis zum Abschluss der Ultraschallprüfungen mussten die insgesamt 20 dieselgetriebenen ICE-Garnituren durch lokomotivbespannte Züge ersetzt werden.
Ab Samstag, den 7. Dezember 2002, fuhren lokomotivbespannte Züge. **Dadurch kommt es zu längeren Fahrzeiten von bis zu 20 Minuten.**

Die Deutsche Bahn will bei ihrer **Telefonauskunft** nach Angaben der Gewerkschaft Transnet jede dritte Stelle streichen sowie Standorte schliessen. DBDialog meint dazu, alle 13 Standorte werden auf ihre Wirtschaftlichkeit geprüft. Grund sei, dass die Anrufe zurückgegangen seien. Neben der Preiserhöhung hätten auch die Flaute und Alternativen wie das Internet oder Automaten zu Buche geschlagen.

Seit 60 Jahren ist eine Brücke über den Golf von Messina im Gespräch. Vor 18 Jahren wurde die Gesellschaft „Stretteo di Messina" gegründet, aber mehr als der Verbrauch von 100 Mio Euro ist dabei nicht herausgekommen. Jetzt liess der italienische Regierungschef Berlusconi die Pläne wieder ausgraben. Auch eine Finanzierung wurde dabei ins Auge gefasst, die später durch einen Wegezoll wieder hereinkommen soll. Die riesige Hängebrücke – wahrscheinlich das längste Brückenbauwerk der Welt – soll 6 Mrd Euro kosten. Der Bau könnte im Falle einer Realisierung bis 2011 fertig sein. Sie soll Strasse und Schiene tragen. Angesichts nur einspuriger Bahnlinien auf Sizilien lehnen verschiedene Politiker den Bau als Riesendummheit ab, andere sagen, die sei der „Samen für die Entwicklung des Mezzogiorno".

Einmal etwas anderes...

Aus der bayerischen Eisenbahngeschichte

Im Magazin des Deutschen Museums „Kultur und Technik" veröffentlichte Markus Hehl in Heft 1/2003 einen Beitrag über die Anfänge des Bahnbaues in Bayern. Dabei zeigt er einige Bilder des Malers Karl Herrle, der alle bayerischen Staatsbahnstrecken porträtierte, die bis 1854 gebaut wurden. Das DB-Museum in Nürnberg zeigt etwa die Hälfte seiner Bilder. Die Bilder sind so schön, dass der Herausgeber der GRV-Nachrichten drei davon seinen Lesern zeigen möchte. Leider ist die farbige Wiedergabe der GRV aus Kostengründen nicht möglich. Hehl beschriebt dazu die ersten Bahnbauten in Bayern; wir teilen davon Einiges verkürzt den Lesern mit:

Der Volkswirtschaftler Friedrich List forderte schon Anfang des 19. Jahrhunderts den Bau von „eisernen Kunststraßen", die ganz Deutschland überziehen sollten. Obwohl der Deutsche Bund zu jener Zeit noch in 39 Einzelstaaten zersplittert war, dachte List bereits an ein „Eisenbahnsystem" über alle Grenzen hinweg. In seinen Visionen rollten schon Züge von den Hansestädten am Meer durch Thüringen und Bayern nach Süden. Begeistert schrieb List: "Für Bayern ist die Erfindung von Eisenbahnen ein wahrhaftes Göttergeschenk. Absoluten Vorrang gab er einer Verbindung von Bamberg über Nürnberg, Donauwörth und Augsburg nach Lindau im Bodensee.
Derlei hochtrabende Pläne fanden beim bayerischen König Ludwig I. wenig Gehör. Er favorisierte den Main-Donau-Kanal, der 1834 beschlossen wurde. Für den Kanal wurden 17,4 Mio Gulden ausgegeben, der Bamberg mit Kehlheim

Die Eisenbahn ist das Verkehrsmittel der Zukunft. Karl Herrle lässt sie in hellem Licht durch die bayerische Berglandschaft fahren (Ausschnitt)

