Folge 60 Juli 2003

GRV-Nachrichten

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

Europäische Verkehrspolitik

Italien und Frankreich dürfen Diesel weiter subventionieren

Die europäischen Finanzminister haben Ende März in Brüssel die Dieselsubventionen in Frankreich und Italien bis Ende 2004 gebilligt. Demnach bezahlen Straßentransportunternehmen in Italien statt des Mineralölsteuersatzes von 403 Euro je 1000 l im laufenden Jahr 343 und im kommenden Jahr 370 Euro. In Frankreich gilt erst von 1. März dieses Jahres bis Ende 2004 ein ermäßigter Steuersatz von 380 Euro je 1000 l gegenüber den normalerweise fälligen 389 Euro. Die Steuervergünstigungen gelten auch für ausländische Lkw.

Die Einigung kam unerwartet. Die Genehmigung der Dieselsubventionen ist Teil einer Einigung über die Energiebesteuerung in der EU. Sie wurde einstimmig und damit auch mit Unterstützung der Bundesregierung erzielt. So wird der EU-Mindeststeuersatz für Dieselkraftstoff von derzeit 245 Euro je 1000 l am 1. Januar 2004 auf 302 Euro angehoben; 2010 steigt er weiter auf 330 Euro. Für Deutschland ändert sich nichts: Der Steuersatz beträgt bereits 470 Euro je 1000 l.

Der CSU-Europaabgeordnete Markus Ferber kritisierte, dass die Bundesregierung es nicht geschafft habe, in den Verhandlungen eine Ausnahmeregelung für Deutschland durchzusetzen. „Die Bundesregierung sollte nun doch über eine Senkung der Ökosteuer nachdenken, um die Transportbranche auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu halten".

Erstes Eisenbahnpaket für den Schienengüterverkehr tritt in Kraft

Der 15. März dürfte für EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio ein Tag von historischer Bedeutung für den europäischen Eisenbahnverkehr gewesen sein. An diesem Tag trat das erste Eisenbahnpaket zur Liberalisierung des internationalen Schienengüterverkehrs in Kraft. Dies gestattet Eisenbahnunternehmen, künftig konkurrenzfähige Dienstleistungen anzubieten. „Zahlreiche Eisenbahnunternehmen warten ungeduldig auf diesen Tag, um eine neue Geschäftsstrategie verfolgen zu können, in deren

Inhalt (u.a.)

Europäische Verkehrspolitik
Zweites Eisenbahnpaket 4
Entschädigung 5
Die Konkurrenz der Westhäfen 5
EU-Mautsystem 7

Verkehrspolitik in Deutschland
Die Maut 7
Gleisanschlüsse 7
Der Bundesverkehrswegeplan 8

Schienenverkehr
Rückblick der DB AG auf 2002 12
Tarifverhandlungen 12
Regional Netze 13
Das neue Preissystem 14
Reisendeninformationssystem 15
Thalys 16
High Speed Train Europe 17
TransportLogistik im Mai in München 18

Wettbewerb auf der Schiene
Inter-Connex 22
Railchem 4 22
Wettbewerb in Thüringen 23

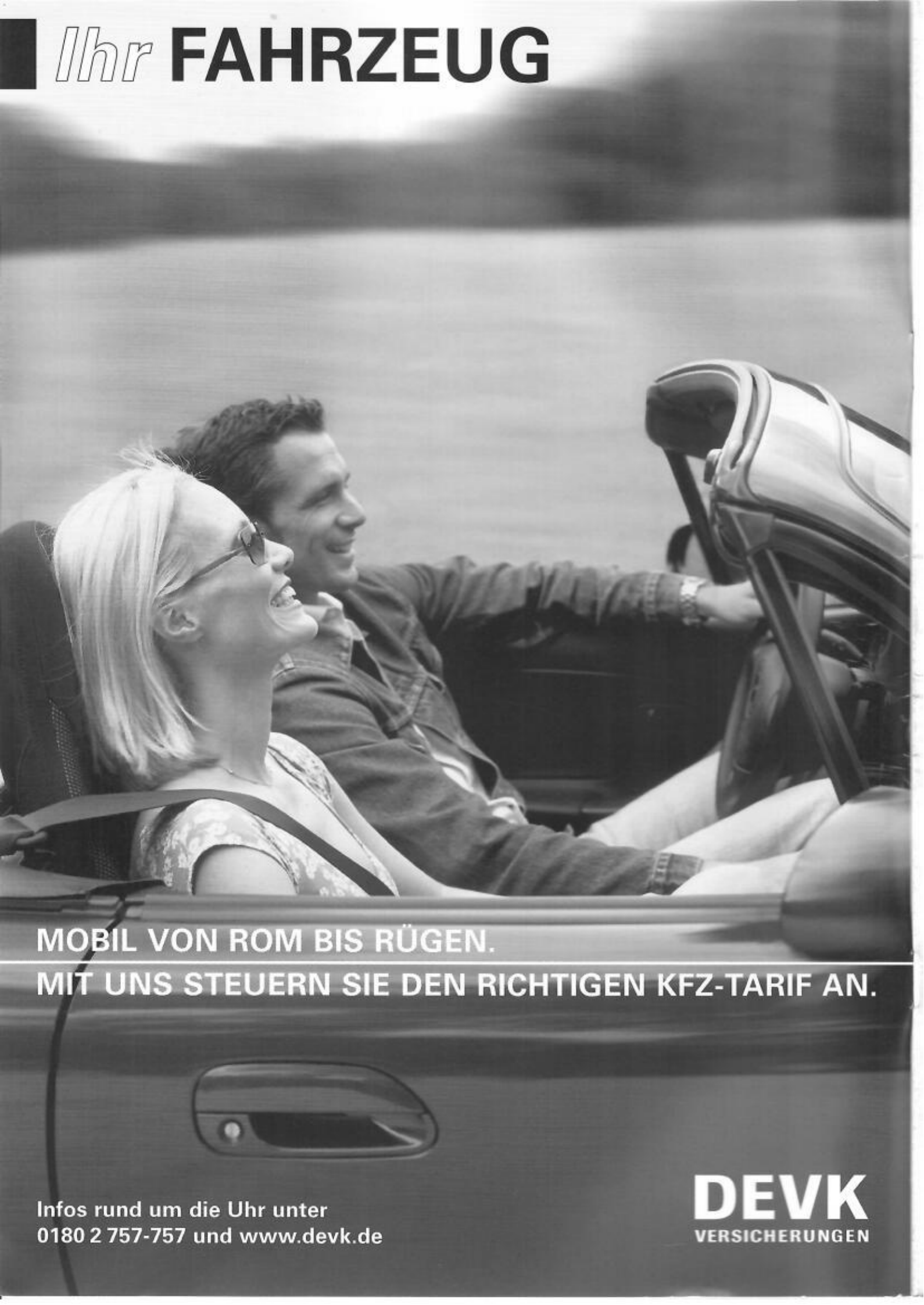
Andere Verkehrsträger
Transrapid 25
Kein Privatflughafen in Berlin 25
Öffentlicher Nahverkehr mit Bussen 26
Donauausbau 26
Klimakiller Luftverkehr 27

Ausland
Nachtfahrverbot auf der Inntalautobahn 28
TGV mit 320 km/h 29
Doppelstock-S-Bahn-Züge für Zürich 29
Londoner Innenstadt mautpflichtig 30

Verschiedenes
Litra: Alpenquerender Verkehr 31
DB möchte Fahrzeugzoo reduzieren 31

Kurzberichte 32

Personalia 33


Ihr FAHRZEUG
MOBIL VON ROM BIS RÜGEN.
MIT UNS STEUERN SIE DEN RICHTIGEN KFZ-TARIF AN.
Infos rund um die Uhr unter
0180 2 757-757 und www.devk.de
DEVK
VERSICHERUNGEN

Mittelpunkt die Nutzung der Stärke des Schienenverkehrs steht: Der Güterfernverkehr in europäischem Maßstab", erklärte Loyola de Palacio in Brüssel. Dies werde aber erst möglich, wenn die EU-Mitgliedstaaten die Gemeinschaftsvorschriften in nationales Recht umsetzen und in der Praxis anwenden. Damit dies so schnell wie möglich geschehe, würden noch vor dem Sommer gegen säumige Länder EU-Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, kündigte Frau de Palacio an. Mit dem Eisenbahnpaket hofft die Kommission, die Qualität der Bahndienstleistungen zu verbessern. Ziel sei es, den derzeitigen Marktanteil der Schiene von acht Prozent des gesamten Gütertransports in der EU zu halten. Das setze voraus, dass bis 2010 eine Steigerung um 40 Prozent erreicht werde. Die Kommissarin betonte mit Blick auf das geplante einheitliche europäische Gebührensystem, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene nicht über eine Bestrafung der Straße erreicht werden könne. Dies könne nur über die Steigerung der Qualität der Schiene gelingen.

Europäisches Schienengüterverkehrsnetz

◆ ◆ ◆

Die EU-Kommission hat nach Öffnung der nationalen Märkte für den internationalen Güterverkehr noch viel zu tun.
In den nordischen Ländern sowie Deutschland, Österreich, den Niederlanden oder Grossbritannien sind die geschaffenen Strukturen zwar noch lückenhaft, jedoch funktionie-

re der Wettbewerb zufriedenstellend. Hingegen bestehe in Frankreich, Spanien, Luxemburg und, abgesehen von Ausnahmen, auch in Belgien eine Öffnung nur auf dem Papier. Gewinne die Kommission den Eindruck, dass ein Mitgliedstaat fahrlässig die Umsetzung des Richtlinienpakets verzögere, wird einem Mahnschreiben umgehend eine „mit Gründen versehene Stellungnahme" folgen. Das ist die ultimative Aufforderung, dem EU-Recht genüge zu leisten.
Eines der Kernstücke des Richtlinienpakets ist **die Einsetzung eines unabhängigen Regulierers**, der über Trassenvergabe sowie Trassenpreisbildung wacht und in Streitfällen schlichtet. Außerdem überwacht der Regulierer die Ausstellung der notwendigen Sicherheitszertifikate. Der Fall dürfe nicht eintreten, dass über Schikane bei der Erteilung dieser Zertifikate der Netzzugang für Eisenbahnunternehmen sozusagen durch die Hintertür verweigert werde.

◆ ◆ ◆

Wenn am 15.03.03 das europäische Eisenbahnnetz für internationale Gütertransporte der Konkurrenz geöffnet wird, **endet auch in Frankreich das Monopol des Staatsbahnunternehmens SNCF.**
Per Dekret, mit dem die entsprechende EU-Direktive in französisches Recht übertragen wird, hat man dem 1997 gegründeten Infrastrukturunternehmen Reseau Ferre de France (RFF) die Aufgabe übertragen, die Slots auf diesen Strecken zu vergeben. Dafür wechseln 25 auf diesem Gebiet erfahrene Bahnbeamte von der SNCF zu RFF. Doch bis alle Voraussetzungen geschaffen sind und sich die neue Organisation eingespielt hat, werden Monate vergehen, so dass man frühestens in einem Jahr mit den ersten Güterzügen privater Mitbewerber auf dem französischen Netz rechnet. SNCF-Präsident Louis Gallois sieht der Liberalisierung, die nun trotz der langjährigen Bremsversuche der um das staatseigene Bahnunternehmen besorgten französischen Regierung kommt, beklommen entgegen, weil die Konkurrenz mit privaten Mitbewerbern die eklatanten Qualitätsmängel des Frachtbereichs Fret SNCF deutlich und finanziell spürbar machen dürfte. Offiziell sagt Gallois: „Die SNCF bereitet sich auf den Wettbewerb intensiv vor, sowohl durch grenzüberschreitende Kooperation – wie zum Beispiel mit der deutschen und der italienischen Bahn – als auch durch die Verbesserung der eigenen Leistungsfähigkeit."
Die größten Probleme mit der Liberalisierung dürfte die SNCF deshalb haben, weil die Eisenbahner entschlossen sind, ihren sozialen Besitzstand nicht kampflos aufzugeben. Einen Vorgeschmack gab bereits der Aufruf der Eisenbahnergewerkschaften für den 18. März zu einem landesweiten „Aktionstag zur Verteidigung des Öffentlichen Dienstes". Die Gewerkschaften befürchten eine Ausgliederung von Fret SNCF aus dem Konzern unter den Bedingungen des Konkurrenzkampfs im Güterverkehr und damit eine Schwächung ihres Einflusses. Vor allem jedoch malen sie das Gespenst eines mit der Liberalisierung einziehenden „Sozialdumpings" an die Wand.

GRV: Nun wird auch die Französische Staatsbahn ihr Netz den Wettbewerbern öffnen müssen. aber wann dies der Fall sein wird, ist noch offen.

Die Bahnchefs Hartmut Mehdorn (links) und Louis Gallois im Januar 2002 nach dem Abschluss ihres Kooperationsvertrags, der einem Nichtangriffspakt gleich kommt.
Foto: Frayssaix

Zweites Eisenbahnpaket

Die Europäische Kommission hat zu Beginn des Jahres 2002 Vorschläge für eine weitere Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrs im Rahmen des so genannten Zweiten Eisenbahnpakets vorgelegt. Mit dem im März 2001 in Kraft getretenen Ersten Eisenbahnpaket wurden bereits bedeutende Liberalisierungsschritte unternommen. Ein definiertes Güterverkehrsnetz von rund 50000 km – rund ein Drittel des Gesamtnetzes – muss ab dem 15. März 2003 für den grenzüberschreitenden Güterverkehr freigegeben werden. Ab 2008 soll dann der grenzüberschreitende Güterverkehr auf dem gesamten Netz frei zugänglich sein.

Mit dem Zweiten Eisenbahnpaket soll nunmehr der gesamte Schienengüterverkehr – auch der nationale – bis 2006 in der EU vollständig liberalisiert werden.
Das europäische Parlament hat dazu in seinem Beschluss in erster Lesung vom 14. Januar 2003 noch einen draufgesetzt: Nach dessen Willen soll zusätzlich auch beim **Schienenpersonenverkehr** ab 2006 für den internationalen, ab 2008 auch für den nationalen Markt ein freier Zugang gewährt werden. Damit würde eine aktuelle Änderung der deutschen Vergabeverordnung, **die eine freihändige Vergabe von SPNV-Leistungen bis 2015 ermöglicht**, durch europäisches Recht außer Kraft gesetzt werden.

Die Gewerkschaft TRANSNET hat sich gemeinsam mit den in der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) zusammengeschlossenen europäischen Gewerkschaften in Briefen an Bundesverkehrsminister Stolpe und die jeweiligen Abgeordneten im Europäischen Parlament für einen Stopp weiterer Liberalisierungsschritte eingesetzt, bevor nicht eine Beurteilung der sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Folgen der Marktöffnung durch das Erste Eisenbahnpaket stattgefunden hat. Deutlich gemacht wurde, dass in diesem Zusammenhang die Durchsetzung anspruchsvoller Sozial-, Sicherheits- und Qualitätsstandards auf europäischer Ebene wichtig ist, um in diesem Bereich einen Dumpingwettbewerb zu verhindern. Dass dieser droht, machen die aktuellen Ausschreibungen im SPNV in Deutschland deutlich. Sicherheit muss höher gestellt werden, als eine Marktöffnung. Darüber hinaus müssen ausreichende finanzielle Mittel für die notwendige Modernisierung der Schieneninfrastruktur und zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs – die so genannte Interoperabilität – zur Verfügung gestellt und faire Wettbewerbsbedingungen für die Schiene geschaffen werden.

Im Einzelnen :
Der Schienengüterverkehr, einst wirtschaftliches Rückgrat der Bahnen, verzeichnet seit Jahren rückläufige Zahlen und stellt 2000 nur noch 8 % des gesamten Gütertransports in der Europäischen Union dar, während es in den USA 40% sind.
Das Ziel der Gemeinschaft ist klar: Die internationalen Güterzüge müssen die Grenzen ohne administrative oder rechtliche Hindernisse überschreiten und von den bereits von der Branche vorgenommenen technischen Verbesserungen profitieren können.

Hauptpunkte des Pakets (Richtlinie 2001/12/EG, Richtlinie 2001/13/EG und Richtlinie 2001/14/EG vom 26. Februar 2001) sind:
(In Stichworten)

- Trennung wesentlicher Funktionen (Liste von Aufgaben, die einer anderen Stelle als dem Eisenbahnunternehmen zu übertragen sind)
- Regulierungsbehörde (die von Fahrwegbetreibern, Entgelte einziehenden Stellen, Trassenzuweisungsstellen oder Bewerbern von Fahrwegkapazitäten unabhängig ist)
- Garantierte Zugangsrechte zum transeuropäischen Netz für den Schienengüterverkehr. Spätestens ab März 2008 müssen die Zugangsrechte auf das gesamte europäische Schienennetz ausgedehnt werden.
- Festsetzung von Entgelten für die Nutzung der Infrastruktur: Das Prinzip der Entgeltfestsetzung auf der Grundlage der Grenzkosten wurde akzeptiert, jedoch mit der Möglichkeit von Aufschlägen, falls der Markt diese trägt, sofern die Entgelte auf transparente und diskriminierungsfreie Weise festgelegt werden und die Wettbewerbsfähigkeit des grenzüberschreitenden Güterverkehrs sichergestellt ist.
- Festlegung transparenter und gerechter Regeln und Verfahren für die Zuweisung von Zugtrassen

- Sicherheitsfragen: Die geltenden Eisenbahn-Sicherheitsvorschriften sind von allen Eisenbahnunternehmen anzuwenden.

Die Vorschriften des des Eisenbahninfrastrukturpakets werden durch das zweite Eisenbahnpaket ergänzt. Der rechtliche Rahmen sieht vor:

- europäische Regeln für die Sicherheit und Interoperabilität,
- eine europäische Eisenbahnagentur für die Steuerung und Förderung eines wirklich europäischen Ansatzes bei der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme sowie
- eine weitere Marktöffnung für den inländischen Schienengüterverkehr einschließlich des **Kabotageverkehrs**.

Die Kommission wird 2003 auch einen **Richtlinienvorschlag zur schrittweisen Öffnung des Eisenbahnpersonenverkehrs vorlegen.**

Der Berichterstatter für das 2. Eisenbahnpaket, Georg Jarzembowski, nannte den Beschluss einen völlig unzureichenden und faulen Kompromiss der EU-Mitgliedstaaten. Die nationalen Eisenbahnnetze müssen auch für den innerstaatlichen Frachtverkehr (**Kabotage**) bereits zum 1.1.2006 für die EVU aus allen EU-Staaten geöffnet werden, damit es durch einen verstärkten Wettbewerb auf den Netzen möglich wird, dass die Eisenbahn wieder Anteile am Gesamtfrachtverkehr zurückgewinnt.
Die vom Rat erst für den 1.1.2008 vorgesehen Öffnung der Netze bedeutet Stillstand bei der Verlagerung von Gütertransporten von der Strasse auf die Schiene.

Entschädigung

Eine neue Bahnverordnung der Europäischen Union, die derzeit in Brüssel verhandelt wird, sieht finanzielle Entschädigungen für Zugverspätungen oder -ausfälle vor. Ähnlich wie im Flugverkehr soll die Verordnung „Mindestrechte für Fahrgäste" festschreiben und einen Rechtsanspruch auf Entschädigung für ausgefallene oder verspätete Zugverbindungen enthalten. Die EU-Verordnung dürfte zunächst nur den Fernverkehr betreffen, nicht aber die regionalen Zugverbindungen.

Pkw-Spritverbrauch soll gekennzeichnet werden

Eine einschlägige EU-Richtlinie aus dem Jahr 1999 wurde in Deutschland noch immer nicht umgesetzt. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat die Bundesregierung aufgefordert, endlich eine Rechtsverordnung zu erlassen, nach der Pkw gemäß ihres Kraftstoffverbrauchs und der entsprechenden CO2-Emission gekennzeichnet werden müssen. Nur so werde für alle Verbraucher leicht sichtbar, ob das gewünschte Auto im Vergleich zu anderen Modellen weniger oder mehr verbrauche und damit besser oder schlechter für Umwelt und Portemonnaie sei.
Andere europäische Länder wie Dänemark oder die Niederlande haben die Richtlinie bereits umgesetzt. Deutschland müsse jetzt zügig handeln, um bei dieser Möglichkeit des Klimaschutzes nicht den Anschluss zu verlieren, forderte der VCD.

Die Konkurrenz der Westhäfen

Die „Westhäfen" sind durch den Rhein als leistungsfähige Wasserstraße seit jeher mit den Industriezentren Westdeutschlands verbunden – ein nicht zu unterschätzender Vorteil. Deshalb sind vor allem Rotterdam und Antwerpen, aber auch Amsterdam und Zeebrügge für den deutschen Außenhandel schon seit Jahrzehnten von größter Bedeutung. Das gilt besonders für die Stahlindustrie und die Energiewirtschaft, die den größten Teil des Nachschubs an Erz und Kohle über den Rhein erhalten. Schon seit langem sind die Häfen in den Niederlanden und Belgien aber auch unentbehrliche Partner der Chemieindustrie an Rhein und Ruhr. Von wachsender Bedeutung sind inzwischen logistische Ketten, die mit Beteiligung der Partner im Schienenverkehr, in Binnenschifffahrt und Binnenhäfen geschmiedet werden.

Die Westhäfen sehen zu Recht die Chance, durch diese Angebote über das angestammte Hinterland hinaus in den neuen wachstumsstarken Märkten Zentral- und Osteuropas Fuß fassen zu können. Die Wettbewerbsposition der Rheinmündungshäfen dürfte sich verbessern, wenn leistungsfähigere Schienenwege ins deutsche Hinterland zur Verfügung stehen. Denn schnellere Bahnen sind die Voraussetzung für die Ausweitung des Hinterlandes der Westhäfen in Richtung Osten. Die „Betuwe-Linie" von Rotterdam nach Emmerich soll 2005 eröffnet werden, der „Eiserne Rhein" spätestens 2004 Antwerpen mit dem Ruhrgebiet verbinden. Aus der Realisierung der Projekte werden sich nicht nur Wachstumschancen für die Westhäfen und ihre Partner ergeben. Daraus folgen wird auch die Verschärfung des Wettbewerbs mit den Häfen im Norden.

Nur leider sind die Bahnstrecken nicht so schnell in Betrieb als mancher sich wünschen würde, meint die GRV. Die Niederlande machen grosse Schwierigkeiten bei der Realisierung des Eisernen Rheins. Nach belgischen Rechnungen liesse sich der Eiserne Rhein mit einem Investitionsaufwand von nur 50 Mio Euro soweit herstellen, dass täglich 15 Zugpaare kostengünstig und schnell ins Ruhrgebiet und zurück fahren könnten. Die Niederlande haben allerdings die Kosten auf 500 Mio Euro hochgerechnet, um die Schienenverbindung zu verhindern.
Ob die Eröffnungsdaten eingehalten werden, bezweifelt die GRV. Die Nordhäfen sind von dieser sich abzeichneten Konkurrenz auf der Schiene sicher nicht angetan.

Das Netz der Bahn- und Binnenschiffsverbindungen von den Westhäfen ins europäische Hinterland wird immer dichter.

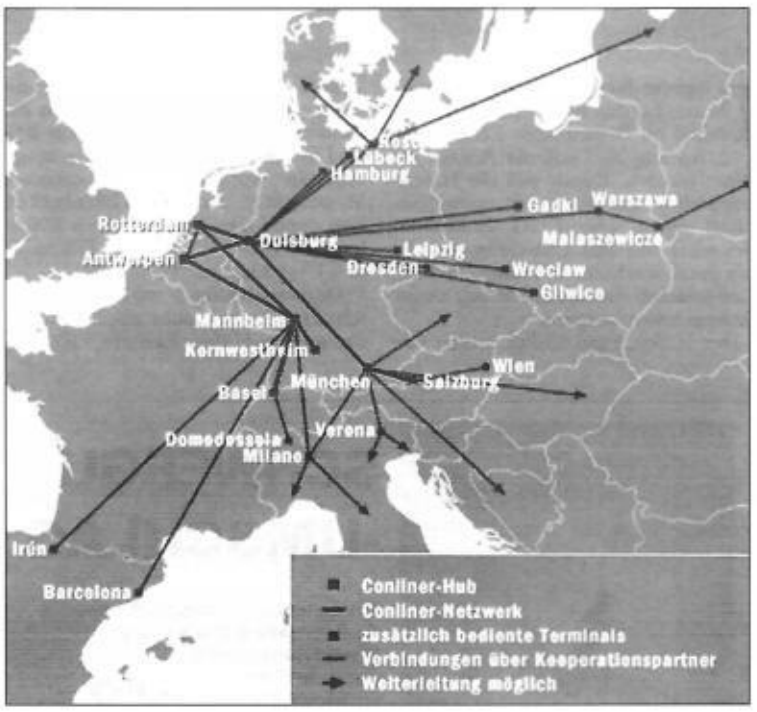
Karte: DVZ

Auch Conliner, Tochter von DB Cargo, mischt hier mit:

Conliner steht für ein neues, hafenübergreifendes Transportkonzept. Es ist die Antwort auf das in den Westhäfen anwachsende Containervolumen und den daraus resultierenden Bedarf an volumenorientierten Schienengüterverbindungen. Als intermodaler Schienenoperator bietet Conliner ein europaweites Netzwerk, das die Häfen Antwerpen und Rotterdam mit den wichtigsten europäischen Wirtschaftszentren verbindet. Neben dem Hauptsitz in Rotterdam existieren Vertriebs- und Logistikbüros in Antwerpen, Duisburg, Frankfurt am Main und München. Die wichtigsten Zielmärkte sind neben Deutschland, der Schweiz, Österreich und Italien Länder in Ost- und Südeuropa sowie Skandinavien. Das Unternehmen hat ein Netzwerk gespannt, dessen Basis folgende Hubs sind: Basel, Duisburg, Mannheim, München, Salzburg. Darüber hinaus sind mehr als 20 weitere Destinationen über Antennen an das Conliner-Netzwerk angebunden.

Zwischen den Seehäfen und den fünf Hubs verkehren Shuttlezüge fünf Mal pro Woche im Nachtsprung. Durch die Kooperation mit anderen Operateuren des Kombinierten Verkehrs kann Conliner europaweite Transportleistungen aus einer Hand anbieten. Dazu werden die Shuttle- und Zugverbindungen mit bestehenden Verbindungen anderer Gesellschaften über die deutschen Hubs verknüpft.

Den Kern des Conliner-Netzwerkes bilden die Verbindungen zwischen den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam sowie die Stationen Duisburg, Mannheim, Kornwestheim, München, Basel und Salzburg. In diesem Teil des Netzwerks sind alle Ziele fünfmal pro Woche je Richtung mit Antwerpen und Rotterdam verbunden. Hinzu kommt eine Shuttle-Verbindung zwischen dem Hafen Rotterdam und Köln, die auf den lokalen Markt in der Region ausgerichtet ist. Ziel ist es, den Kunden ein modernes und intelligentes europäisches Netzwerk aus einer Hand anzubieten und damit zukunftsorientiert den Anteil der Schiene am Hinterlandverkehr deutlich zu steigern.



EU-Mautsystem spätestens 2012

„Ein Vertrag pro Kunde, ein Gerät pro Fahrzeug" dieser Grundsatz für ein einheitliches elektronisches Mautsystem soll in der EU spätestens 2012 Wirklichkeit werden, erklärte EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio am Mittwoch, den 23.5.03 in Brüssel.

Verkehrspolitik in Deutschland

Die Maut

Nachdem auch der Bundesrat der Einführung der Maut Ende Mai 2003 zugestimmt hat, wird diese planmässig zum 31.8.03 eingeführt werden. Auch die Betreibergesellschaft Toll Collekt, Berlin, betont, dass sich aus technischer Sicht keine Probleme ergeben. Sie will zum 31.8. das erste elektronische System zur Erfassung der Strassenbenutzungsgebühr für schwere Lkw in Deutschland übergeben.

Die Maut wird vsl. 12,4 Cents/km betragen und später auf 15 Cents (in der 2. Hälfte 2004, wenn die Harmonisierung in Kraft ist) angehoben.
Die Einnahmen müssen komplett für die Verkehrsinfrastruktur und dabei überwiegend für den Bundesfernstrassenbau verwendet werden.

Minister Stolpe versprach, dass das deutsche Transportgewerbe um insgesamt 600 Mio Euro entlastet werden solle, u. a. bei der Mineralöl- und der Kfz-Steuer. Diese Harmonisierung wird erst in der 2. Hälfte des Jahres 2004 erfolgen.

Das Bundesverkehrsministerium geht davon aus, dass die Maut nach einem zweijährigen Anpassungsprozess für ein Plus der Verkehrsleistung auf der Schiene von 6,7 % sorgt. Dadurch würde die Strasse um 2,1 % entlastet.

Die Lkw-Abgabenlast in Europa

Mit 17,6 Cent pro Kilometer liegen die Belastungen der Lkw-Unternehmen in Deutschland an vierter Stelle in Europa. Das geht aus dem noch unveröffentlichten Bericht der EU-Kommission über Methoden zur Berechnung von Straßenbenutzung hervor. Das wird sich jedoch mit der Einführung der Lkw-Maut am 31. August ändern. Dann fällt für Transporte in Deutschland die Eurovignette mit 1,9 Cent/km fort, dafür kommt die Maut von durchschnittlich 15 Cent/ km hinzu. Damit setzt sich Deutschland an die Spitze.

Lkw-Abgabenlast in der EU
(Cent/km)

	Mineralölsteuer	Autobahngebühr	Eurovignette	Kfz-Steuer	Total
Großbritannien	21,4	–	–	5,9	27,3
Frankreich	11,3	11,8	–	0,9	24,0
Italien	12,1	8,6	–	0,9	21,6
Deutschland	13,2	–	1,9	2,5	17,6
Österreich	8,7	2,1	-	5,5	16,3
Schweden	10,2	–	1,9	2,9	15,0
Spanien	8,8	4,1	–	0,8	13,7
Niederlande	10,4	–	1,9	1,3	13,6
Dänemark	11,1	–	1,9	0,6	13,6
Finnland	9,2	–	–	4,3	13,5
Belgien	9,2	–	1,9	1,1	12,2

Annahme: Durchschnittsverbrauch je Lkw 30 l/100 km bei 75 000 km pro Jahr.
Quelle: EU-Kommission, unveröffentlichter Bericht über eine Methode zur Berechnung der Straßenbenutzungsgebühren.

Ökosteuer bringt Staat mehr Geld

Die höhere Ökosteuer für Benzin und Diesel hat dem Staat 2002 trotz eines geringeren Verbrauchs mehr Geld in die Kassen gespült. Das Steueraufkommen durch die Mineralölsteuer bei Kraftstoffen, Erdgas und Heizöl stieg binnen Jahresfrist um 3,7 % auf 42,2 Mrd Euro, berichtet das Statistische Bundesamt. Wichtigste Quelle war das Benzin mit 22,8 Mrd Euro. Hier gab es ein Plus von 1,7 %. Diesel brachte dem Staat mit 14,9 Mrd Euro 6,2 % mehr ein.
Im Januar 2002 trat die vierte Stufe der ökologischen Steuerreform ein, die Kraftstoffe verteuerte. Auf Erdgas und Heizöl entfielen bei gleich gebliebenen Steuersätzen 2,8 Mrd Euro (minus 2,6 % beziehungsweise 1,9 Mrd Euro = minus 12,6 %); die Rückgänge resultierten aus dem geringeren Verbrauch. Erdgas ging auf 817,4 Millionen Megawattstunden zurück, Heizöl auf 31,1 Milliarden Liter. Bei Benzin gab es ein Minus von 3,3 % auf 36,6 Mrd Liter, bei Diesel von 1,2 % auf 33,8 Mrd Liter.

Gleisanschlüsse müssen europaweit erhalten bleiben
Bahnpolitische Fachtagung der SPD in Berlin

Die SPD-Bundestagsfraktion fordert ein europäisches Gleisanschlussprogramm. Dabei müsse die EU aber klar festlegen, dass solche Konzeptionen in Einklang mit geltendem Beihilferecht stünden, betonten der verkehrspolitische Sprecher der Fraktion, Reinhard Weis, und seine Stellvertreterin, Karin Rehbock-Zureich, auf einer eisenbahnpolitischen Fachtagung im März in Berlin. Die Fraktion hält es jedenfalls für möglich, das Frachtaufkommen auf der Schiene bis 2015 zu verdoppeln. Voraussetzung dafür sei allerdings eine enge Kooperation zwischen der Verkehrswirtschaft, der verladenden Wirtschaft und der Verkehrspolitik. Die Eisenbahnen ihrerseits hätten intelligente und innovative Lösungen zu entwickeln, forderten die Verkehrspolitiker. Dazu gehörten Logistikdienstleistungen und eine vereinfachte Organisation. **Rehbock-**

Zureich kündigte noch für dieses Jahr an, die Ergebnisse der Bahn-Arbeitsgruppe „Task force" in Gesetzesform umzusetzen. Damit verbunden sei die Schaffung einer Bahnagentur zur Förderung des Schienenwettbewerbs. Für die SPD besteht ein gravierender Wettbewerbsnachteil der Schiene gegenüber der Straße im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Sie will schon bald das Erste Eisenbahnpaket der EU im Deutschen Bundestag behandeln lassen. Damit werde in einem ersten Schritt der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr auf klar definierten Strecken liberalisiert. 2008 soll das gesamte Schienennetz in der EU für grenzüberschreitende Transporte geöffnet werden. Für die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, Angelika Mertens, hat die Bahn zahlreiche Handicaps. Ihr gehe es um die Gleichbehandlung von Schiene und Straße, wozu die geplante Lkw-Maut beitrage. Der SPD-Europaabgeordnete Ulrich Stockmann hält es für unerträglich, dass die vom Europäischen Parlament zum 15. März beschlossenen Liberalisierungsschritte bei der Bahn in keinem EU-Land pünktlich umgesetzt werden. Nicht einmal Sanktionen seien geplant.
Für Jan Scherp von der EU-Generaldirektion Energie und Transport ist die Qualität der europäischen Bahnen „miserabel, und das mit zunehmender Tendenz". Er setzt sich deswegen für eine Marktöffnung und intensiveren Wettbewerb ein.

Bahn-Chef Hartmut Mehdorn wies diesen Vorwurf zurück. Er hält Lohndumping insbesondere im Straßengüterverkehr für die größte Wettbewerbsverzerrung. Seine Konkurrenten seien daher nicht andere Bahnunternehmen, sondern ausschließlich die Lkw.

In Österreich ist die Politik schon einen Schritt weiter, was die Förderung von Gleisanschlüssen angeht – sie hat damit bereits Erfolge erzielt. Der Grund liegt unter anderem darin, dass es die Förderung nur gegen Transportverpflichtung gibt. Gerhard Pfeiffer, Leiter der Abwicklungs- und Clearingstelle für Anschlussbahnprojekte im österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, berichtet, das Programm habe erreicht, dass in den kommenden fünf Jahren 38,4 Mio t an die Schiene gebunden sind. Kommt die zugesagte Menge nicht zustande, behält sich das Ministerium vor, nach Überprüfung des Falls die Unterstützung zurückzufordern.

Förderung der Gleisanschlüsse mit 80 Mio Euro

Die in Deutschland aktiven Güterbahnen halten eine staatliche Förderung von Anschlussgleisen für erforderlich. Auf einem parlamentarischen Abend in Berlin setzten sich sowohl **Dr. Bernd Malmström**, Vorstandsvorsitzender der Stinnes AG und der DB Cargo AG, als auch Dr. Rolf Bender, Vizepräsident Güterverkehr des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dafür ein, dass der Bund 80 Mio Euro an Fördermitteln für Gleisanschlüsse bereitstellt. Dies kollidiere nicht mit dem Sanierungsprogramm Mora C, berichtete Malmström: Die unrentablen Anschlüsse seien in der Zwischenzeit auf andere Bedienungsformen umgestellt worden. Jetzt gehe es darum, Neuverkehre für die Schiene zu gewinnen. Potenzielle Kunden schreckten häufig vor den hohen Infrastrukturkosten zurück. Damit sei die Schiene benachteiligt, weil jedes Gewerbegebiet ohne Wirtschaftlichkeitsprüfung selbstverständlich eine Straßenanbindung erhalte. Die 80 Mio Euro lehnen sich an die Ausstattung eines Programms zur Förderung des Kombinierten Verkehrs an.

Die GRV hält die Gleichbehandlung von Schiene und Strasse bei der Erschliessung von Industriegebieten für notwendig. Hier besteht ein grosser Nachholbedarf für die Schiene. Die Schweiz ist hier der Bundesrepublik weit voraus.

Gewerkschaftschef Hansen zur Unternehmenspolitik der DB

Der Deutsche Bundestag muss eine Untersuchungskommission einsetzen, die die bisherigen Ergebnisse der Bahnreform aus dem Jahre 1994 prüft und für Korrekturen in der Unternehmenspolitik sorgen soll. Das forderte Norbert Hansen, Vorsitzender der Gewerkschaft Transnet, auf einer Pressekonferenz im März in Berlin. Notfalls müsse der Bund als Eigentümer auch das Management auswechseln, falls mit diesem kein Kurswechsel möglich sei. Hansen, der eine „Gegenbilanz" zur Unternehmensstrategie und der Verkehrspolitik vorlegte, wirft dem Management erhebliche Fehler mit milliardenschwerer Kapitalvernichtung vor. Allein der Verkauf von Schenker und der jetzige Rückkauf der Stinnes AG belaste das Unternehmen mit einer Mrd Euro. Die Aufgabe des Stückgutbereichs und das Engagement bei Bahntrans habe Verluste von rund 500 Mio Euro gebracht. Zu den weiteren Managementfehlern zählten nicht bezifferte Einnahmeverluste durch Angebotsreduzierungen im Güterverkehr (Mora C). Im übrigen ist Hansen davon überzeugt, dass die Güterverkehrsprognosen, nämlich plus 64 % bis 2015 unter den gegebenen Umständen unrealistisch sind.

Die GRV stimmt den Äusserungen von Hansen weitgehend zu. Der Verkauf von Schenker und von anderem Tafelsilber, z.B. das Basanetz an Arcor, durch den seinerzeitigen Vorstand der DB, Heinz Dürr, war ein Todsünde. Heute sind fast noch alle Stückguteinrichtungen als Ruinen zu sehen. Eine Vermarktung ist nicht gelungen. Bahntrans hat sich andere Standorte ausgesucht. Aber mit grosser Sicherheit dürfte das Engagement von Hansen im Sande verlaufen.

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

A) Allgemein

Bundesverkehrsminister Stolpe will mit dem BVWP (Genauer Titel: „Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland") die optimale Verzahnung der einzelnen Verkehrsträger erreichen. Er berücksichtigt die Heraus-

forderungen des EU-Binnenmarktes und die Osterweiterung der EU, die Globalisierung der Wirtschaft und die Entwicklung von Dienstleistungs- und Informationsgesellschaft. Das Papier soll bis Jahresende vom Deutschen Bundestag abschliessend behandelt werden.

Ausgegangen wird von einem Gesamtbetrag von 150 Mrd Euro. Davon entfallen 82,8 Mrd Euro = 56,4 % auf Erhaltungs-und Ersatzmassnahmen, während für den Neubau- und Ausbau von Verkehrswegen nur noch 64,0 Mrd Euro = 43,6 % angesetzt werden. Das zeigt, wie in der Vergangenheit Ersatzmassnahmen und Instandhaltung vernachlässigt wurden. Besonders hart trifft es die Bundeswasserstrassen, bei denen nur noch 0,8 Mrd Euro (10,7 %) für Neu- und Ausbau zur Verfügung stehen.

Aus der Koalitionsvereinbarung ergebe sich die Vorgabe, **Schiene und Strasse „gleichwertig"** zu berücksichtigen, und zwar unter Einbeziehung der kontinuierlich erhöhten Regionalisierungsmittel. Für Strasse und Schiene sind jeweils Mittel in Höhe von 77,5 Mrd Euro vorgesehen.

Für Bundesfernstrassen sind 75,4 Mrd Euro angesetzt, von denen die Hälfte für den laufenden Betrieb und Reinvestitionen angesetzt ist.
Es sollen 1600 km Autobahnen mit einem Aufwand von 13,3 Mrd Euro gebaut werden. Weitere 2250 km sollen für 12,6 Mrd Euro erweitert werden.

Die Strasse bleibt zwar der meistgenutzte Verkehrsträger. Die Mittel werden jedoch nicht ausreichen, das zu erwartende Verkehrswachstum aufzufangen.