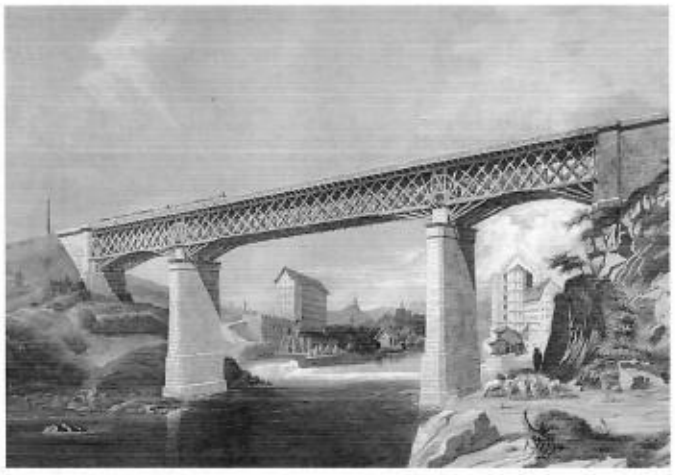
verband. Nicht weniger als 101 Schleusen entstanden. „Treidelpferde" zogen die Lastkähne. Bald stellte sich heraus, dass der Kanal bereits in der Planung veraltet war und nie die ihm zugedachte Rolle spielen konnte.

Noch während am Kanal gebaut wurde und König Ludwig I. den Fortschritt der Arbeiten beobachtete, hatten sich die ersten Eisenbahnen bewährt. Deutschlands Pionierstrecke von Nürnberg nach Fürth fuhr zur Zufriedenheit ihrer Aktionäre beachtliche Gewinne ein. Auch der Erfolg der ebenfalls privaten Linie von München nach Augsburg unterstrich die Bedeutung der Eisenbahn für Bayern. Doch der König blieb skeptisch. Den Bau einer grossen Nord-Süd-Magistrale lehnte er ab. Erst als bekannt wurde, dass im benachbarten Württemberg eine Eisenbahn zur Verbindung von Neckar, Rhein und Donau gebaut werden sollte, erkannte der bayerische Monarch die Zeichen der Zeit. Er wollte die Verkehrsströme unter allen Umständen in Bayern halten. Nachdem ein privat finanziertes Vorhaben der Stadt Lindau zum Bau einer Eisenbahn gescheitert war, gab Ludwig I. 1840 bekannt: „Habe den Vorsatz, wenn im nächsten Frühling die Fortdauer des Friedens gewiss ist, eine Eisenbahn von Nürnberg bis Hof zu erbauen – auf Staatskosten". Wenig später wurde die Verlängerung der Strecke nach Lindau beschlossen. Der Startschuss für ein Projekt von gigantischen Dimensionen war gefallen.

565 Kilometer umfasste der geplante Schienenstrang. In Hof sollte der Anschluss nach Sachsen hergestellt werden. Die angesehensten Ingenieure wurden aufgeboten, unter ihnen Friedrich August Pauli und Camille von Denis. Beide hatten schon beim Bau der Nürnberg-Fürther-Eisenbahn Erfahrungen gesammelt. Zu Ehren des Königs wurde die Strecke „Ludwig-Süd-Nord-Bahn" getauft.

Bereits im Sommer 1853 hatte die Königliche Eisenbahnbau-Kommission den Ingenieur-Praktikanten Jakob Herrle damit beauftragt, die Brücken und Hochbauten auf der Strecke zwischen Augsburg und Lindau zu malen. Herrles Bruder Karl war es dann, der mit der Fortführung dieser Aufgabe betraut wurde. Die Aufnahme der wichtigsten Bauobjekte entlang der bayerischen Staatsbahnen ließ sich die Kommission in den Jahren 1854 bis 1855 rund 2500 Gulden kosten.
Das ehrgeizige Projekt der Nord-Süd-Bahn beanspruchte die Finanzkraft Bayerns aufs Äußerste. Der ursprüngliche Kostenvoranschlag von 51,5 Millionen Gulden, die allein für das Kernstück von Augsburg nach Hof ausgegeben werden sollten, erschien der Regierung als völlig untragbar. König Ludwig beauftragte daraufhin Leo von Klenze, die Berechnungen zu überprüfen. Zunächst korrigierte Klenze die Pläne der Gebäude und erreichte Einsparungen „durch die Wahl eines einfachen Baustiles...". Bei den geplanten Brücken empfahl er die „Beseitigung aller artistischen Ausschmückungen". Schließlich schraubte Klenze den Bedarf an Lokomotiven und Wagen zurück. Nachdem auch die Linienführung der Strecke vereinfacht worden war, ergab eine neue Kostenrechnung 51,5 Millionen Gulden für die Gesamtstrecke Hof-Lindau. Mit dem „Eisenbahndotationsgesetz" vom 25. August 1843 genehmigte Ludwig I. die veranschlagten Mittel. Trotz aller Einsparungen musste das Königreich aber 15 Millionen Gulden Kredit aufnehmen.
Die Detailplanungen für den Abschnitt Augsburg-Lindau begannen 1844. Die Ingenieure boten ihr ganzes Können auf: Berge, Täler und wild sprudelnde Bäche stellten sich ihnen entgegen. Ein Gutachter hatte sogar festgestellt: „Wegen der starken Steigungen und Gefälle wird zum Gebrauche von Dampfwagen nur von Augsburg nach (Ober) Staufen zu rathen seyn, während von dort nach Lindau Pferde vorteilhafter verwendet werden." Tatsächlich wurden viele aufwändige Kunstbauten erforderlich.