Für die Schienenwege der DB AG sind insgesamt 63,9 Mrd Euro vorgesehen, von denen 60,1 % (38,4 Mrd Euro) als Bestandsnetzinvestitionen ausgewiesen sind. Für Neu- und Ausbau stehen 25,5 Mrd Euro bereit.
Bei der Schienen bildet neben der Modernisierung der Leit-

Investitionsstruktur des BVWP 2003 und Vergleich zum BVWP 1992

	BVWP'03		BVWP'92		BVWP'92	
	Investitionen 2001 bis 2015		Investitionen 1991 bis 2012		Tatsächliche Investitionen 1991 bis 2000	
	Mrd. €	%	Mrd. €	%	Mrd. €	%
Schienenwege des Bundes	63,8	43,5	109,2	47,1	36,2	42,3
Bundesfern-straßen	75,4	51,4	107,2	46,2	44,1	51,6
Wasserstraßen	7,5	5,1	15,5	6,7	5,2	6,1
Zwischen-summe	**146,7**	**100,0**	**231,9**	**100**	**85,5**	**100,0**
GVFG-Mittel	25,1		42,2		10,3	
Transrapid	2,3		-			
Übrige Investitionen			1,4			
Summe	**174,1**		**275,5**		**95,8**	
Investitionsmittel für Neu- und Ausbau bzw. Hauptbautitel Straßenbau (ohne Erhaltungsinvestitionen) Prozentzahlen beziehen sich auf jeweiligen Mittelansatz der Verkehrsträger						
	Mrd. €	in %	Mrd. €	in %	Mrd. €	in %
Schienenwege	25,5	40,0	60,5	55,4	19,7	55,4
Bundesfern-straßen	37,7	50,0	55,5	51,8	22,9	51,9
Bundeswasser-straßen	0,8	10,7	8,0	51,6	3,1	59,6
Summe	**64,0**		**124,0**		**45,7**	

Quelle: Entwurf des BVWP'03 vom BMVBW, März 2003 und BVWP'92. Vergleichszahlen des BVWP'92 umgerechnet in Euro.

und Sicherungssysteme, der Beseitigung von Langsamfahrstellen und Sanierung ausgewählter Strecken den Schwerpunkt das Schienennetz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. So sollen im Planungszeitraum bis 2015 1600 km neue HGV-Strecken entstehen und 400 km bestehende Strecken aufgerüstet werden. Zusammen mit den 1900 km HGV-Strecken soll das HGV-Netz bis 2015 auf 3000 km Länge wachsen. In den Neubauvorhaben ist die HGV-Trasse zwischen Erfurt und Nürnberg enthalten. Gut 1,3 Mrd Euro sind für die Strecke Stuttgart Augsburg vorgesehen.

Für die Binnenschifffahrt gibt es keine Neubauprojekte. Jedoch hinsichtlich des Hochwasserschutzes kämen alle Binnenschifffahrtsvorhaben auf den Prüfstand. Sie soll 7,5 Mrd Euro erhalten.
Binnenhäfen, Seehäfen und Flughäfen werden wie auch die Einrichtungen für den Kombinierten Verkehr im BVWP behandelt.

B) Stellungnahmen zum Bundesverkehrswegeplan

1. Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND)

Besonders ausführlich hat der BUND zum BVWP Stellung genommen. Leider können wir nur einige wichtige Passagen dem Leser hier bieten. Wir empfehlen daher den Lesern, die sich in die Materie vertiefen wollen, im Internet unter http://www.bund.net Einzelheiten abzufragen.

Die Gesamtkritik gab der BUND in einer Pressemitteilung vom 20.3.03 bekannt: Er kritisiert vor allem das Rekordniveau beim Strassenbau. Der Entwurf des BVWP sei kein Beitrag zu einer ökologischen Verkehrswende. Bundesverkehrsminister Stolpe gibt selbst zu, dass bei Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik der Ausstoss klimaschädigender Gase um rund 12 % steigen wird.
Der BUND-Analyse entnahmen wir die Tabelle auf Seite 9. Nach ihr umfasst der BVWP ein Gesamtvolumen von 146,7 Mrd Euro für die Investitionsausgaben des Bundes in seine Verkehrswege für den Zeitraum von 2001 bis 2015.

Bei Einführung der Maut erscheint die Investitionsplanung tatsächlich finanzierbar. Die Tabelle zeigt auch, dass die im BVWP 1992 vorgesehenen Investitionsvolumina im jährlichem Haushaltsvollzug deutlich unterschritten worden sind. Auch die Investitionsansätze im BVWP 2003 sind nicht verbindlich. Was tatsächlich in den nächsten Jahren investiert wird, legt jeweils der Deutsche Bundestag über den Bundeshaushalt fest.
Die für Neu- und Ausbaumassnahmen vorgesehenen Mittel von 37,7 Mrd Euro liegen deutlich unter der Summe, die für alle Strassenbauprojekte notwendig wäre. 26,6 Mrd Euro sind bereits in den indisponiblen Projekten gebunden, alle weiteren Projekte würden mindestens 55 Mrd Euro kosten, insgesamt 80 Mrd Euro. Überlegungen, zusätzlich privates Kapital für den Strassenbau zu mobilisieren, lehnt der BUND ab. Der BUND sieht die knappen Mittel als eine Chance zur Neuorientierung der Verkehrspolitik, da politische Entscheidungsträger gezwungen werden, endlich deutliche Prioritäten zu setzen. Klare Priorität muss aus der Sicht des BUND der Ausbau der umweltfreundlichen Verkehrsmittel und die Mobilisierung von Kreativität und Innovationsfähigkeit für neue, umwelt- und kundenfreundliche Mobilitätsangebote haben.

Die **Investitionen in die Schienenwege des Bundes** werden bis 2015 mit durchschnittlich 4,25 Mrd auf dem heutigen Niveau fortgeschrieben. Dabei ist insbesondere die Stärkung der Investitionen in das Bestandnetz positiv zu beurteilen. Mit den vorgesehenen 2,5 Mrd Euro für die Modernisierung des Bestandnetzes (einschliesslich Leit- und Sicherheitselektronik) werden die Planungsansätze der DB Netz AG für die Umsetzung der Netz 21-Strategie übernommen. Damit kann zumindest das Kernnetz fit für das 21. Jahrhundert gemacht werden.
Die Ansätze für Neu- und Ausbaumassnahmen sowie die Förderung von regionalen Eisenbahnstrecken sind dagegen zu niedrig angesetzt, insbesondere wenn weiterhin beträchtliche Investitionsanteile für verkehrlich wenig sinnvolle Prestigeobjekte z.B. NBS Nürnberg-Erfurt-Halle oder für Stuttgart 21 „verschwendet" werden.

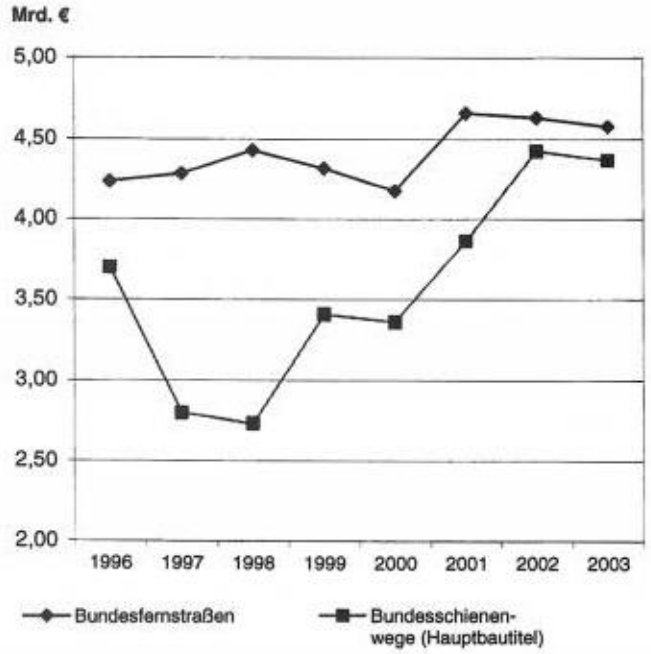
Das Verhältnis Schiene : Strasse
Gegenüber den Verkehrsinvestitionen im Jahr 2002 öffnet sich im Bundesverkehrswegeplan 2003 die Schere zwischen Straßen- und Schieneninvestitionen wieder deutlich. Nach der mittelfristigen Finanzplanung, die dem BVWP'03 zu Grunde liegt, wird die Differenz ab dem Jahr 2006 bei konstant 900 Mio Euro liegen. Dadurch ergibt sich für die Gesamtlaufzeit des BVWP 2003 eine Differenz von ca. 11,4 Mrd Euro.
Dieses Ungleichgewicht wird im BVWP-Entwurf dadurch kaschiert, dass nach dem rot-grünen Koalitionsvertrag vom 16.10.2002 beide Verkehrsträger unter Einbeziehung der LKW-Maut, der Regionalisierungsmittel und der Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gleichwertig berücksichtigen werden sollen. Was dies konkret bedeutet, wird aus folgender Tabelle ersichtlich:

Schieneninvestitionen einschl. Mittel aus RegG und GVFG laut BMVBW

Schienenwege aus Bundeshaushalt	63,8 Mrd Euro
Aus Reg G- Mitteln*	12,8 Mrd Euro
Aus GVFG-Mitteln *	2,0 Mrd Euro
Gesamte Schieneninvestitionen des Bundes	78,6 Mrd Euro

* Allerdings können die Länder aus den RegG-Mitteln auch Investition in Schienenstrecken in Landesbesitz oder in Händen von Privatbahnen tätigen. Beide gelten nicht als Investitionen in Schienenwege des Bundes und werden daher nach der Logik des BMVBW nicht einberechnet.

Abschliessend zeigen wir noch eine Grafik des BUND, die die Entwicklung der Schienen- und Bundesfernstrassen-Investitionen seit 1996 zeigt.



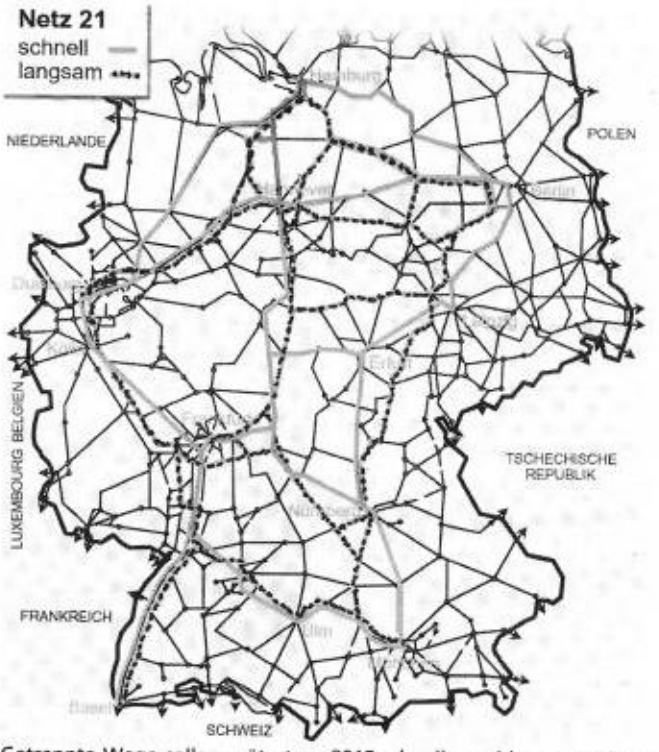
Die in der Grafik dargestellte Entwicklung des Bundeshaushaltes Verkehr von 1996 bis 2003 zeigt, dass ab 1998 unter der rot-grünen Bundesregierung eine Angleichung der Hauptbautitel für die Schiene an die der Straße erfolgt ist. Die deutliche Ausweitung der Schieneninvestitionen wurde allerdings nur bei gleichzeitig gestiegenen Investitionen in die Bundesfernstraßen erreicht. Die Schieneninvestitionen liegen 2003 mit 4,4 Mrd. Euro so hoch wie lange nicht mehr, aber noch unter den bei der Bahnreform 1994 vereinbarten 10 Mrd. DM (5,1 Mrd Euro) jährlich.
Alleine mit einer Angleichung der Investitionsmittel ist die jahrelange Benachteiligung der Schiene gegenüber der Straße nicht wett zu machen. Allein die addierten Haushaltsansätze (Soll) der Schiene liegen von 1996 bis 2003 um ca. 3,9 Mrd. Euro (bzw. 7,7 Mrd. DM) unter denen der Straße. Betrachtet man die tatsächlich geflossenen Mittel (Ist) allein für die fünf Jahre 1996-2000, erhöht sich die Differenz um weitere 2,4 Mrd. Euro (4,8 Mrd. DM) auf 6,3 Mrd. Euro. Berücksichtigt man außerdem, dass seit 1950 der planmäßige Aufbau eines autoorientierten Deutschlands dominierte, wird deutlich, dass die Angleichung der Investitionsmittel von Schiene und Straße nur ein erster Schritt sein kann.

2. „Pro Mobilität"

Heftige Kritik am BVWP hat die Organisation „Pro Mobilität" im März in Hamburg geübt. Nach Auffassung von Dr. Peter Fischer, Präsident der Organisation und früherer niedersächsischer Wirtschafts- und Verkehrsminister, ist das Problem der Finanzlücken nicht gelöst: „Damit sind Staus programmiert."
Nach Darstellung Fischers entfallen 85 % der Güterverkehrsleistungen auf die Strasse. Trotzdem wolle die Bundesregierung in Strasse und Schiene gleich viel investieren.
Auch **Wilhelm Pällmann**, Vorsitzender der Kommission Verkehrsinfrastukturfinanzierung des Bundesverkehrsministers, kritisierte die Mautplanungen. Seiner Ansicht nach – darin ist er sich mit Fischer einig – müssten die Einnahmen vollständig in den Strassenbau zurückfliessen. Widerspruch bekamen die beiden Redner von **Angelika Mertens**. Sie begrüsst die Verteilung der Mittel auf Bundeshaushalt und andere Verkehrsträger.

3. DB AG

Bahnchef Mehdorn zeigte sich mit dem BVWP zufrieden. Auch DB Netz äusserte sich sehr zufrieden: Zu den Investitionen von 63,9 Mrd Euro kämen noch Mittel aus dem GVFG. Damit käme man auf mehr als 50 % im Vergleich zu Strasse. Das hätte es noch nie gegeben. Der bedeutsame Anteil der Investitionen in das bestehende Netz steige von 46 auf 60 %, derjenige für Neu- Ausbauten gehe von 54 auf 39,9 % zurück.
Ziel sei die Entmischung schneller und langsamer Züge nach dem Konzept Netz 21.



Getrennte Wege sollen spätestens 2015 schnelle und langsame Züge fahren.
Quelle DB/Grafik: DVZ

4. BGL

Der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) meint, dass nicht der zunehmende Bedarf – z.B. durch die Osterweiterung, die Infrastrukturinvestitionen bestimmt, sondern die knappen Kassen des Bundesfinanzministers. Der Plan sei mit 30,5 Mrd unterfinanziert.

5.Die GRV

Auch sie möchte natürlich, dass Schiene und Strasse in gleichem Umfang berücksichtigt werden, zumal die DB AG einen gewaltigen Nachholbedarf hat und die Strasse bis heute in keiner Weise die externen Kosten trägt. Wir können hier schon

aus Platzmangel nicht zu einzelnen Projekten Stellung nehmen, aber wir möchten ein Projekt herausgreifen, das nur unter fernerer Bedarf registriert ist:
Das ist der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke München - Mühldorf - Freilassing der TEN-Strecke Paris- Strassburg - Stuttgart - München- Mühldorf - Freilassing - Wien - Budapest.

Schienenverkehr

Allgemeines

Rückblick der DB AG auf das Jahr 2002

(Vorläufige Zahlen)

Betriebliches Ergebnis besser als geplant

438 Mio Euro Unterdeckung – aber auch 395 Mio Euro weniger Altlastenausgleich

Leistungsentwicklung 2002		2002	2001	+/- (in Proz.)
Verkehrsleistung Personenverkehr	Mrd. Pkm	69,8	74,5	-6,2
- davon DB Reise&Touristik	Mrd. Pkm	33,2	34,9	-6,1
- davon DB Regio	Mrd. Pkm	36,7	37,9	-6,2
Verkehrsleistung Güterverkehr	Mrd. tkm	76,0	80,3	-2,9
- davon DB Cargo	Mrd. tkm	72,4	74,5	-2,7
- davon Railion Benelux	Mrd. tkm	3,7	3,8	-3,7
- davon Railion Denmark	Mrd. tkm	1,9	2,1	-9,5

Wirtschaftliche Entwicklung 2002		2002	2002 (ohne Stinnes)	2001	+/- (in Proz.)
Umsatzerlöse	Mio €	18.685	15.765	15.722	+18,8
Darin					
UB Personenverkehr	Mio €	11.170	-	11.064	+1,0
UB Güterverkehr	Mio €	3.710	-	3.849	-3,6
UB Personenbahnhöfe	Mio €	225	-	219	+3,2
UB Fahrweg	Mio €	201	-	184	+9,2
Service	Mio €	219	-	175	+25,1
Stinnes	Mio €	2.920	-	-	-
Altlastenerstatt. Material/Personal DR	Mio €	441		838	-47,1
Ebitda vor Altlastenerstattungen	Mio €	2.021	1.926	1.433	+41,0
Ebitda	Mio €	2.464	2.369	2.271	+8,5
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	Mio €	-454	-493	-204	-
Darin UB Personenverkehr	Mio €	225	-	240	-6,3
UB Güterverkehr	Mio €	47	-	17	-
UB Personenbahnhöfe	Mio €	-218	-	6	-
UB Fahrweg	Mio €	-529	-	-206	-
Service	Mio €	141	-	124	-
Stinnes	Mio €	77	-	-	-
Ergebnis vor Steuern	Mio €	-438	-466	-409	-7,1
Brutto-Investitionen	Mio €	9.906	9.907	7.110	+40,6
Netto-Investitionen	Mio €	5.345	5.268	3.307	+61,9
Cashflow vor Steuern	Mio €	2.082	1.960	1.786	+14,9
Bilanzsumme	Mio €	46.023	44.231	41.962	+9,7
Mitarbeiter	31.12.	250.590	210.072	214.371	+16,9

Die Deutsche Bahn AG hat das vergangene Jahr mit einem Verlust von 438 Mio Euro abgeschlossen. Dies sei eine Folge reger Investitionstätigkeit gewesen, rechtfertigte Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn die Zahlen. Der Umsatz änderte sich – bereinigt um den Erwerb von Stinnes – nicht, einschließlich des Zukaufs erhöhte er sich um mehr als 18 Prozent.

„Wir haben im vergangenen Jahr soviel investiert wie nie zuvor und zahlreiche Projekte zum Nutzen unserer Kunden abgeschlossen. Dafür haben wir bewusst Ergebnisbelastungen in Kauf genommen." Mit diesen Worten kommentierte Mehdorn das Jahresergebnis des Konzerns vergangene Woche in Berlin.

Wie berichtet, weist die DB AG ein negatives Ergebnis vor Steuern von 438 Mio. Euro aus – 7,1 % mehr als 2001. Die Investitionen, welche die DB AG aus eigener Tasche finanzierte, erhöhten sich um knapp 62 % auf 5,3 Mrd Euro.

Der Umsatz ohne den Stinnes-Anteil stieg um 0,3 % um 15,722 auf 15,765 Mrd. Euro; einschließlich des Stinnes-Umsatzanteils ergab sich ein Plus von 18,8 % und ein Erlös von 18,685 Mrd. Euro.

Alle Unternehmensbereiche außer dem Güterverkehr hätten dazu beigetragen; im Güterverkehr habe sich die DB von nicht rentablen Umsätzen getrennt, um den Geschäftsbereich Einzelwagenverkehr zu sanieren. So verzeichnete die DB im Güterverkehr einen Einnahmerückgang um 3,6 % auf 3,7 Mrd. Euro.

Der Unternehmensbereich Fahrweg konnte die Umsätze im vergangenen hingegen um 9 % auf 201 Mio Euro steigern.

Was das betriebliche Ergebnis nach Zinsen angeht, sieht das Bild anders aus: Der Unternehmensbereich Güterverkehr erzielte 47 nach 17 Mio Euro, Stinnes erbrachte 22 Mio. Euro.

Der Unternehmensbereich Fahrweg musste hingegen einen Ergebnisrückgang von minus 206 auf minus 529 Mio Euro hinnehmen. Weiter zurückgegangen sind die so genannten Alt-Lastenerstattungen, die der DB AG für Belastungen aus der Übernahme der ehemaligen Deutschen Reichsbahn auferlegt wurden. Sie fielen um 395 Mio Euro niedriger als im Vorjahr aus – wären sie in Vorjahreshöhe geflossen, hätte die DB mit 59 Mio Euro Verlust abgeschlossen.

Der Cash-Flow vor Steuern hatte sich verbessert, und zwar um 266 Mio auf 2,1 Mrd Euro.

Die Investitionen entfielen wie im Vorjahr schwerpunktmässig auf die Infrastruktur. Ausserdem wurde der Fahrzeugpark weiter modernisiert. Mit dem Erwerb von Stinnes ist auch die Beschäftigtenzahl angestiegen. Arbeitete am 31.12.01 noch 214000 Mitarbeiter für den Konzern, waren es Ende 2002 rund 250 000. Die Produktivität stieg innerhalb von 10 Jahren auf 154 %.

Tarifverhandlungen im März
Eisenbahner erhalten knapp zwei Prozent mehr pro Jahr

Nach schwierigen Verhandlungen haben sich die Deutsche Bahn (DB) mit der Verhandlungsgemeinschaft aus Transnet und GDBA auf einen neuen Entgelttarifvertrag geeinigt. Der Tarifvertrag sieht folgende Eckpunkte vor:

- Die Laufzeit beträgt, rückwirkend zum 1. März 2003 24 Monate.
- Für das laufende Jahr haben die Tarifparteien Einmalzahlungen im April und im Dezember, jeweils in Höhe von 200 EURO, vereinbart. Dies entspricht einer durchschnittlichen prozentualen Erhöhung von 1,35 %.
- Zum 1. Mai 2004 ist eine lineare Entgelterhöhung um 3,2 % vorgesehen.
- Bis zum 1. September 2006 werden die Ost-Entgelte in

drei Schritten an die West-Entgelte angeglichen.

Im ersten Schritt werden zum 1. September dieses Jahres letztmalig die Tabellenentgelte Ost um 3,3 Prozent erhöht.
Im zweiten Schritt entfällt zum 1. September 2005 die Entgeltabgabe Ost.
Im dritten Schritt werden zum 1.9.2006 die ehemaligen Ostentgelte bis zur 3. Stufe der entsprechenden Entgeltgruppe West angepasst. Es gibt damit dann keine Unterschiede mehr zwischen Ost und West. Insgesamt entspreche dieser Tarifabschluss einer durchschnittlichen Entgelterhöhung von knapp unter zwei Prozent pro Jahr. Sie liegt damit aber immer noch deutlich über der prognostizierten Inflationsrate.

DB-Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn beziffert die Belastung durch den Tarifvertrag über die Laufzeit auf insgesamt 400 Mio Euro. Dennoch sei es mit dem Tarifabschluss gelungen, Einkommen und Beschäftigung der Mitarbeiter zu sichern, ohne dass die Sanierung gefährdet werde.

Anfang April hat sich nach schwierigen Verhandlungen auch die Gewerkschaft der Lokführer (DL) mit der DB AG geeinigt.

Regionetze: Mehr Attraktivität und Rentabilität des Schienenverkehrs in der Fläche

Die Deutsche Bahn sieht sich durch den Erfolg ihrer Regional-Netze bei der Umsetzung ihrer Mittelstandsoffensive auf dem richtigen Weg.

Im vergangenen Jahr wurden rund 67 Mio Euro in die Regional-Netze investiert, darunter 25,5 Mio Euro aus Eigenmitteln der Deutschen Bahn für neue Fahrzeuge sowie für die Instandhaltung. Hinzu kamen 41,5 Mio Euro aus Landes- oder Bundesmitteln für die Verbesserung der Infrastruktur.
Bundesweit werden vier Regional-Netze seit dem 1. Januar 2002 als eigenständige regionale Organisationseinheiten unter dem Dach der Deutschen Bahn wie ein mittelständisches Unternehmen geführt: die Kurhessenbahn (KHB) in Nordhessen mit einer Streckenlänge von 245 km, davon die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) im Thüringer Wald mit einer Streckenlänge von 29 km, die 217 km lange Erzgebirgsbahn in Sachsen (EGB) sowie die ein Streckennetz von 406 km umfassende SüdOstBayern-Bahn (SOB).
Die Regional-Netze erbringen gegenwärtig im Schienenpersonennahverkehr eine jährliche Verkehrsleistung von rund 10 Millionen Zugkilometern. Die Infrastruktur ist gepachtet, die benötigten Fahrzeuge sind jeweils Eigentum der einzelnen Netze. Rund 1.000 Mitarbeiter sind in den RegioNetzen beschäftigt.
Bis 2005/2006 will die Bahn mit ihren RegioNetzen nachhaltig schwarze Zahlen schreiben. Dabei soll die Verkehrsleistung in den nächsten Jahren sukzessive ausgebaut werden. Die DB will künftig auch in den RegioNetzen durchgängig mindestens einen Stundentakt anbieten und die Fahrgastzahlen bis 2005 um rund 30 Prozent steigern.
Bereits heute sind auf den einzelnen Strecken der Regionalnetze täglich zwischen 500 und 3.000 Reisende unterwegs, knapp 30.000 Reisende insgesamt.
Durch die Pachtung der Gleisanlagen und Verkehrsstationen sind Verkehr und Infrastruktur in den RegioNetzen eng miteinander verzahnt. Die organisatorische Führung der RegioNetze erfolgt durch die DB RegioNetz GmbH, die sich aus einer Infrastruktur GmbH sowie einer Verkehrs GmbH zusammensetzt.

Mit dem neuen Verbundsystem will die Bahn die Nebenstrecken in Bayern profitabel und zukunftstauglich machen. Dazu habe die Deutsche Bahn AG rund 40 % der Schienenwege organisatorisch in sechs Regionalnetzen zusammengefasst. Bis 2011 sollen für die Sanierung und Modernisierung der 2200 Kilometer umfassenden Teilstrecken 1,3 Mrd Euro ausgegeben werden.
Mit 413 Schienen-Kilometern ist das „Franken-Netz" mit den beiden Teilbereichen „Rhön-Coburg-Hochfranken" und „Mittelfranken" der größte Abschnitt. Teuerster Sanierungsfall ist das „Oberpfalz-Netz" zwischen Regensburg, Marktredwitz, Furth im Wald und Amberg: Hier sollen allein rund 300 Mio Euro in Modernisierungsmaßnahmen fliessen. Oberste Priorität geniesse die Modernisierung der über 4000 Bahnübergänge. Ein noch nicht nennbarer Teil der Kreuzungen zwischen Schienen und Straßen soll zur Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeit und Erhöhung der Sicherheit abgebaut werden.
Bis in zehn Jahren wolle man die Regionalnetze mit derzeit 800 Beschäftigten in die schwarzen Zahlen führen. Probleme gebe es bei wenig befahrenen Güterverkehrsstrecken. Allerdings ist das Regionalnetzsystem „kein Stilllegungsprogramm".

Wir zeigen als Beispiel die ***SüdostBayernBahn:***

In Zahlen:	
Streckennetz	435 km
Liniennetz	rund 527 km
Anzahl Stationen	86
davon eigene	75
Züge je Werktag	rund 250
Zug-km/Fahrplanjahr	rund 4,9 Mio
Fahrgäste/Tag	23,000
Fahrzeuge	32 Dieseltriebwagen (VT 628)
	28 Diesellokomotiven (BR 218)
	2 Diesellokomotiven (BR 213)
	70 Wagen, davon 21 Doppelstockwagen
Mitarbeiter	484
davon	150 Fahrdienstleiter
	84 Lokführer
	49 Zugbegleiter
	35 Infrastruktur-Instandhaltung
	89 Werkstatt
	69 Sonstige und Verwaltung
	8 Azubis
	Stand September 2002

Mit dieser Organisationsstruktur werden die Entscheidungswege sichtlich kürzer. Damit kommen die Regionetze der DB den NE-Bahnen schon viel näher. Damit ist der Erhalt der „Flächenbahn" weitgehend sichergestellt und damit sind langjährige Forderungen der GRV und Anderer zum Teil erfüllt.

Schienenpersonenverkehr

Das neue Preissystem der Bahn

Statt über die vielen Stellungnahmen zum neuen Preissystem zu berichten, geben wir die Stellungnahme der GRV bekannt, die ***Herr Kammer*** *schon vor der denkwürdigen Aufsichtsratssitzung im Mai gefertigt hat, nach der die wesentlichen Verantwortlichen für dieses System ihren Hut nehmen mussten:* ***Dr. Christoph Franz*** *(Vorstandsmitglied Personenverkehr),* ***Hans-G.Koch*** *(Vorstand Marketing und Vertrieb im Unternehmensbereich Personenverkehr) und Frau* ***Anna Brunotte*** *(massgebliche Entwicklerin des Preissystems). Alle drei kamen von der Luftfahrt. Auch der neue Mann,* ***Dipl.-Ing. Rausch*** *(bisher im Holdingvorstand für den Bereich Technik verantwortlich), kommt von der Luftfahrt, aber er wird die negative Einstellung der Allgemeinheit inzwischen zur Kenntnis genommen haben. Sofort wurde die hohe Umtauschgebühr von 45 Euro auf 15 Euro gesenkt. Weitere Verbesserungen werden folgen. Die GRV ist sich gewiss, dass im Dezember ein neues brauchbares System das bestehende Tarifsystem ablösen wird.*

„Auch die GRV wird danach gefragt, wie sie zum neuen Preissystem der DB AG steht. Wir wollen uns zwar nicht in die Reihe der vielen Besserwisser einreihen lassen, die das System bereits im voraus in Grund und Boden verdammt haben, aber nach einem halben Jahr Erfahrung sind wir durchaus willens und in der Lage, einige grundsätzliche Bemerkungen dazu vorzutragen.

Das neue Preissystem hat den grundlegenden Fehler, dass es in wesentlichen Teilen am Vorbild des Luftverkehrs und nicht an den andersartigen Bedürfnissen der Fahrgäste des Schienenverkehrs orientiert ist, was übrigens nicht verwundert angesichts des Umstands, daß die verantwortlichen Manager der DB aus dem Bereich der Luftfahrt stammen. Das erkennt man auch an dem völlig missratenen Gastronomiekonzept in den neuen ICE 3, wo man das bisherige BordRestaurant in ein dürftiges Bistro mit ausschließlich Stehplätzen verwandelt hat, von denen aus ein Blick in die Landschaft unmöglich ist.

Ein wesentliches Element des Schienenpersonenverkehrs war bisher das Element der Freiheit: „Jeder Zug ist mein Zug." Gerade darin unterscheidet sich der Zug vom Flugzeug. Wenn das Flugzeug voll ist, kann es keinen weiteren Passagier aufnehmen. Anders der Zug. Wer – aus was für Gründen auch immer – einen bestimmten Zug benutzen wollte, konnte bisher problemlos mit seiner Fahrkarte einsteigen, auch wenn er Gefahr lief, ohne Platzkarte keinen Sitzplatz zu erhalten. Nach dem neuen Preissystem ist eine (verbilligte) Plan&SparFahrkarte ungültig, wenn der geplante Zug verpasst wird; die Rückgabe kostet bis zu 45 Euro. Hier sind kundenfreundliche Verbesserungen dringend erforderlich, z.B. Anrechnung der Plan&Spar-Karte auf die dann fällige Normalpreiskarte, ggf. auch mit BahnCard-Rabatt, egal, ob man die Fahrkarte am Schalter umtauscht oder erst im Zug.

Die alte BahnCard hat spontanes, freizügiges Reisen zu günstigen Preisen (50 % Rabatt auf den Normaltarif – auch im Nah- und Regionalverkehr) ermöglicht. Ihre Abschaffung wird unseres Erachtens mit Recht heftig kritisiert. Angesichts drastischer Verkehrseinbrüche nach Einführung des neuen Preissystems wäre die DB gut beraten, die alte BahnCard zu leicht modifizierten Bedingungen wieder einzuführen.

Demgegenüber ist positiv zu bewerten, daß BahnCard-, Mitfahrer- und Plan&Spar-Rabatte miteinander kombinierbar sind. Zu den größten Gewinnern zählen Kleingruppen und Familien mit Kindern zwischen 6 und 14 Jahren.

Eine abschließende Bemerkung: Das neue Preissystem ist insgesamt zu kompliziert und wegen der vielen „Wenn und Aber"-Regeln zu wenig kundenfreundlich. Die DB AG sollte deshalb – auch im eigenen Interesse – einige Ungereimtheiten alsbald beseitigen mit dem Ziel, das bahnspezifische Element der Freiheit wieder zu stärken."

Die Deutsche Bahn will mit einer kurzfristigen **Sonderaktion** auf den drastischen Rückgang der Fahrgastzahlen in den Fernzügen reagieren. Ab Ende April sollen mit neuen, preiswerten Angeboten die verloren gegangenen Kunden in den ICE sowie den Inter- und EuroCity zurückgeholt und neue Zielgruppen angesprochen werden. Gedacht ist an eine Kombination von Tickets und touristischen Elementen wie Städtereisen oder an Ermässigungen und an günstige Offerten, beispielsweise für Studenten. Die Planungen laufen unter Hochdruck, an den Details wird noch gefeilt.

Auf die Sonderaktion folgen Mitte Juni die vom Vorstand bereits angekündigten Aktionspreise auf einzelnen Strekken. Der Rückschlag im Fernverkehr ist aber derart dramatisch, dass Bahnchef Hartmut Mehdorn mit Gegenmaßnahmen nicht mehr bis zum Sommer warten, sondern bereits im Frühjahr gegensteuern will. Die DB hat im Januar bei den Fernzügen 13,8 % weniger eingenommen als im Januar 2002, statt den Fahrkarten-Verkauf wie geplant um neun bis zehn Prozent zu steigern. Die eigenen Ziele dürften damit um mehr als 20 Prozent verfehlt worden seien. Im Februar und März gab es bislang keine Besserung.

Die GRV stellt fest, dass bei den Billigfliegern bei Inlandsflügen die Verkehrszunahme genau so hoch ist wie die Abnahme bei den Fernzügen der DB. Wenn auch die Zahlen nicht voll vergleichbar sind, aber das Billigfliegen beeinflusst sicher die Bahn.

Fahrpreissystem der DB AG
Mehdorn contra Berninger

In der Auseinandersetzung zum Fahrpreissystem scheinen sich anstelle vernünftiger Aussprachen die Fronten zu verhärten. So droht dem Vernehmen nach **Matthias Berninger**, Staatssekretär im Verbraucherschutzministerium, die geplante Senkung des Mehrwertsteuersatzes auf Bahnfahrkarten von 16 auf 7 % infrage zu stellen, falls die Bahn sich bei Verbraucherrechten und neuem Preissystem nicht bewege.

Dazu **Bahnchef Mehdorn**: Was Berninger hier als grsszügiges Geschenk für die Bahn ausgibt, wäre in Wahrheit nur ein kleiner Schritt auf dem Wege zur Beseitigung von Nachteilen der Bahn und vor allem ihrer Kunden im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Die Bahn hat längst gesagt, dass sie diese Steuererleichterung an ihre Kunden weiterreichen wird.
„Der junge flexible Verbraucher wechselt derzeit zu preiswerten innerdeutschen Flügen", sagt Berninger. Mal abgesehen davon, wie viele der von den Billigairlines angebotenen Schnäppchentickets – weil extrem begrenzt – auch wirklich zu kriegen sind, sollte der Umwelt-Staatssekretär sich eher fragen, warum denn solche Angebote, die mittlerweile den Preis für eine Stadtfahrt im Taxi unterschreiten, überhaupt möglich sind. Die Bahn jedenfalls bietet Tag für Tag ein Kontingent von rund 300.000 (!) Tickets zu Sparpreisen im Fernverkehr an. Das soll uns erst mal jemand nachmachen. Verkehrswissenschaftler – und nicht wir selber – haben ausgerechnet: Die Billigpreise im Luftverkehr sind bis zu 70 % aus Subventionen und Vergünstigungen des Luftverkehrs finanziert. Für ein grün geführtes Ministerium würde doch hier nicht nur aus ökonomischen, sondern auch aus ökologischen Gründen dringender Handlungsbedarf bestehen, um solche Benachteiligungen des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers Bahn zu beseitigen. Dieser umweltfreundliche Verkehrsträger ist nämlich der mit Abstand größte Ökosteuerzahler der Republik. Und die Luftfahrt zahlt – nicht nur bei dieser Abgabe – gar nichts. Zudem muss die Bahn, anders als etwa der Lkw, als einziger Verkehrsträger für ihre Wegekosten aufkommen.
Nach der gegenwärtigen Entwicklung werden sich die Steuern auf Energien zwischen 2001 und 2015 für die Bahn auf rund 630 Millionen Euro in etwa verdoppeln. Dadurch werden unsere sämtlichen Energieeinsparungs- und Klimaschutzerfolge, die in diesem Umfang kein anderer Verkehrsträger erreicht hat oder noch erreichen wird, finanziell mehr als zunichte gemacht.
Festzustellen also ist: Das Verkehrsmittel, ohne das die von Deutschland eingegangenen Klimaschutzziele gar nicht erreichbar sind, wird bestraft mit Mineralöl-, Öko- und Mehrwertsteuer, die andere Verkehrsträger und europäischen Bahnen – national wie international – entweder gar nicht oder nur zum Teil zahlen. Zusätzlich lässt die Politik im Straßengüterverkehr auch noch ein Sozialdumping zu, das Frachttransporte so billig macht, dass die Lagerhaltung der Industrie mittlerweile auf die rechte Spur der Autobahn verlagert wurde, weil alles andere viel teurer ist. Ich habe eigentlich gedacht, dass dieses hochaktuelle Umweltschutz- und damit auch Verbraucherthemen sind, um die sich gerade Grünen-Politiker – aber nicht nur diese – dringend kümmern müssten. Aber um europaweit für gleiche Rahmen- und Wettbewerbsbedingungen unter den Verkehrsträgern zu sorgen, ist eine gehörige Kraftanstrengung notwendig.

Hier muss die GRV Herrn Mehdorn recht geben. Es ist einfach nicht zu begreifen, dass es nicht gelingt, wenigstens im innerdeutschen Verkehr von den Luftverkehrsgesellschaften eine Kerosinsteuer zu verlangen. Die innerdeutschen Billigflüge müssten für den Bund und vor allem für das Verbraucherschutzministerium Anlass sein, ihrem eigenen Verkehrsunternehmen wenigstens annähernd gleiche Startbedingungen einzuräumen.

Reisendeninformationssystem

Ein optimiertes „Reisenden InformationsSystem" (RIS) soll künftig Kunden der Deutschen Bahn (DB) und Eisenbahner wesentlich schneller und zuverlässiger darüber auf dem Laufenden halten, wie es um die Betriebslage steht und wie man sein Reiseziel auch bei Verspätungen so zügig und komfortabel wie möglich erreicht.
Dafür investiert die Deutsche Bahn etwa 220 Millionen Euro, davon bis Ende 2004 rund 120 Millionen Euro. RIS wird im laufe der kommenden Jahre flächendeckend auf ca. 3.600 Bahnhöfe, auf alle Fernverkehrszüge und ca. 70 % der Nahverkehrszüge ausgedehnt. Bis Jahresende soll das System alle Hauptstrecken, bis 2008 das gesamte Netz umfassen.
Das neue System setzt auf bereits bestehende Informationssysteme der Bahn auf, die beispielsweise für den Fernverkehr schon seit Jahren bundesweit existieren. Als wesentliche Neuerung kommt die Integration fast aller Nahverkehrszüge und einer Vielzahl großer und kleiner Bahnhöfe hinzu.

Als Herzstück von RIS fungiert der RIS-Server, ein Zentralrechner, der in der Endstufe rund eine Million Zuglaufmeldungen pro Tag verarbeiten wird. Das entspricht einer Datenmenge von 4,2 Giga-Byte. An diesen Server melden die Fern- und Nahverkehrszüge künftig ihre aktuelle Position sowie gegebenenfalls Abweichungen vom Fahrplan und den dafür verantwortlichen Grund.
Etwa 1700 Zugbegleiter im ICE und InterCity sowie 4000 Kundenbetreuer im Nahverkehr werden gegenwärtig mit Communikatoren ausgerüstet, um RIS auf SMS-Basis Informationen in Echtzeit zur Verfügung stellen zu können. Die eingehenden Daten werden vom Server verarbeitet und stehen unmittelbar für die Kundeninformation zur Verfügung:

- Im Internet unter www. bahn.de in den aktuellen Abfahrts- und Ankunfts-Tafeln sind aktualisierte Daten für alle Bahnhöfe erhältlich.
- An über 700 Bahnhöfen profitieren noch in 2003 DB-Kunden von RIS durch qualitativ verbesserte Anzeigen und Lautsprecher-Durchsagen.
- In Nahverkehrszügen, die von einem Kundenbetreuer begleitet werden, verschafft RIS den DB-Mitarbeitern und damit auch den Reisenden künftig durch den Communikator verlässliche Echtzeit- und Anschluss informationen.
- Nahverkehrszüge ohne DBKundenbetreuer werden mit einem digitalen Ansagesystem und teilweise auch mit elektronischen Anzeigen ausgerüstet. Auf diesem Weg gelangen die aktuellen RIS-Daten auch in Züge ohne Kundenbetreuer.
- Im ICE und InterCity werden Reisende schon heute über ihre Anschlüsse informiert. Mit RIS werden diese Auskünfte zeitnäher und verlässlicher.

Die GRV hofft sehr, dass mit diesem Informationssystem die Kunden wesentlich besser als heute über Zugverspätungen und Anschlussmöglichkeiten unterrichtet werden. Das Hauptübel, nämlich die Zugverspätungen, werden damit jedoch nicht ausgeräumt. Dabei ist sich die GRV im Klaren, dass bei weitem nicht alle Verspätungen von der DB selbst verschuldet sind.