Besonderes Kopfzerbrechen bereitete der Endpunkt der Bahn in Lindau. Um die Schienen bis auf die Insel zu legen, wurde ein 550 Meter langer Damm zum Festland angelegt. Schiffe brachten aus Steinbrüchen in der Schweiz Geröll und Felsmaterial an die Baustelle. Doch immer wieder versanken die Steinpackungen im schlammigen Boden des Sees. Noch kurz vor der geplanten Eröffnung der Bahn gingen über 200 Meter Damm auf einmal in den Fluten unter.
Es war die grösste Baustelle des Königreiches, und Tausende arbeiteten gleichzeitig auf ihr. Um der Not in den



Illerbrücke bei Kempten. Hier wurde eine neue amerikanische Brückenbaumethode mit sogenannten Howe-Fachwerkträgern aus Lärchenholz angewandt, um eine Spannweite von 50 m zu überwinden.

Dörfern zu entfliehen, verdingten sich die Menschen mit harter Arbeit bei der Bahn.
Gleichzeitig baute auch das Königreich Württemberg eine Bahn von Stuttgart nach Süden – der Wettlauf zum Bodensee begann.
Am 1. Oktober 1844 wurde das erste Teilstück der bayerischen Ludwig-Süd-Nord-Bahn eröffnet: Von Bamberg nach Nürnberg. Am 1. September 1847 erreichte der erste Zug bereits Kaufbeuren im Allgäu. Die schlechte Finanzlage in Bayern bremste indessen die Arbeiten. Erst am 1. März 1853 konnten die Züge bis nach Lindau durchfahren. Die offizielle Eröffnung erfolgte am 13. Juli des gleichen Jahres durch König Maximilian II.
In einer Bauzeit von nur zwölf Jahren war die Ludwig-Süd-NordBahn als erste Staats- und Fernbahn Bayerns entstanden. Damit konnte sich Bayern im Vergleich zu anderen eisenbahnbauenden Staaten in Deutschland durchaus sehen lassen.

In der Nähe von Röthenbach wurde der bis dahin grösste Eisenbahndamm der Welt aufgeschüttet.

Personalia

Hans-Joachim Gröben, zuletzt DB-Vorstandsmitglied für Finanzen, Recht und Einkauf, vollendete am 19.1.2003 sein 75. Lebensjahr.

Ewald Stöwe (63), bisher im Referat A 14 des BMV für intermodalen Güterverkehr, Spedition und Logistik zuständig, geht am 1.2.03 in den Ruhestand.

Hans Wenger, der Gründungsgeschäftsführer der Kombiverkehr, wurde am 1.2.03 siebzig Jahre alt.

Helmut Hainitz im Vorstand der ÖBB ging Ende Januar 2003 in den Ruhestand.

Frank Schnell, bisheriger Chefredakteur der Deutschen Verkehrzeitung (DVZ) gab seine Aufgaben ab 1.1.2003 an einen Jüngeren – Björn Helmke. Schnell übernimmt die Funktion des Herausgebers der DVZ.

Margareta Wolf, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Umwelt und Reaktorsicherheit, ist seit 1.1.03 Nachfolgerin von MdB Albert Schmidt im Aufsichtsrat der DB AG, der sein Mandat zum 31.12.02 niedergelegt hat.

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

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!