Thalys – Acht Prozent Wachstum auf deutscher Strecke – Neue Tarife

Zu Beginn des Jahres konnte Thalys International eine positive Bilanz ziehen. Der Gesamtumsatz stieg um 8,4 Prozent von 286 Millionen Euro in 2001 auf 310 Millionen Euro in 2002. Erstmals konnte die sechs Millionen Marke durchbrochen werden. Im Vergleich zum Vorjahr (5,8 Millionen) waren 3,6 Prozent mehr Reisende mit dem Thalys unterwegs. Für das Geschäftsjahr 2003 strebt das Unternehmen einen Gesamtumsatz von 350 Millionen Euro und 6,5 Millionen Passagiere an.
Ab Sommer 2003 ändert Thalys seine Tarife. Damit reagiert das Unternehmen auf veränderte Marktbedingungen sowie den Wunsch nach mehr Komfort und einfachen Preisen. So gibt es ab dem 15. Juni nur noch drei Tarifgruppen: Librys, Mezzo und Smilys. Die Preise richten sich nach der Flexibilität der Fahrgäste und dem gewünschten Service. Reisende können die Tickets ab sofort buchen. Die Tarife werden nicht nur einfacher, sondern vielfach auch preiswerter. Ein Beispiel: In der bislang günstigsten Preisklasse (Mini) zahlen Reisende in Zukunft 20 Prozent weniger. Während eine Fahrt von Köln nach Paris und zurück im Mini heute 75 Euro kostet, beträgt der neue Tiefstpreis, der Smilys, nur noch 59 Euro. Von der Kölner City ins Herz der französischen Hauptstadt unterbietet der Thalys damit sogar die Billigflieger – und das bei hoher Verfügbarkeit der günstigen Plätze.

Es ist schon lobenswert, dass Thalys solche Preise anbietet. Das garantiert volle Züge. Wir können solche Tarife auch der DB und den Privatbahnen empfehlen. Dann wird sich die Billigfliegerei, die noch dazu umweltunfreudlich ist, von selbst erledigen.

Linke Rheinstrecke wird saniert

Die linke Rheinstrecke zwischen Köln und Mainz wird bis Ende 2003 für 80 Millionen Euro saniert. Umfangreiche Oberbauarbeiten auf der 177 km langen Strecke laufen seit Ende Januar, nicht nur in den Nachtstunden und am Wochenende, sondern auch tagsüber bei eingleisiger Verkehrsführung im betreffenden Bauabschnitt. Ein auf die Bauphase abgestimmter Fahrplan soll die Behinderungen so gering wie möglich halten. Das Gesamtpaket der Sanierung besteht aus insgesamt 146 Einzelmassnahmen. Fast 100 km Gleise werden verlegt, 165000 Schwellen ausgetauscht, 80 Weichen umgebaut sowie die Leit- und Sicherungstechnik teilweise erneuert.

Bereits im vergangenen Jahr musste die linke Rheinstrecke wegen dringender Sanierungsarbeiten nach Felsabgängen einseitig gesperrt werden. Damals wurden die IC-Züge über die rechte Rheinstrecke umgeleitet. Dank des Verkehrsrückgangs, bedingt durch die Eröffnung der Neubaustrecke Köln - Rhein/Main, kann nun auf Umleitungen grösstenteils verzichtet werden. Die Streckenbelegung ist mittlerweile so gering, dass auch etliche Güterzüge, die nach einem Betriebsunfall auf der Moselstrecke über die linke Rheinstrecke verkehrten, bewältigt werden konnten, dies trotz der eingleisigen Streckenführung.

Leider traf es den Herausgeber der GRV-Nachrichten am 12. Mai: Der Intercity nach Basel wurde wegen Bauarbeiten im Bahnhof Bingen über die rechte Rheinstrecke umgeleitet. Das brachte wegen der langsamen Fahrt südlich von Rüdesheim eine Verspätung von 20 Min. Der ICE in Mannheim war weg, sodass auf den nächsten ICE gewartet werden musste. 45 Min überflüssiger Aufenthalt in Mannheim.
Zwei Fragen stellen sich:

1. *Warum konnten nicht einige Arbeiten im Jahre 2002 durchgeführt werden?*
2. *Warum kann die rechte Rheinstrecke nicht beschleunigt werden, damit bei Umleitungen nicht so grosse Verspätungen anfallen?*

Der „High Speed Train Europe" Das Projekt eines gemeinsamen Hochgeschwindigkeitszuges für DB AG, SNCF und FS Trenitalia

Europas Bahnen betreiben ein rund 3200 km langes Netz für Hochgeschwindigkeitszüge mit Geschwindigkeiten jenseits von 200 km/h – bis derzeit 330 km/h. In den letzten zehn Jahren hat sich das Verkehrsaufkommen der schnellen Züge verdreifacht. Gegenüber dem Luftverkehr hat der Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) auf der Schiene bei Reisezeiten bis zweieinhalb Stunden einen Marktanteil von 75 Prozent, bei bis zu vier Stunden noch 50 Prozent. Zunächst war der HGV eine rein nationale Angelegenheit Die erste Strecke war die TGV-Linie Paris - Lyon in den siebziger Jahren. In Deutschland startete der ICE 1991 auf den Nord - Süd-Routen im Zuge der Neubaustrecken Hannover - Würzburg und Mannheim - Stuttgart. Heute gibt es bereits zahlreiche grenzüberschreitende Verkehre, zum Beispiel - Paris - London (Eurostar), - Paris - Brüssel - Amsterdam / Köln (Thalys), - Frankfurt (Main) - Brüssel / Amsterdam (ICE). Es gibt weitere Verbindungen mit dem Eurostar zwischen Grossbritannien und Frankreich, ICE-Läufe von Deutschland nach Zürich und Wien, TGV-Züge in die Schweiz und nach Italien. Das HGV-Netz wird weiter wachsen. Neben dem Ausbau nationaler Netze werden es immer mehr internationale Verbindungen sein, beispielsweise die Strecke POS Paris - Ostfrankreich - Strassburg/Saarbrücken mit durchgehenden Verbindungen nach Frankfurt (Main) und Stuttgart - München, gemeinschaftlich bedient von TGV- und ICE-Zügen. Erwartet wird, dass das HGV-Netz in Europa bis 2010 eine Länge von 7500 km und im Jahr 2020 sogar von etwa 10000 km erreichen wird.
Bisher sind sämtliche Hochgeschwindigkeitszüge nationale Entwicklungen. Grund dafür ist vor allem, dass die technischen Rahmenbedingungen von Bahn zu Bahn immer noch sehr unterschiedlich sind – trotz der Schaffung der einheitlichen Leit- und Sicherungstechnik (European Train Control System) und den Technischen Spezifikationen für Interoperabilität der EU. Die Folge: Bisher können die Bahnen nur Züge in kleinen Stückzahlen, typischerweise in der Grössenordnung von jeweils 60 Stück, ausschliesslich für das nationale Einsatzgebiet beschaffen. Das führt zu hohen Kosten beim Einkauf, aber auch bei Betrieb und Instandhaltung. Mit der neuen Generation eines „High Speed Train Europe" (HTE) soll das anders werden. Die DB AG strebt an, mit der Französischen Staatsbahn (SNCF) und FS Trenitalia für die nächste Zuggeneration ein gemeinsames Konzept zu finden und den jeweiligen Bedarf zu bündeln. Ein intensiver Erfahrungsaustausch der Fachleute hat bereits begonnen. Ziel ist nicht nur die technische Harmonisierung, sondern auch die Abstimmung mit Infrastruktur, Produktion (Bedienpersonal) und dem Marketing. Generelle Zielsetzungen sind insbesondere:
- Senkung der Beschaffungskosten um 30 %,
- Senkung der Instandhaltungskosten um 20 %,
- Senkung der Betriebskosten um 10%.

Der Europazug wird kein klassischer Einheitszug. Er wird vielmehr modular aufgebaut, um ihn kostengünstig auf seine jeweiligen Einsatzgebiete zuzuschneiden. So steht bereits fest, dass es neben herkömmlichen Einstockzügen auch Doppelstockzüge geben wird, wie sie heute bereits von der SNCF eingesetzt werden.

Der HTE-Zeitplan: Die technischen Vorbereitungen in den trilateralen Gesprächen der Bahnen sollen bis zum Sommer abgeschlossen sein und in ein Lastenheft mit den Anforderungsdetails fliessen. Ende des Jahres könnten die ersten HTE-Fahrzeuge ausgeschrieben werden. Zunächst sollen nur einige Vorserienzüge beschafft werden, um diese in den nationalen Netzen der Partner und im grenzüberschreitenden Verkehr zu erproben. Diese Vorserienzüge sollen ab 2007 zur Verfügung stehen. Wenn alle Kinderkrankheiten beseitigt sind, können die ersten Fahrzeuge der Grossserie ab 2010 eingesetzt werden, rechtzeitig, um die ersten Generationen des ICE und TGV nach jahrzehntelangem Einsatz abzulösen.

Reisebemerkungen

Vom 1.Klasseabteil des ICE 3, das durch eine Glaswand vom Führerstand getrennt ist, kann man phantastisch die Neubaustrecke Köln - Frankfurt-Flughafen mit den grossen Steigungen und den vielen Tunnels beobachten. Das war eine gute Idee. Viele Reisende, darunter auch Kinder, kommen hierher, um die moderne Eisenbahn zu erleben.
Dagegen konnte ich auf drei Fahrten spüren, dass der ICE 3 ächzt, wenn er in Bögen fährt. Das Geräusch ist in anderen Zügen nicht zu hören.
Vor allem ältere Reisende beanstanden, dass die Platzreservierungen viel zu klein geraten sind. Das ist verbesserungsbedürftig.

Mit der Bahn in die Natur

„Fahrtziel Natur" lockt auf vollständig überarbeiteten Internetseiten mit neuen Komplettangeboten und Ausflugstips in Nationalparks und Biosphärenreservate. Unter www.fahrtziel-natur.de sind zahlreiche Anregungen für einen Kurzurlaub oder Wochenendausflug in eines der Fahrtziel-Natur-Gebiete zu finden Die Kooperation der Bahn und der vier großen Verbände BUND, NABU, VCD und WWF präsentiert sanften Tourismus in grosse Schutzgebiete. Die Verbände bieten vor Ort Naturerlebnisprogramme.

Der Eschede-Prozess wurde eingestellt

Das Landgericht Lüneburg hat das Strafverfahren wegen der ICE-Katastrophe von Eschede endgültig beendet. Nach Zahlung der den drei Angeklagten Ingenieuren auferlegten Geldbussen von je 10000 Euro hat das Gericht die

endgültige Einstellung des Verfahrens beschlossen. Der Angehörigen-Anwalt sagte, die Nebenkläger würden Anfang Juni Verfassungsbeschwerde erheben.

Schienengüterverkehr

transportlogistik 2003 im Mai in München

Diese Fachmesse war für die veranstaltende Messe München GmbH ein voller Erfolg. Mit 39 600 Besuchern schaffte die transportlogistik einen zehnprozentigen Zuwachs – und das trotz der schwierigen wirtschaftlichen Lage – gegen über der Veranstaltung in 2001. Der Anteil der ausländischen Fachbesucher lag bei 23 %.

Der Redakteur der GRV-Nachrichten sah sich ebenfalls dort um. Trotz der grossen Vielfalt des Angebotenen möchte er dem Leser einiges darüber berichten:

Neben dem Freigelände, wo man vor allem neue Güterwagen und Übersetzmöglichkeiten von Containern auf Eisenbahnwaggons (der Mobiler und Siemens Mover) besichtigen konnte, war alles, was Rang und Namen im Bereich von Transport und Logistik hat (1974 Aussteller aus 43 Ländern), in sechs Hallen vertreten. Auch das Veranstaltungsprogramm war sehr umfangreich:

An der Spitze ist zu nennen: **EurailFreight** am 22. und 23.5. Zwei Tage lang konferierten unter dem Motto: „new dimensions for a new century" Minister, Bahnchefs und Speditionsgrössen mit Vertretern der EU-Kommision zum Eisenbahngüterverkehr in Europa, wobei auch die Osterweiterung der EU angesprochen wurde. Bei den Ostländern wäre man schon zufrieden, wenn sie den heutigen Anteil des Schienenverkehrs halten könnten. Die Verbesserung der Infrastruktur ist in diesen Ländern unverzichtbar. Es wurden dabei auch die Herausforderungen für die Verkehrspolitik angesprochen und vor allem der grenzüberschreitende Verkehr, bei dem es noch einiges zu verbessern gibt. Dabei ist die Logistik gefordert. Verhältnismässig einfach ist dies bei Ganzzügen, aber bei Einzelwagen und -wagengruppen, die im anderen Land auf verschiedene Güterzüge übergehen oder über Rangierbahnhöfe laufen müssen, wird das schon schwieriger. Weiter stand natürlich das Thema „Liberalisierung" im Vordergrund, das von verschiedenen Fachleuten behandelt wurde. Veranstalter war die CER unter der Leitung von Herrn **Dr. Ludewig.** Auf der Tagung wurde auch eine Deklaration **„Perspectives of European railfreight – A challenge for railway companies, railway industrie and political players"** von Giancarlo Cimoli, Chairmann of CER, Benedikt Waibel, Chairmann der UIC, Hans M. Schabert, Vice-Chairmann of UNIF und Hartmut Mehdorn, Präsident und CEO der DB AG unterzeichnet, in der auch Verbesserungen der Transportqualität vereinbart wurden.

In einer anderen Veranstaltung wurde das Thema Luftfracht „Air Cargo Europa" behandelt. Zu den Grossveranstaltungen zählte auch die **Tagung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) über das Thema „Kombinierter Verkehr in Europa – vom Nischenprodukt zur Marktlösung".** Die DVWG führte auf der Messe ihre Jahrestagung durch.
Dazu gab es eine Vielzahl von Foren und Infomärkten, darunter auch das DVZ-Forum zur Lkw-Maut und Vorträge initiiert vom Deutschen Verkehrsforum.

In die Schiene investieren

Erhebliche Probleme sieht Bahnchef Hartmut Mehdorn auf die Autobahnen in der Bundesrepublik Deutschland zukommen, wenn es nicht gelingt, rasch in die Schieneninfrastruktur der EU-Beitrittsländer zu investieren. Das sagte **Mehdorn (rechts) am Donnerstag auf dem DVZ- Talktreff mit DVZ-Herausgeber Frank Schnell.** Er schätzt, dass in den kommenden 15 Jahren rund 114 Mrd Euro investiert werden müssen, zum das Schienennetz in den Beitrittstaaten einigermaßen auf Vordermann zu bringen". Zur Verfügung stünden aber nur rund 10 Mrd Euro. Mehdorn forderte deshalb die EU-Kommission auf, die Finanzierung „halbehalbe" zu regeln – ansonsten werden Straßen gebaut, und wir werden noch mehr Lkw in Deutschland haben".

Neue Autotransportwagen

DB Cargo / Railion haben für den Transport von Neuwagen der Automobilindustrie einen neuen Typ von Waggons in Betrieb genommen. Alsthom-LHB, Salzgitter, hat die vierteiligen 54 m langen Waggons, die einen staubfreien Transport ermöglichen, entwickelt und gebaut. Jeweils 10 Waggons bilden einen Zug. Der neue Wagen ist ein Glied der Neuwagenauslieferung von DaimlerChrysler. Künftig soll der komplette Transport in einem geschlossenen System erfolgen, damit die aufwändige Behandlung der Automobile vor und nach dem Transport entfallen kann.

Cargo Domino

„Cargo Domino" heißt ein Konzept der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, für dessen Ausbau sie Ende 2002

umgerechnet knapp 22 Mio Euro bewilligt hat. SBB Cargo kauft von dem Geld eine erste Serie von 165 Tragwagen sowie rund 270 Isolier-, Kühl- und Schiebeplanenbehälter, um künftig als Fullservice-Dienstleister Haus/Haus-Transporte anbieten zu können. Cargo Domino ermöglicht es durch die weiterentwickelte Umschlagtechnik des **„Mobiler" von Bermüller-Palfinger**, unabhängig von KV-Terminals Wechselbehälter von Lkw auf die Bahn zu verladen und umgekehrt. Derzeit ist das Angebot auf zehn Bahnhöfe beschränkt, soll aber auch den Einsatz in dezentralen Regionen mit geringem Ladungsaufkommen möglich machen. Herzstück des Mobiler-Nachfolgers ist das von der SBB Cargo entwickelte Umschlaggerät Nick mit identischen erforderlichen Behälter-, Tragwagen, und Lkw-Anpassungen wie Mobiler selbst, aber der Möglichkeit, wahlweise an der linken oder rechten Flanke des Tragwagens auf den Lkw umzuschlagen. Der Umladevorgang dauert nur fünf bis zehn Minuten. Containertragwagen werden durch das Aufschweißen von Querblechen systemtauglich gemacht. So entstehen Auflageflächen als Abstützmöglichkeit für das Umschlaggerät. Wechselbrücken benötigen für den Horizontalumschlag einen Querkanal als Führungsschiene für das Umschlaggerät. Dieser wird so in den Boden der Wechselbrücken integriert, dass er keine Normvorgaben verletzt oder Standardkomponenten behindert. Die Chassis der Lkw müssen mit dem Umschlaggerät bestückt werden. Dieses ruht beim Transfer sowohl auf dem Tragwagen als auch auf den Hydraulikstützen des Lkw.

Siehe auch Anzeige des „Der Mobiler!" S. 20.

◆ ◆ ◆

Strikte Trennung von Spedition und Carrier bei DB Cargo

Das Logistikunternehmen Stinnes AG hat sich für die Herausforderungen des europäischen Transport- und Logistikmarktes neu positioniert. Dies sagte Dr. Bernd Malmström vor der Journalistenrunde Kellerclub im Forumtreff des Deutschen Verkehrsforums in Berlin Anfang des Jahres.

Die Zukunft bestimmen exzellente Leistungen bei gleichzeitig optimierten Kosten.

„Die Güterbahn DB Cargo wird noch in diesem Jahr entscheidend vorankommen", sagte Malmström. Die neue Stinnes-Zentrale in Berlin werde ab September 2003 eine effiziente Holding mit rund 350 Mitarbeitern sein, in der Experten aus Bahn und Spedition ein Team bilden. Damit auch andere Spediteure künftig die Leistungen der Güterbahn einkaufen, werde der Vertrieb von Stinnes und DB Cargo strikt getrennt.
Nach der Integration von Stinnes und Schenker werde Cargo ausschließlich Carrier und damit wichtiger Bestandteil im Angebot kompletter Logistikleistungen sein. Als reines Transportunternehmen hätte es auf Dauer keine Chance gehabt, im Wettbewerb zu bestehen und mehr Verkehr auf die Schiene zu ziehen. Malmström berichtete, das Programm für ein marktorientiertes Angebot im Güterverkehr („Mora C") sei abgeschlossen, DB Cargo schreibe inzwischen schwarze Zahlen. Die unwirtschaftlichen Gleisanschlüsse seien abgebaut worden. Dass nur fünf Prozent der aufgegebenen Anschlüsse von anderen Eisenbahnunternehmen übernommen worden seien, zeige, dass die meisten dieser Anschlüsse auch bei geringeren Kosten als denen der DB Cargo nicht rentabel zu betreiben seien.

DB Cargo
Trennung zwischen Vertrieb und Produktion

DB Cargo will den Produktionsbereich neu ordnen und die Abstimmung zwischen Vertrieb und Produktion verbessern. Ziel des Projektes mit dem Namen Prozess

schnell, sicher und wirtschaftlich von der Straße auf die Schiene ...

der Mobiler®

... und das überall!

Palfinger Bermüller GmbH
RegioCargo® Transporttechnik

Georg-Wimmer-Ring 25 · D-85604 Zorneding bei München · Tel. +49 (0) 8106 30 99-0 · Fax -29
Mehr Infos unter www.mobiler.de

Redesign Production (PRP) *(Warum findet sich keine deutsche Bezeichnung?)* ist es, besser auf Kundenbedürfnisse eingehen zu können und durch neu gestaltete Prozesse zudem mehr Transparenz in Leistungen und Kosten zu bringen.

Die Geschäftsfelder Ganzzug, Einzelwagen- und Kombinierter Verkehr werden ab 2004 ihre Transporte jeweils selbst planen und organisieren. Dazu erhalten sie die Verfügungsgewalt über die erforderlichen Ressourcen wie Personal und Triebfahrzeuge. In Bremen werden derzeit in einem Pilotversuch Teile der neuen Organisationsstruktur getestet. Die Geschäftsfelder beauftragen Regionale Produktionseinheiten (RPE) mit Zugbildung und Nahbereichsbedienung. Diese Produktionseinheiten organisieren den Betrieb eigenwirtschaftlich. Den Transport zwischen den Knotenbahnhöfen besorgt der Ganzzugverkehr.

Der Vorteil soll darin bestehen, dass es klar definierte Leistungsvereinbarungen zwischen den Geschäftsfeldern gibt und dass die Ressourcen effektiver eingesetzt werden. Bislang sind drei Ebenen für die Produktion verantwortlich: Die Zentrale, die Niederlassungen und die Cargo-Bahnhöfe. Niederlassungen und Cargo-Bahnhöfe spielen in dem Konzept keine Rolle mehr.

Außerdem soll die Fahrzeugvorhaltung und -instandhaltung neu organisiert werden. Dazu werden die insgesamt 40 Servicestellen regional zusammengefasst und von der Zentrale aus gesteuert. Bisher waren die Servicestellen an die Cargo-Bahnhöfe angegliedert. Die Werkstätten können damit als eigenständiges Geschäftsfeld geführt werden.

Trassenpreise verzerren Seehafenwettbewerb

Im europäischen Seehafenwettbewerb sowie im Hinterlandverkehr der europäischen Seehäfen führt die unterschiedliche Umsetzung ordnungspolitischer Rahmenbedingungen der Gemeinschaft zu Wettbewerbsverzerrungen.

Nach Artikel 7 und 8 der Richtlinie 2001/14/EG vom 6. Februar 2001 über die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur ist das Trassenentgelt mindestens in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Um eine volle Deckung der dem Betreiber der Infrastruktur entstehenden Kosten zu erhalten, kann ein Mitgliedstaat, sofern der Markt dies tragen kann, Aufschläge erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit insbesondere des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu gewährleisten ist.

Deutschland hat diese EU-Richtlinie so umgesetzt, dass zur Zeit in Deutschland ein Trassenentgelt von rund 2,60 Euro pro Zug-Kilometer erhoben wird. Dagegen betragen die Trassenentgelte z. B. in den Niederlanden 0,21 Euro pro Zugkilometer, die bis 2007 auf 0,93 Euro pro Zug-Kilometer erhöht werden sollen. Diese unterschiedliche Umsetzung der EU-Richtlinie zur Erhebung von Trassenentgelten führt zu erheblichen Nachteilen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen.

Verona - Rostock - Trelleborg
Neuer Italienverkehr des ICF

Der Rostocker Überseehafen ist seit März 2003 um eine Verbindung des internationalen Kombinierten Verkehrs (KV) reicher: Intercontainer-Interfrigo (ICF) schickte am 2. März den ersten Kombizug aus dem norditalienischen Verona über Rostock nach Trelleborg in Südschweden. Als Transporteur über die Ostsee fungiert die Fährreederei Scandlines. Der neue Ganzzug wird gemeinsam von ICF und Scandlines vermarktet. Dabei soll es sich im Wesentlichen um Neuverkehr handeln. Jährlich sollen rund 25000 Ladeeinheiten (Trailer, Container und Wechselbrücken) von ICF über Rostock abgefertigt werden. Scandlines und ICF wollen gemeinsam die Anzahl der Züge von zunächst zwei pro Woche schrittweise auf fünf pro Woche erhöhen.

Beschleunigung des Schienenverkehrs im Korridor Berlin - Warschau - Minsk - Moskau

Auf Einladung von Bahnchef Hartmut Mehdorn haben die Deutsche Bahn und die Spitzen der polnischen, weißrussischen und russischen Bahnen am 5.3.03 vereinbart, den Schienenverkehr im Korridor Berlin - Warschau - Minsk - Moskau zu beschleunigen und zu erhöhen. Durch eine bessere Qualitätät sollen vor allem im Güterverkehr die Transporte gegenüber heute verdoppelt werden. Gemeinsame Arbeitsgruppen werden jetzt qualitätsverbessernde Maßnahmen vorschlagen. Die Bahnchefs werden dann im August konkrete Arbeitsplanungen beschliessen, In die Beratungen sollen auch nationale Zoll- und Grenzbehörden einbezogen werden, um den Grenzübergang zu beschleunigen. Bahnchef Hartmut Mehdorn: „Es besteht schnelle Handlungsnotwendigkeit. Man darf angesichts der EU-Osterweiterung nicht denselben Fehler wie seinerzeit im Westen machen und die Schieneninfrastruktur zugunsten der Straße vernachlässigen. Wenn die erwartete Zunahme der Gütertransporte auf der Straße landet, geht in einem Transitland wie Deutschland bald gar nichts mehr."

Personennahverkehr

E-Ticket gestartet

Seit dem 1.1.03 stellt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH (VRR) seine Abofahrkarten auf ein Chipkartensystem um. Das Land Nordrhein-Westfalen hat die Einführung des Chipkartensystems mit 33 Mio Euro gefördert.

DB Schifffahrt

Scandiclines

DB AG und Dänische Partner wollen weiter machen. Dazu haben sich in einem Spitzengespräch der Dänische Verkehrsminister Flemming Hansen und Bahnchef Mehdorn geeinigt. Bernd Malmström ist zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt worden.

Wettbewerb auf der Schiene

Ausländische EVU erweitern Deutschlandverkehre

Mehrere ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) konnten zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002 ihre Zugleistungen ausbauen. Die European Rail Shuttle B.V. (ERS) aus den Niederlanden fährt jetzt auch ein Zugpaar Rotterdam - Mainz-Hafen. Weiter wird das schon seit Herbst 2002 gefahrene Zugpaar nach Germersheim angeboten.
Auch verstärkt ist auf deutschen Gleisen das belgische Unternehmen Dillen & Lejeune Cargo NV (DLC) unterwegs. Zu dem schon bisher gefahrenen Automobil-Logistikzugpaar von Antwerpen nach Wackersdorf wird neu mit Containerzügen das Duisburger Intermodal Terminal (DIT) angefahren.
Die Wiener Lokalbahnen sind ebenfalls auf deutschen Gleisen anzutreffen. Zusammen mit der deutschen Bahn Dehns & Dehns wird ein wöchentliches Zugpaar Linz - Hamburg-Waltershof und ein wöchentliches Zugpaar Linz - Bremerhaven gefahren.
Stark ausbauen konnte auch die Swiss Rail Cargo SRC ihre Deutschlandverkehre. So werden jetzt täglich mehrere Containerzugpaare zwischen Basel und Köln gefahren.

Sachsen-Anhalt: Langfristiger Verkehrsvertrag beendet vertragslosen Zustand

Die Deutsche Bahn AG und das Land Sachsen-Anhalt haben einen langfristigen Verkehrsvertrag für den SPNV geschlossen. Der bis 2015 geltende Vertrag regelt Umfang und Qualität der Verkehrsleistungen. Demnach erbringt die DB Regio AG in diesem Jahr Verkehrsleistungen von rund 24 Mio Zugkm in Sachsen-Anhalt. Durch vertraglich geregelte Ausschreibungsoptionen werden in den nächsten Jahren rund 40 % dieser vereinbarten Zugkm in den freien Wettbewerb gehen. Mit dem Abschluss des Verkehrsvertrages startet ein Programm zur weiteren Beschaffung und Finanzierung neuer Fahrzeuge. Insgesamt wird DB Regio während der Vertragslaufzeit 100 Mio Euro in die Neubeschaffung und Modernisierung von Fahrzeugen sowie zur Verbesserung der Werkstattinfrastruktur aufwenden.

Inter-Connex: Aus- und Abbau

Am 6. Juni 2003, also zu Pfingsten, startete Connex seine dritte und mit Abstand längste Fernverkehrslinie (912 km), die Verbindung Köln - Giessen - Kassel-Wilhelmshöhe - Nordhausen - Halle - Berlin - Rostock. Der Zug verlässt Köln um 7.57 Uhr, erreicht Berlin-Lichtenberg um 17.34 Uhr und trifft schliesslich nach 12 Stunden und 14 Minuten um 20.11 Uhr (an Wochenenden um 20.00 Uhr) in Rostock ein. In der Gegenrichtung startet der Zug bereits um 6.18 Uhr in Rostock, um nach knapp zwölf Stunden, um 18.19 Uhr, in Köln einzutreffen. Für die neue Langstrecken-Verbindung kommen erstmals lokomotivbespannte Züge zum Einsatz. Während Connex-Lokomotiven der Baureihe 185 die Traktion besorgen, werden die Fahrgäste in modernisierten Schnellzugwagen (vormals DB) Platz nehmen. Wie Connex betont, bleiben die Preise auch beim neuen Inter-Connex einfach und übersichtlich. Fahrkarten können telefonisch bei Connex, in Reisebüros und ohne Aufpreis im Zug gekauft werden.

Einen Abbau muss Connex hingegen bei der Inter-Connex Verbindung Zittau - Cottbus - Berlin (- Stralsund) vermelden. Dieser Angebotsausbau wird beibehalten, dafür verkehrt der Zug dienstags bis donnerstags nicht mehr bis Berlin. Somit wird der Inter-Connex an diesen Tagen zur gewöhnlichen Regionalverbindung Zittau - Cottbus. Obwohl „das Echo der Fahrgäste unglaublich positiv" war und sich ein Kundenzuwachs abgezeichnet habe, reichen die Frequenzen nicht aus, „um in absehbarer Zeit die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs zu sichern". Gespräche mit dem Land Brandenburg über eine Förderung dieses Angebots verliefen ergebnislos – schliesslich verkehrt zehn Minuten nach dem Inter-Connex ein Regional-Express der DB AG.

rail4chem und Chem Trans Logistik eröffnen Ganzzugverbindung zwischen Deutschland und Polen

Das „Netzwerk Privatbahnen", ein Verband von zur Zeit 28 privaten Eisenbahngüterverkehrsunternehmen aus Deutschland, Österreich, Niederlanden und Chem Trans Logistik Holding Polska S.A., Warschau, und die rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, Essen, haben gemeinsam eine Güterverkehrsganzzugverbindung zwischen Deutschland und Polen aufgenommen. Am 12. Februar 2003, gegen 20.30 h, überfuhr der erste Kesselwagenzug der beiden Unternehmen die deutsch-polnische Grenze bei Guben. Mit dem Zug werden Mineralölprodukte aus Leuna zu einer oberschlesischen Destination befördert.
Die jetzt eröffnete Verbindung soll für weitere Kunden systematisch ausgebaut werden. Neben mehreren Ganzzugrelationen wird die rail4chem-Zugverbindung aus dem belgischen Zeebrügge via Antwerpen, Duisburg und Leuna über Schwarzheide hinaus bis Polen verlängert.

Belgien ist zum 1. Januar 2003 als Verband der „European Rail Freight Association" (ERFA) beigetreten. Nach dem

Beitritt des Netzwerks vertritt die ERFA nunmehr die Interessen von 172 Bahngesellschaften aus Deutschland, Italien, Österreich, den Niederlanden, Belgien, Grossbritannien, Polen und der Schweiz.

Regentalbahn und Thurbo gemeinsam nach Oberstdorf

Die bayerische Regentalbahn AG und die Euro-Thurbo AG, früher Mittelthurgaubahn (Deutschland) GmbH, eine Tochter der Thurbo AG, haben Anfang Februar 2003 von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) den Auftrag erhalten, ab Dezember 2003 einen hochwertigen und schnellen Schienennahverkehr zwischen München und Oberstdorf zu bieten.

Ihr Auftrag umfasst ab Fahrplanwechsel im Dezember 2003 ein Leistungsvolumen zwischen München und Oberstdorf von rund einer Million Zugkilometer pro Jahr. Das entspricht einem ganztägigen IRE-Zweistundentakt in den Fahrplanzeiten des früheren Interregio-Angebotes der DB AG. Die DB-Nahverkehrszüge fahren weiterhin.
Der neue Auftrag bildet mit einer Laufzeit von voraussichtlich vier Jahren ein Übergangskonzept, das durch den Verzicht der DB AG auf die Interregiozüge notwendig wurde.
Die Tarife und Fahrpreise werden nicht teurer als bisher. Sonderangebote, wie das Bayernticket, gelten auch in den Zügen von Länderbahn und Thurbo. Angestrebt wird eine Tarifgemeinschaft mit der DB AG, so dass die Fahrscheine gegenseitig anerkannt werden und dann auf allen Zügen dieser Strecke gelten.

Wettbewerb in Thüringen

Im Freistaat Thüringen rollen mit dem Fahrplan 2002/03 wieder Züge auf Strecken, die teils mehrere Jahre im Schienenersatzverkehr bedient wurden. Auf den Verbindungen Rottenbach- Katzhütte (25 km), Sonneberg - Neuhaus am Rennweg (29 km), Eisfeld - Sonneberg (33 km) und Crawinkel - Gräfenroda (11 km) wird nach Streckensanierung, Eröffnung zusätzlicher Haltepunkte und Einsatz moderner Triebwagen nun ein attraktives Angebot offeriert. Die Leistungen auf diesen Strecken wurden von der landeseigenen Nahverkehrsservicegesellschaft (NVS) sowohl an die DB Regio AG als auch an NE vergeben. Dabei verringerte sich der Anteil der DB Regio AG in Thüringen weiter; er beträgt jetzt noch rund 72 Prozent der Gesamtleistung im SPNV.

Die regionalen Wettbewerber Erfurter Industriebahn (EIB) mit Tochter Süd-Thüringen-Bahn (STB), Harzer Schmalspurbahnen (HSB), Burgenlandbahn (BGB) Gemeinschaftsunternehmen der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft und DB Regio, DB Regionalnetz Oberweissbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) und die Vogtlandbahn (VGB) hielten und vergrösserten ihren bisherigen Anteil: Die STB durch den Betrieb auf dem wiedereröffneten Sonneberger Netz sowie in Ablösung der DB AG nun auch auf der Linie Erfurt - Ilmenau, die VGB auf der Elstertalbahn Gera - Weischlitz mit Weiterführung nach Cheb.
Die Thüringer NVS bestellte 21,886 Millionen Zugkilometer; davon entfallen rund 6,2 Millionen auf NE. Mit 28 Prozent ist das der höchste Anteil im Vergleich aller Bundesländer. Dabei ist die OBS als Tochter der DB Regio AG kein eigentlicher Wettbewerber. Die Anteile der hauptsächlich in Sachsen-Anhalt agierenden HSB und BGB sind sehr gering, und die VGB, die ihr Hauptgeschäftsfeld im Freistaat Sachsen hat, benutzt nur relativ wenige Streckenkilometer in Thüringen.

Nord-West-Bahn fährt Wilhelmshaven - Bremen

Seit dem 16. Februar 2003 bietet die Osnabrücker Nord-West-Bahn GmbH im Auftrag der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und des Landes Bremen eine neue Direktverbindung von Wilhelmshaven über Oldenburg nach Bremen an. Die 97 km zwischen der Hafen- und der Hansestadt legen die Züge in rund 80 Minuten zurück. Dies entspricht den einstigen Fahrtzeiten der Interregio-Züge. Täglich zwei (freitags drei) umsteigefreie Nahverkehrsverbindungen werden je Richtung mit Halt in Sande, Varel, Rastede, Oldenburg und Hude angeboten. Ab Oldenburg verkehren die Züge zeitversetzt zum Intercity-Angebot der DB AG. Die Bestellung der zusätzlichen Nahverkehrszüge ist auch als Reaktion auf die Massnahmen der DB AG zu sehen, die IR-Züge im Raum Wilhelmshaven/Oldenburg/Bremen entweder ganz einzustellen oder in IC-Züge umzuwandeln, für die sich – auch als Folge des neuen Preissystems – gerade auf Kurzstrecken Fahrpreissteigerungen von bis zu 100 Prozent ergeben hatten.

NOB fährt Niebüll - Tonder

Die Connex Tochter Nord-Ostsee-Bahn (NOB) hat die Ausschreibung für die Strecke vom deutschen Niebüll ins dänische Tonder gewonnen. Insgesamt bewarben sich vier Unternehmen um die 17,9 km lange Strecke. Voraussichtlich schon ab dem 6. April 2003 wird die NOB den Verkehr aufnehmen. Die Züge sollen ganzjährig im Zweistundentakt fahren. Montags bis samstags sollen täglich 16 Züge verkehren, an Sonn- und Feiertagen 14 Züge. Die NOB will einen etwa 20 Jahre alten Triebwagen vom Typ NE 81 einsetzen. Das Fahrzeug verfügt über rund 80 Sitzplätze und ein Mehrzweckabteil zur Fahrradmitnahme. Der Triebwagen soll modernisiert werden und zusätzlich eine Toilette erhalten. Die Höchstgeschwindigkeit für den NE 81 beträgt 90 Stundenkilometer. Das neue Zugangebot richtet sich in erster Linie an Tagestouristen nach Tonder und in die weiter nördlich gelegene Hafenstadt Ribe. Gerechnet wird aber auch mit zahlreichen dänischen

Fahrgästen, die zum Einkaufen über die Grenze nach Süderlügum oder Niebüll fahren. Die Strecke war am 2. Juli 2000 reaktiviert worden; bisher fuhren nur in den Sommermonaten Züge der Dänischen Staatsbahnen und der-Nordfriesischen Verkehrsbetriebe.

Interconnex nach Rügen

Während der Badesaison vom 24. Mai bis 6. Oktober 2003 wird der von Freitag bis Montag verkehrende Inter-Connex Zittau - Berlin - Stralsund zum Ostseebad Binz auf Rügen verlängert. Damit komme man einem viel geäusserten Kundenwunsch nach, so die Betreiberin Lausitzbahn GmbH. Bereits seit dem 4. April wird in Verbindung mit dem Inter-Connex ab Anklam ein Bus zur Insel Usedom angeboten. In Züssow, wo der Ubergang zur Usedomer Bäderbahn möglich wäre, hält der Zug nämlich nicht. Die Fahrlage des Inter-Connex liesse allerdings in Züssow ohnehin keinen vernünftigen Anschluss zur Inselbahn zu.

EIB nach Unterfranken

Die Erfurter Industriebahn (EIB) wird ab 2005 für insgesamt zehn Jahre den Regionalverkehr auf den Schienenstrecken Schweinfurt - Bad Kissingen - Gemünden und Schweinfurt - Meiningen betreiben. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die im Auftrag des Freistaats Bayern den SPNV bestellt, hat dem Bahnunternehmen aus Thüringen hierzu den Zuschlag erteilt. Das Angebot für die Bahnkunden wird sich um 60 000 km auf rund 1 ,2 Millionen Zugkilometer jährlich erhöhen. Bayern stellt hierfür etwa 9,5 Millionen Euro Bestellerentgelt pro Jahr bereit. Bisher fährt auf diesen Strecken DB Regio.
Staudenbahn fährt für DB Regio

Ab 5. Mai 2003 wird DB Regio – auf Bestellung des Freistaates Bayern als Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr mehrere zusätzliche Verbindungen auf der Strecke Günzburg - Mindelheim im morgendlichen Berufsverkehr und abends an den Wochenenden anbieten. Für diese Verbindungen hat DB Regio kürzlich eine Zusammenarbeit mit der Bahnbetriebsgesellschaft Stauden mbH (BBG) vereinbart. Die BBG wird demnach einen von insgesamt sechs Umlauftagen übernehmen. Die BBG wird ihre eigenen Fahrzeuge einsetzen. DB Regio bleibt das verantwortliche EVU und in den Zügen der BBG gelten die Tarife der DB AG. Zwar bieten die BBG-Fahrzeuge nicht den Komfort der VT 642 (Desiro) der DB AG, die sonst auf der Strecke zum Einsatz kommen, doch wären die Zusatzzüge auf einem anderen als dem jetzt eingeschlagenen Wege wirtschaftlich nicht zu verkraften gewesen. Für die Staudenbahn bietet die Kooperation die Möglichkeit, ein Standbein im SPNV aufzubauen, um anschliessend gegebenenfalls die Heimatstrecke Gesserts-hausen - Markt Wald reaktivieren zu können. Hintergrund für die Ausweitung des Fahrplanangebots auf der Mittelschwabenbahn um mehr als 30000 Zugkilometer jährlich ist die Modernisierung dieser Nebenstrecke für rund 13 Millionen Euro, die jetzt abgeschlossen wurde. DB Regio investierte in neue Desiro- Triebwagen, die vom Freistaat Bayern gefördert wurden und bereits seit einiger Zeit auf der Mittelschwabenbahn fahren. Die Modernisierung des Oberbaus, der Signaltechnik sowie die Beseitigung von Bahnübergängen durch DB Netz lassen höhere Geschwindigkeiten von bis zu 80 km/h zu. Schliesslich wurden sämtliche Bahnsteige entlang der Linie auf eine Einstiegshöhe von 55 cm erhöht, was mobilitätsbehinderten Fahrgästen die Benutzung der Züge erleichtert.

DB und RSB kooperieren im Laabertal

Die Bonner RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn und DB Cargo kooperieren jetzt im Ganzzugverkehr auf der Laabertalbahn. Diese 20 km südlich von Regensburg liegende Strecke wird von der RSE im Auftrag der Gemeinden Schierling und Langquaid betrieben. DB Cargo übergibt im Bahnhof Eggmühl an der Hauptstrecke Regensburg - München Ganzzüge an die RSE. Diese wiederum bedient ein in Eggmühl ansässiges Lagerhaus. Auch die Bedienung des in Schierling gelegenen Munitionsdepots der Bundeswehr ist Bestandteil der Kooperation. Für den Einzelwagenverkehr und Wagengruppen gibt es gegenwärtig Gespräche zwischen der RSE und einer anderen Bahn.

TWE führt Bananen-Ganzzüge

Der Seehafenhinterlandverkehr war von Anbeginn des Güterverkehrs durch die privaten Bahnen von grossem Interesse. Bislang wurden meist Containerzüge sowie Züge mit Mineralölprodukten gefahren. Zum letzten Fahrplanwechsel konnte die zur ConnexGruppe gehörende Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWA) einen völlig anders gearteten Seehafenhinterlandverkehr akquirieren: Bananenzüge. Der Grund dafür war, dass der Gleisanschluss eines Grossmarktes in Dortmund, der seit jeher die Bananen aus Hamburg per Bahn geliefert erhält, im Rahmen der zweiten Stufe von MORA C abgehängt werden sollte. So fährt die TWE seit Dezember jeweils dienstags und donnerstags einen Bananen-Ganzzug zwischen Hamburg Oswaldkai und Dortmund. Von Dortmund aus wurden auch schon Bananen und anderes nach Köln gefahren. Die TWE plant, auf Basis dieses Zuges den Verkehr zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet weiter auszubauen.

Andere Verkehrsträger

Der Transrapid – Aufbruch in ein neues Bahnzeitalter?

Dr. Rudolf Breimeier kommt in seinem Beitrag im „Internationalen Verkehrswesen" Heft 5/2003 zu folgenden nicht überraschenden Ergebnis:

Die Magnetschwebetechnik verfügt hinsichtlich des Beschleunigungsvermögens, der erreichbaren Geschwindigkeit und der Geräuschemission über Vorteile gegenüber der Rad-Schiene-Technik, die jedoch nicht stark ausgeprägt sind. Nur im Fernverkehr lassen sich minimale Fahrzeitvorteile gegenüber einer modernen Eisenbahn herausfahren. Die beanspruchte Überlegenheit der Magnetbahn auf den Gebieten des Energieaufwands, der Kosten und damit der Wirtschaftlichkeit lässt sich nicht bestätigen. Die Berechnungsbeispiele weisen das Gegenteil aus. Die bisherigen Planungen lassen gegenüber einer modernen Eisenbahn folgende Kostensteigerungen erkennen:

- Zugfahrtkosten im Fernverkehr 50 Prozent,
- Zugfahrtkosten im Regionalverkehr 60 bis 70 Prozent,
- Fahrwegkosten rund 25 Prozent.

Diese Kostensteigerungen können durch höhere Erlöse, die auf Grund kürzerer Fahrzeiten auch nur im Fernverkehr möglich sind, nicht kompensiert werden. Die infolge des hohen Energieverbrauchs mangelnde Eignung der Magnetschwebetechnik für den Güterverkehr weist dem Transrapid den Charakter einer Spezialbahn für den Personenverkehr im Bereich sehr hoher Fahrgeschwindigkeiten zu. Die eventuelle Beförderung hochwertiger Güter vergleichbar dem Luftfrachtverkehr bedeutet einen nur zweitrangigen Markt. Trotz ihrer faszinierenden Technik werden Magnetschwebebahnen wegen ihrer hohen Kosten und der gegenüber der Eisenbahn geringeren betrieblichen Tauglichkeit (schwierige Netzbildung, geringere Streckenleistungsfähigkeit, keine Zugbildung) nur sehr beschränkte Einsatzmöglichkeiten finden.

Die Magnetschwebetechnik ist nicht das Spurführungssystem der Zukunft.

Schwere Unfälle deutscher Busse im Ausland

Am 8. Mai kollidierte ein Reisebus in Ungarn auf einem Bahnübergang am Balaton-See mit einem Zug. 34 Busreisende starben, 11 überlebten z.T. schwer verletzt. Im Zug blieben ausser dem Lokführer die Reisenden unversehrt. Die Lok entgleiste. Der Bahnübergang war mit einer Blinklichtanlage gesichert. Sie wurde vom Busfahrer nicht beachtet.

Am 18.5. verunglückte ein deutscher Bus auf der französischen Sonnenautobahn in der Nähe von Lyon. 28 Tote und 45 Verletzte sind das traurige Ergebnis. Er ist mit 117 km/h auf regennasser Fahrbahn verunglückt.

Ende Mai gab es einen weiteren schweren Busunfall. Ein Bus mit Jugendlichen rammt bei Vicenza ein Tunnelportal. Sechs Tote.

Politiker und Verkehrsexperten fordern mehr Sicherheit bei Busreisen. Ob es zu gesetzlichen Konsequenzen kommen wird, ist fraglich. Der Omnibus war bisher eines der sichersten Verkehrsmittel.

Kein Privatflughafen in Berlin

Nach jahrelangen Verhandlungen ist der private Bau und Betrieb des geplanten Gossflughafens Berlin-Brandenburg gescheitert. Die Verhandlungspartner konnten sich nicht über die Risiken einigen. Der Baukonzern Hochtief und eine Immobilienholding bekamen 40 Mio Euro für ihre Planungskosten.

Bund und Land wollen am Ausbau des Flughafens festhalten. Im Frühjahr des Jahres 2004 wird das Ende des Planfeststellungsverfahrens erwartet. Die Eröffnung ist für 2009 vorgesehen.

Es geht jetzt um die Finanzierung des etwa 1,3 Mrd Euro teuren Vorhabens. Der Bund hält 26 % an dem Projekt, die beiden Länder je 37 %.

Straßenkontrollen des BAG im Jahr 2002

Der Straßenkontrolldienst des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) hat im Jahr 2002 insgesamt 609.078 Fahrzeuge kontrolliert. Hierbei wurden 131.000 Fahrzeuge beanstandet. Dies entspricht einer Beanstandungsquote von 21,5 %.

Bei den Kontrollen wurden 191.783 Verstöße gegen die unterschiedlichen Rechtsgebiete im Güterverkehr festgestellt. Mit 121.033 Zuwiderhandlungen entfiel dabei der weitaus größte Anteil auf Verstöße gegen Fahrpersonalvorschriften. Hier lag der Schwerpunkt bei Lenkzeitüberschreitungen, Nichteinhaltung von Ruhezeiten und nicht ordnungsgemäßes Betreiben des Kontrollgerätes.

Wegen akuter Gefährdung des Straßenverkehrs und der Umwelt untersagte das BAG in 10.965 Fällen die Weiterfahrt. In 365 Fällen wurden ausländische Fahrzeuge wegen schwerwiegender Mängel bereits an der Grenze bei der Einreise in die Bundesrepublik Deutschland zurückgewiesen.

BSL und VKS fusionieren zum DSLV

Der Fusion des Bundesverbandes Spedition und Logistik (BSL) und der Vereinigung Deutscher Kraftwagenspediteure (VKS) steht nichts mehr im Wege: Beide Branchenvertretungen werden künftig als Deutscher Speditions- und Logistik-Verband (DSLV) auftreten, der am 11. April 2003 in Bonn gegründet wurde. Wegen der unterschiedlichen Strukturen beider Verbände kann laut BSL-Präsident Manfred F. Boes eine Verschmelzung nicht aus

dem Stand heraus erreicht werden. Man habe sich deshalb eine Übergangszeit von sechs Jahren gesetzt. Das Amt des Präsidenten nimmt im neuen Verband vereinbarungsgemäss zuerst BSL-Chef Boes für drei Jahre wahr, dann der amtierende VKS-Aufsichtsratsvorsitzende Michael Kubenz. Die Geschäftsführung teilen sich paritätisch Reiner Rogge (BSL) und Dr. Gregor Schild (VKS). Der neue Verband wird etwa 4000 Mitglieder vertreten und bleibt mit seiner Geschäftsstelle in Bonn.

Öffentlicher Nahverkehr mit Bussen
Vorfahrt für private Busunternehmen

Kommunale Verkehrsbetriebe finden neue Tarif-Schlupflöcher:
Angesichts knapper Kassen und einer üppigen Lohnerhöhung im öffentlichen Dienst weht in den personalintensiven kommunalen Verkehrsunternehmen ein eisiger Wind. „Es gibt kaum ein Unternehmen, das nicht defizitär arbeitet, die Zuschüsse der öffentlichen Hand nicht eingerechnet" , klagt Oliver Mietzsch, Verkehrsreferent beim Deutschen Städtetag. Bis zu 70 % der Kosten geben die Betriebe allein für das Personal aus. Erschwerend komme die Lohnkonkurrenz privater Wettbewerber hinzu, heißt es beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): „Der Druck entwickelt sich vor allem, weil im privaten Busgewerbe niedrigere Tarife gezahlt werden als im Öffentlichen Dienst". Der Trend, öffentliche Dienstleistungen in private Tochterunternehmen auszulagern, werde sich weiter verstärken. Die Sorge wächst, dass die angespannte Situation bei den Unternehmen auf Kosten der Angestellten gehen könnte. „Das wäre eine schreckliche Entwicklung", heisst es beim Verdi-Bundesvorstand. Dort sieht man die jüngsten Entwicklung in noch in einem anderen Zusammenhang, im Rahmen des Abkommens über die Liberalisierung des Handels mit Dienstleistungen. Wenn das käme, könnten bald auch ausländische Anbieter den Nahverkehr in deutschen Städten betreiben. Dies würde die Löhne im öffentlichen Dienst weiter unter Druck setzen. Der Wettbewerb wird rauer. Nach Auffassung von Experten wird dies auch im Nahverkehr bald zu einer beschleunigten Konzentration führen. „Wir erwarten im ÖPNV eine ähnliche Entwicklung wie auf dem Energiemarkt", sagt ein Sprecher der Hamburger Hochbahn. Nur grosse Anbieter blieben dauerhaft konkurrenzfähig; also expandieren die Hamburger nun fleißig in andere kommunale Verkehrsnetze. Derweil arbeiten die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) an der Fusion mit der Verkehrssparte der Bonner Stadtwerke. Ein neuer Tarifvertrag soll anschließend die Kosten senken. Viele Alternativen zur Lohnsenkung bleiben den Beschäftigten kommunaler Verkehrsbetriebe offenbar nicht. Angesichts privater Konkurrenz ist den meisten ein niedrigerer Lohn mittlerweile lieber als eine unsichere Zukunft bei einem Wettbewerbs-Dinosaurier. In Dresden vereinbarten die Angestellten der Verkehrsbetriebe eine neunjährige Lohn-Nullrunde und verlängerten ihre Arbeitszeiten. In Frankfurt am Main ist unterdessen die Entscheidung schon gefallen. Bis 2005 will die Stadt alle ihre Busfahrer in ein privates Unternehmen ausgelagert haben - zum günstigeren Tarif.

Ähnlich geht es der DB AG. Bei Ausschreibungen im Regionalverkehr siegen öfters private Unternehmen mit niedrigeren Lohnkosten. Dies ist der Ausfluss der freien Marktwirtschaft, ob wir das wollen oder nicht.

Bayern verzichtet nicht auf Staustufen beim Donauausbau
Neue Untersuchungen

Im jahrelangen Streit um den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen schwenkt die Bayerische Staatsregierung jetzt offenbar auf eine umweltfreundliche Lösung ein. Eingeleitet hat den Kurswechsel **Umweltminister Werner Schnappauf**. Zur Überraschung der meisten Abgeordneten erklärte er im Plenum des Landtags, er „könne mit dem Hochwasserschutz an der Donau nicht länger warten und werde deswegen entsprechende Baumassnahmen auf der Grundlage der Ausbau-Variante A durchziehen". Diese Variante bedeutet den Verzicht auf Staustufen. Schnappauf bestätigte, er habe seinen Schritt mit Wirtschafts- und Verkehrsminister Otto Wiesheu abgesprochen. Der hatte sich bisher stets für den Bau von Staustufen eingesetzt.

Wie Schnappauf weiter sagte, interessiert ihn der Streit um die Ausbauvarianten nicht: Die Sicherheit der Bürger dürfe nicht weiter auf die lange Bank geschoben werden. Daher werde der Hochwasserschutz jetzt vom Varianten-Streit abgekoppelt. Während Naturschützer und Bürgerinitiativen von Anfang an die umweltverträgliche Variante A gefordert haben, setzte Wirtschaftsminister Wiesheu stets auf die so genannte Variante D, die den Bau von zwei Staustufen zwischen Straubing und Vilshofen vorsieht. Unklar ist, ob Wiesheu pro forma noch an dieser Position festhalten will Faktisch bedeutet die Entscheidung Schnappaufs aber den Verzicht auf Staustufen.
Bei einem Donauausbau ohne Staustufen könnte der Freistaat Bayern nach Zahlen des Bundesverkehrsministeriums 36 Mio Euro sparen. Unter Einrechnung der Kosten für den Hochwasserschutz wäre diese sanfte Lösung damit wesentlich günstiger als die Variante mit zwei Staustufen. Der Bund würde beim Verzicht auf Staustufen sogar 264 Mio. Euro sparen.
Die sanfte Variante A würde demnach 424 Mio Euro kosten, wovon Bayern 338 Mio Euro tragen müsste. Die Variante D mit zwei Staustufen würde 724 Mio Euro kosten. Der Anteil des Freistaats läge bei 374 Mio Euro.

Minister Wiesheu liess dementieren:
Die schiffbare Donau ist nach Wiesheu (Bayerischer Verkehrsminister) mit 2418 Km die bedeutendste Schifffahrtsverbindung in Europa. Sie verbindet die Seehäfen über den

Rhein, den Main und den Kanal mit dem Schwarzen Meer. Die EU hat die Donaustrecke als TEN-Projekt ausgewiesen und den Ausbau zwischen Straubing und Vilshofen in die Liste der prioritären Vorhaben aufgenommen.

Im März wurde ein Gespräch zwischen dem Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe und Herrn Wiesheu geführt. Danach werden Bund und Bayern jeweils auf eigene Kosten weitere Untersuchungen zu den verschiedenen Ausbaumethoden durchführen. Der Bund werde den sanften Ausbau ohne Schleusen, Variante A, der Freistaat die Varianten C (eine Staustufe) und D2 (drei Staustufen) untersuchen lassen.

Ob der staustufenlose Ausbau wirklich über alle Jahreszeiten hinweg die erforderliche Tiefe für die Binnenschiffe bringen wird, kann erst die Wirklichkeit zeigen. Das kann letztlich bedeuten, dass später dann doch Schleusen nachgebaut werden müssen, ***wenn die Binnenschifffahrt ganzjährig ohne Einschränkungen fahren soll.***

Ryanair will die Preise weiter senken

Die irische Billigfluglinie Ryanair will ihre Ticketpreise über die nächsten fünf Jahre noch einmal senken. „Während viele Airlines die Preise erhöhen, weil sie ein Kostenproblem haben, werden wir unseren aktuellen Durchschnittspreis von 49 Euro um fünf Prozent jährlich drücken", sagte Ryanair-Chef Michael O'Leary im April. Deutschen Billig-Anbietern gibt er wenig Chancen. Keiner werde die nächsten fünf Jahre überleben. Ryanair erwartet für das Geschäftsjahr 2002/03 einen Nettogewinn von 235 Mio Euro und ist mit einer Marktkapitalisierung von 5,2 Mrd Euro die am höchsten bewertete Airline in Europa. Laut O'Leary wird sich das Passagierwachstum nach Übernahme der niederländischen Buzz von 40 auf 55 Prozent erhöhen. Unberührt von der Krise im Luftverkehr forcieren auch die deutschen Billigfluglinien ihr Expansionstempo. Germanwings will von Köln/Bonn aus sein Streckennetz auf die Sonnenziele Malaga, Alicante und Athen erweitern.

Klimakiller Luftverkehr

Während die Flugpassagierzahlen in die Höhe gehen, sinken die Preise unter jede Grenze. Flogen 1980 noch 37 Millionen Menschen von deutschen Flughäfen, waren es im Jahr 2001 schon über 120 Millionen. Allein ins Urlaubsland Spanien jetteten im Jahr 2000 neun Millionen Passagiere.
Doch Fliegen ist nur solange billig, wie die Folgekosten für Umwelt und Klima unberücksichtigt bleiben. So schädigen Flugzeuge das Klima besonders stark, weil sie ihre Abgase in Höhen von 10.000 bis 12.000 Metern über dem Erdboden ausstoßen, wo sie weitaus schädlicher wirken als am Erdboden. Obwohl die ökologischen Schäden und gesundheitlichen Belastungen etwa durch Fluglärm unbestritten sind, fördert der Staat bislang den Flugverkehr. So ist Flugbenzin steuerfrei. Auf internationale Flugtickets wird keine Mehrwertsteuer erhoben.
Robin Wood fordert, dass diese Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie der Bahn zügig abgebaut werden. So soll die Bundesregierung auf internationale Tickets Mehrwertsteuer erheben und deutschlandweit Start- und Landegebühren für Flugzeuge vorschreiben, die sich nach dem Ausstoss von Schadstoffen richten. Auf EU-Ebene soll sich das Bundesverkehrsministerium erfolgreicher als bislang für die Kerosinsteuer und die europäische Emissionsabgabe einsetzen.

Die GRV schliesst sich voll und ganz den Forderungen von Robin Wood an.

Mehr Fluggäste durch Billigflieger

Der Boom der Billigflieger hat den deutschen Flughäfen zu Jahresbeginn wieder mehr Passagiere beschert. Im ersten Quartal 2003 stieg die Zahl der Reisenden um 5,4 % auf rund 15 Mio, teilt das Statistische Bundesamt mit. Damit wurde nach den Buchungseinbrüchen infolge der Terroranschläge vom 11. September 2001 in den USA fast das Niveau des ersten Quartals 2001 erreicht. Die Erholung war vor allem von innerdeutschen Flügen getrieben, die ein Plus von 14,9 % auf 5,3 Mio Reisende erzielten. Bei Auslandsflügen blieb die Passagierzahl mit 9,7 Millionen nahezu konstant. Erstmals umfasste die Statistik 18 statt bisher 17 internationale Flughäfen. Aufgenommen wurde Hahn, das Drehkreuz der irischen Billiggesellschaft Ryanair ist. Deutliche Zuwachsraten in innerdeutschen Verkehr verzeichneten die Flughäfen Köln/Bonn (plus 35,2 %) und Berlin-Tegel (plus 29,3 %). Auf Flügen in europäische Zielländer stieg die Passagierzahl leicht um 0,8 % auf 7,1 Mio Dabei büsst das wichtigste Urlaubsland Spanien 3,0 % auf 1,6 Mio Reisende ein.

Flugverkehrs-Subventionen ohne Ende?

Umweltbundesamt empfiehlt: Airlines die Umweltbelastungen in Rechnung stellen.
Der Flugverkehr belastet die Umwelt. Zugleich profitiert er erheblich von direkten und indirekten Subventionen für Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugzeugindustrie. Zusammen mit der fehlenden Anlastung externer Umweltkosten führt dies zu Preisen im Flugverkehr, die nicht annähernd den wirklichen Kosten entsprechen. Die Lasten muss die Allgemeinheit tragen. Dies zeigt eine Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes (UBA). „Ausgerechnet der Verkehrsträger, der die Umwelt am meisten mit Schadstoffen und Lärm belastet, wird am höchsten subventioniert. Das verstößt nicht nur gegen das Verursacherprinzip, sondern gibt auch den Verbraucherinnen und Verbrauchern das falsche Signal", kommentierte der

Präsident des UBA, Prof. Dr. Andreas Troge, die Ergebnisse der Studie. Er unterstützt die Ansätze der EU, Kerosin nicht länger von der Mineralölsteuer auszunehmen. Gleichzeitig bedauert Troge, dass der Bundesrat die von der Bundesregierung und dem Bundestag beschlossene Aufhebung der Mehrwertsteuerbefreiung für Flüge ins europäische Ausland ablehnt. Darüber hinaus schlägt der UBA-Präsident vor, die Treibhausgas-, Lärm- und Schadstoff-Emissionen des Flugverkehrs nach ihrer Höhe gestaffelt mit einer Abgabe zu belegen. „Damit könnten die klimaschädlichen Kohlendioxid- und Stickoxid- Emissionen der Flugzeuge deutlich gesenkt werden", so Troge. Forderungen einzelner Fluggesellschaften, wegen kurzzeitig sinkender Passagierzahlen weitere Subventionen zu erhalten, hält der UBA-Präsident für nicht gerechtfertigt.

Was helfen diese richtigen Beteuerungen des Bundesumweltamtes, wenn die Politik nicht reagiert. Die Bahn wird dadurch in erheblichem Umfang benachteiligt, aber es findet sich kaum ein Politiker, der dies anprangert. Z.B. zahlt dem Vernehmen nach Ryanair im Flughafen Hahn ganze vier Euro pro abgefertigten Fluggast. Wenn dies dem Flughafen als zu wenig erscheint, wird mit Ausweichen auf einen anderen Flughafen gedroht.

Autoindustrie lehnt Filter gegen Dieselruss ab Allianz „Kein Diesel ohne Filter" kündigt Aktionen an

Die bundesdeutschen Automobilhersteller sollen dem Beispiel der französischen Automobilindustrie folgen und noch in diesem Jahr ihre Diesel-Pkw generell mit Rußfilter anbieten, fordert eine Allianz von Umwelt- und Verbraucherverbänden. Während Peugeot, Citroen und nun auch Renault ihre Diesel-Pkw bis in die Golf-Klasse mit Partikelfiltern ausstatten und seit dem Jahr 2000 bereits 400.000 Fahrzeuge mit Rußfilter auf Europas Straßen fahren, verweigere sich die bundesdeutsche Automobilindustrie weiterhin der generellen Einführung des Partikelfilters. Der Verband der Automobilindustrie hatte die Forderungen der Umweltverbände nach Rußfiltern für Neu- und Altfahrzeuge als „völlig unrealistisch" zurückgewiesen.
Aus dem Deutschlandbrief des DNR vom 03.03

Ausland

Nachtfahrverbot auf der Inntalautobahn

Vom 1. Juni an ist die Österreichische Inntalautobahn A 12 ganzjährig zwischen 22 und 5 Uhr für schwere Lkw gesperrt. Dies beschloss die Tiroler Landesregierung. Darüber hinaus werden vom 1. August an so genannte sektorale Lkw-Fahrverbote für bestimmte Ballungsgebiete verhängt. Von den lokalen Verboten, die auch tagsüber gelten, sollen Innsbruck, Kufstein, Schwaz und Innsbruck-Land ausgenommen werden. Sonderregelungen wird es für Euro-4-Lkw geben. Mit diesen Maßnahmen will Tirol dem steigenden Transitverkehr entgegenwirken und rund 200000 Lkw (zehn Prozent des gesamten Lkw-Aufkommens) jährlich von der Straße auf die Schiene verlagern.

Klagen von Transporteuren gegen das Nachtfahrverbot seien von der EU-Kommission abgewiesen worden, wurde am 27.5. aus Innsbruck berichtet. Die Kommission sehe darin „keine Mittel zur willkürlichen Diskriminierung oder Beschränkung des Handels zwischen den EU-Mitgliedstaaten".

Da die Verkehrspolitik sich zu wenig darum kümmert, vor allem den alpenquerenden Strassengüterverkehr einzudämmen, wagte das Land Tirol durch bestimmte Verbote Land und Bevölkerung vor der Verkehrslawine zu schützen.

Privatbahnen in Österreich auf dem Vormarsch

Auf dem österreichischen Schienennetz sind die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) mittlerweile mit zehn Konkurrenten konfrontiert. Schon vor einiger Zeit haben die Deutsche Bahn, die Voest, die Graz-Köflacher-Eisenbahn, ihr Tochterunternehmen LTE, die Wiener Lokalbahn, die Steiermarkbahn und die deutsch-italienische Lokomotion den Betrieb aufgenommen. Jetzt erhielten auch die Salzburg AG, die Montafoner Bahn und ein weiteres Vorarlberger Unternehmen eine Konzession.
Derzeit hält sich der Konkurrenzdruck für den ÖBB-Güterverkehr noch in Grenzen. Alle Privatbahnen zusammen brachten es im Vorjahr auf 1 Million Zugkilometer oder **0,5 Prozent der Gesamtleistun**. ÖBB-Netzchef Peter Klugar erwartet in nächster Zeit aber eine deutlich steigende Leistung der Privaten. Das Schienenbenutzungentgelt hat die ÖBB bereits entsprechend der ab März gültigen EU-Richtlinie geregelt. Am teuersten ist ein Fahrkilometer auf der Brennerbahn mit 2,50 Euro, gefolgt von der Westbahn mit 2 Euro. Bisher noch nicht erfüllt werden die EU-Bestimmungen bezüglich der Trassenvergabe. Sollte sich die Österreichische Regierung nicht dazu entschliessen, Infrastruktur und ÖBB-Betrieb zu trennen, muss diese Kompetenz ausgelagert werden.

BLS-Cargo in 2002

Die BLS Cargo AG konnte ihre Verkehrsleistung im Jahr 2002 um 50,2 % auf 870 Mio. tkm steigern. Im internationalen Verkehr erbrachte die BLS Cargo AG eine Leistung von 801 Mio tkm und legte damit im Vergleich zum Vorjahr um 64,2 % zu. Von diesem Wachstum profitierte in erster Linie der Kombinierte Verkehr. Dieser Entwicklung steht eine Abnahme im konventionellen Transitgüterverkehr gegenüber. Mit einem Jahresgewinn von 3,1 Mio CHF/2,08 Mio Euro sei das zweite Geschäftsjahr der BLS Cargo auch finanziell erfolgreich gewesen.

BLS Cargo erfolgreich

Die schweizerische BLS Cargo, an der DB Cargo AG seit Juni 2002 20 % des Aktienkapitals hält, hat ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2002 hinter sich. Die Verkehrsleistung stieg um 50 %. DB Cargo und BLS Cargo arbeiten im Nord - Süd- Transitverkehr eng zusammen und haben grenzüberschreitende Traktionskonzepte eingeführt. Der Marktleader im Schweizer Güterverkehr, SBB Cargo, hat hingegen ein weniger erfolgreiches Jahr hinter sich. Die Menge der transportierten Güter nahm um 4,1 % ab.

Louis Gallois bleibt Chef der SNCF

Louis Gallois hat den Regierungswechsel in Frankreich schadlos überstanden. Der 59-jährige wurde vom Kabinett für weitere fünf Jahre an der Spitze der französischen Staatseisenbahn SNCF bestätigt. Sein großes Plus ist sein Image als behutsamer Modernisierer. Vorsichtig aber bestimmt gelang es ihm, Dynamik in den schwerfälligen Koloss mit seinen 175 000 Beschäftigten zu bringen. Er setzte eine Tarifreform durch, die auf Wachstum durch Volumen setzt und mit der es gelang, vor allem junge Leute und Familien in die Züge zu bringen. Durch eine deutliche Verjüngung und eine Erhöhung des Frauenanteils durchbrach er die starke ideologische Ausrichtung des Personals und reduzierte die Zahl der Streiks massiv. Dabei ist Gallois ein Verfechter des öffentlichen Status der SNCF - eine Privatisierung ist nicht vorgesehen. Er will zeigen, dass ein Staatsunternehmen genauso effizient sein kann wie ein privates und gleichzeitig in der Lage ist, Aufgaben des öffentlichen Dienstes zu erfüllen. Die kommenden fünf Jahre werden für Gallois kein Zuckerlecken sein. Nach 2001 wird die SNCF auch 2002 und 2003 operative Verluste schreiben. Vor allem der Güterverkehr ist tiefrot. Die hohe Verschuldung von 7,3 Milliarden Euro – die SNCF wurde im Gegensatz zur Deutschen Bahn nur teilentschuldet – schränkt die Handlungsfreiheit ebenso ein, wie Budgetzwänge und die hohen Pachtzahlungen an die Schienenwegsgesellschaft Reseau Ferre de France (RFF).
Die Öffnung des Güterverkehrs für Konkrrenz und die weitere Liberalisierung stellen die SNCF vor neue Herausforderungen und zwingen sie zur internationalen Expansion.

Hieraus zieht die GRV den Schluss – wenn auch die französischen Verhältnisse mit den deutschen in vielen Bereichen sicherlich nicht vergleichbar sind –, dass das frühere Staatsunternehmen Deutsche Bundesbahn, hätte es die gleichen Vergünstigungen wie die DB AG erhalten, wohl nicht schlechter abgeschnitten hätte.

Französische Staatsbahn bestellt TGV für den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr

Die zehnteiligen Mehrsystem-Triebzüge sollen ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2006 auf den Strecken Paris-Straßburg-München und Paris-Strassburg-Zürich den kommerziellen Betrieb aufnehmen.
Die neuen Triebköpfe sind Dreisystemfahrzeuge und werden mit Signalsystemen ausgerüstet, die sowohl für Frankreich, Deutschland und die Schweiz geeignet sind. Zudem werden sie mit dem neuen europäischen Signalsystem ERTMS (European Rail Traffic Management System) ausgestattet sein.
Anhand eines Vorserienzuges werden Leistungs- und Abnahmefahrten sowohl für das französische Netz (RFF) als auch für die Netze in Deutschland (DB), der Schweiz (CFF) und Luxemburg (CFL) durchgeführt.

TGV mit 320 km/h Höchstgeschwindigkeit

Ab Sommer 2003 verkehren auf einem Abschnitt der Linie „Mediterranee" Züge mit 320 km/h. Die Strecke ist für 350 km/h trassiert. Hier will die SNCF Erfahrungen sammeln im Hinblick auf den TGV-Est, der durchgehend mit 320 km/h verkehren soll. Damit würde die SNCF wieder über die schnellsten fahrplanmässigen Züge verfügen, nachdem sie sich den Rekord von 300 km/h mit der DB AG auf der Strecke Köln - Rhein/Main teilen muss.

SNCF in 2002

Die SNCF hat im Jahr 2002 trotz gestiegener Einnahmen einen Betriebsverlust von 183 Mio Euro (im Vorjahr 176 Mio Euro) erwirtschaftet. Durch Immobilienverkäufe gab es schliesslich doch einen Reingewinn von 19 Mio Euro (Vorjahr - 134 Mio Euro). Die SNCF will in diesem Jahr 1300 Stellen von 175000 Stellen einsparen.

Doppelstock-S-Bahn-Züge für Zürich

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben bei Siemens Transportation Systems 35 Doppelstocktriebzüge für die Züricher S-Bahn bestellt. Das Auftragsvolumen beträgt rund 320 Mio Euro. Siemens liefert damit erstmals

Triebzüge an die SBB.
Die elektrisch angetriebenen Triebzüge werden in den Jahren 2005 bis 2008 ausgeliefert und kommen als S-Bahnfahrzeuge im Raum Zürich zum Einsatz. Die zwischen SBB und Siemens Schweiz AG vereinbarte Herstellung und Lieferung der Triebzüge beinhaltet erhebliche Zulieferungen aus der Schweiz.

Die vierteiligen Züge sind 100 Meter lang und 2,78 Meter breit. Sie sind über die gesamte Länge durchgängig begehbar und bieten mit 396 Sitz- und über 600 Stehplätzen Raum für knapp 1000 Fahrgäste. Die modernen, 140 Stundenkilometer schnellen Triebzüge sind vollklimatisiert, mit Vakuumtoiletten ausgestattet und behindertengerecht gestaltet. Breite Türen ermöglichen ein zügiges Ein- und Aussteigen auch für mobilitätsbehinderte Personen.
Das umfangreiche Fahrgastinformationssystem erleichtert den Reisenden die Orientierung. Kennzeichnend für die Triebzüge ist ein hohes Beschleunigungsvermögen für den anspruchsvollen Einsatz als S-Bahn auf Strecken mit relativ kurzen Haltestellenabständen.

Die GRV fragt sich, warum können Doppelstock-S-Bahnzüge nicht auch in Deutschland eingesetzt werden. Die Wege werden dadurch für die Fahrgäste kürzer. Beachtlich ist auch, dass die Züricher Züge auch mit Toiletten ausgerüstet werden. Auch dies wäre für Deutschland nachahmenswert.

Londoner Innenstadt mautpflichtig

Autofahrer, die seit Januar in die Londoner Innenstadt wollen, müssen nunmehr eine Maut von 5 Pfund (7,50 Euro) bezahlen. Grössere Proteste und das vielfach befürchtete Chaos blieben aus. Viele Pendler stiegen in die öffentlichen Verkehrsmittel um. Es gibt auf den 180 Einfallstrassen keine Mauthäuschen, stattdessen können die Autofahrer per Telefon, SMS, Scheck oder an Kiosken zahlen. Die Kontrolle übernehmen 700 Videokameras, die Nummernschilder lesen können und in einen Rechner einspeisen. Nachts überprüft der Rechner, ob es für die erfassten Nummernschilder einen Zahlbeleg gibt. Geschätzt wird, dass der Strassenverkehr in die Innenstadt um etwa 15 % abnehmen wird.

Die GRV meint, dass in Deutschland eine solche Maut wenig vordringlich ist, denn alle deutschen Städte haben ein hervorragendes Nahverkehrssystem und die Städte (z.B. München) haben sich mit der Schaffung von innerstädtischem Parkraum sehr zurückgehalten.

Auch der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) lehnt ein solche Maut für deutsche Städte aus folgenden Gründen ab:
- Städte werden noch unattraktiver,
- Lenkungswirkung ist fragwürdig,
- Gesamtwirtschaftliche Wirkungen dürfen nicht auf verringerte Staukosten reduziert werden,
- Autofahrer dürfen nicht für Versäumnisse und Fehler der Politik zur Kasse gebeten werden,
- ÖPNV-Finanzierung ist keine Aufgabe der Autofahrer.

(Einzelheiten hierzu finden Sie in den Verkehrsnachrichten 03/2003 der IHK für München und Oberbayern.)

Strassentunnel zwischen Frankreich und Spanien eröffnet

Nach zwölf Jahren erbitterter Auseinandersetzungen zwischen Ökologen und Verkehrsplanern ist Mitte Januar der Somport-Tunnel zwischen Frankreich und Spanien eröffnet worden.
Die Bürgermeister der 13 Gemeinden des Tals boykottierten die offizielle ErÖffnungsfeier mit dem französischen Verkehrsminister Gilles de Robien und seinem spanischen Kollegen Francisco Alvarez-Gascos. Die Region, in der die letzten Pyrenäen-Bären leben, ist durch ihre Naturschönheiten bekannt. Mehrere Umweltorganisationen forderten die Wiedernutzung des seit 30 Jahren geschlossenen Eisenbahntunnels von Somport. Ein neuer zentraler Eisenbahntunnel durch die Pyrenäen ist frühestens für 2025 geplant.
Der in jede Richtung nur einspurige, nach offiziellen Angaben fast 300 Millionen Euro teure Somport-Tunnel wurde nach neunjährigen Bauarbeiten fertig gestellt und hat Zugänge zu einer unterirdischen Flucht-Galerie, um eine Katastrophe wie im Montblanc-Tunnel zu vermeiden. Auf der Montblanc-Strecke zwischen Frankreich und Italien waren 1999 bei einem Brandinferno 39 Menschen ums Leben gekommen.

Schwere Krise in Großbritannien

Das britische Eisenbahnnetz steckt derzeit in einer seiner schwersten Krisen. Dafür ist vor allem die Infrastrukturgesellschaft Railtrack verantwortlich, die in kurzer Zeit nachzuholen versucht, was jahrzehntelang versäumt wurde: Eine Erneuerung des Streckennetzes.
Im Oktober kam es nördlich von London zu einem Unfall mit vier Toten, der auf eine gebrochene Schiene bez. fehlende Schrauben zurückzuführen war. Die Misere ist zum Teil Folge der Vernachlässigung der britischen Eisenbahnen durch wechselnde Regierungen seit dem zweiten Weltkrieg. Aber auch die vor vier Jahren abgeschlossene Privatisierung brachte keine Besserung. Das Bahnsystem wurde in einen großen Infrastrukturmonopolisten und Dutzende von Bahnbetriebsgesellschaften aufgeteilt, die ebenfalls über regionale Streckenmonopole verfügen. Die von den Aufsichtsbehörden gesetzten Anreize wirken bisher aber in die falsche Richtung. So sah sich zunächst kaum ein Unternehmen zu Investitionen genötigt, sondern profitierte von sicheren Einnahmen. Eine finanzielle Entlastung des Staates wird erst erwartet,

wenn keine Subventionen mehr fließen. Weil die Zahl der Zugreisenden aber gewachsen ist, musste die Regierung neue Milliardensummen in Aussicht stellen.

Verschiedenes

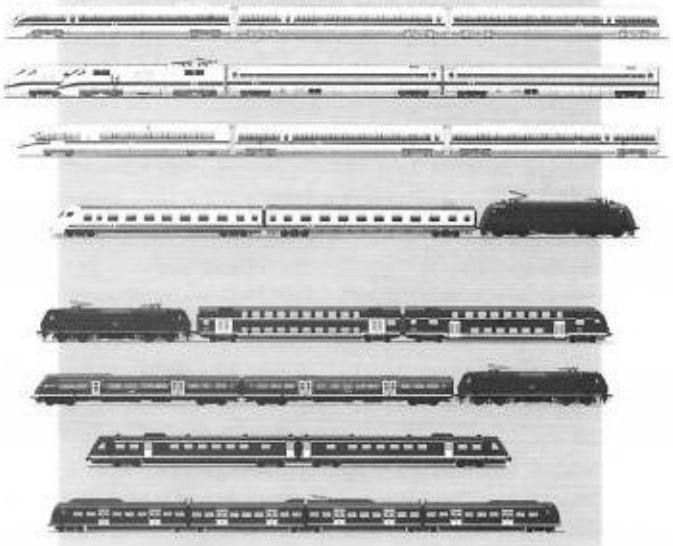
DB AG will Fahrzeugzoo verkleinern

Von der Vielfalt ...

Anzahl Lokomotiven	5.544
Anzahl Hochgeschwindigkeitszüge	215
Anzahl Reisezugwagen (Nah- u. Fernverkehr)	10.990
Typenvielfalt Lokomotiven	44
Typenvielfalt Hochgeschwindigkeitszüge	7
Typenvielfalt Nahverkehrs-Triebwagen	26
Typenvielfalt Reisezugwagen	239

Statt eines Fahrzeug-„Zoos" mit ganz vielen Arten wird die Bahn morgen in ihrer Flotte nur noch wenige, weithin standardisierte Fahrzeuge rollen lassen. Die Grafik unten zeigt beispielhaft, mit wie wenig Fahrzeugfamilien der komplette Personenverkehr auskommen könnte.

... zum Standard



Gütertransport rückläufig

In Deutschland sind im vergangenen Jahr nach vorläufigen Schätzungen insgesamt 3,5 Prozent weniger Güter transportiert worden als 2001. Das teilt das Statistische Bundesamt in Wiesbaden mit. Dabei ging das Aufkommen auf der Straße mit 4,3 % deutlich stärker zurück als auf der Schiene mit 1,1 % oder in der Binnenschifffahrt (minus 2,4 %). Inländische Lkw büßten mit 4,7 % deutlich mehr ein als ihre ausländischen Konkurrenten. Ein Plus hingegen verzeichneten die Seeschifffahrt mit 1,2 %, die Luftfracht (plus 5,5 %) und die Rohrleitungsverkehre (plus 1,2 %). Bei der in Tonnenkilometern gemessenen Verkehrsleistung blieb der Straßengüterverkehr unverändert, während die Schiene 2,2 % verlor. Auch die Binnenschifffahrt büßte 2,2 % ein.

Massstab sind die tkm. Leider schneidet hier wiederum die Schiene schlechter als die Strasse ab. Ein Lichtblick für eine Verbesserung der Zahlen des umweltfreundlichen Schienenverkehrs ist leider nicht in Sicht.

DB AG: Kein Interesse an ETCS

Die Deutsche Bahn will das europäische Zugleitsystem ETCS (European Train Control System) nur dann einbauen, wenn die dazu nötigen Fahrzeugeinrichtungen finanziell durch die EU bezuschusst werden. Dies kündigte **Dr. Kurt-Friedrich Rausch**, Vorstand Technik der DB AG, auf einem Workshop an. Bisher will die EU nur die ortsfesten Anlagen entlang der Strecken bezuschussen. Nach Ansicht der DB bietet die schon seit Jahren in Betrieb befindliche Linienzugbeeinflussung LZB die gleichen Möglichkeiten wie ETCS in der zweiten Ausbaustufe (Level 2). Die LZB sei zwar nicht interoperabel, wie Rausch ergänzte, aber die DB könne es sich nicht leisten, zwei Systeme auf den Fahrzeugen zu installieren. Die Umstellung auf ETCS werde nach Ansicht des DB-Konzerns 20 bis 22 Jahre dauern und 800 bis 900 Millionen Euro nur für die Migration kosten.

Litra

Der Informationsdienst der Schweiz LITRA hat uns im Februar 2003 eine Statistik zum Alpenquerenden Güterverkehr überreicht, die wir nachstehend unseren Lesern zeigen wollen. Aus ihr geht hervor, dass die Schiene immerhin etwa 33 % des gesamten alpenquerenden Güterverkehrs befördert. Dieser Anteil ergibt sich aber nur deshalb, weil der Schienenanteil in der Schweiz verhältnismässig hoch ist.

Alpenquerender Güterverkehr

(Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr, in Millionen Nettotonnen)

Verkehrsträger und Hauptrouten	1970	1980	1990	1995	1999	2000	2001
Schiene[1]							
Total	21,7	26,5	37,1	41,8	41,3	44,4	45,9
Schweiz (SBB, BLS)	10,4	11,3	17,9	18,1	18,4	20,7	20,7
– via Gotthard	8,1	8,4	13,6	13,6	14,9	16,8	15,8
– via Simplon/Lötschberg	2,3	2,9	4,3	4,5	3,5	3,9	4,8[6]
Österreich (ÖBB)	5,4	5,6	10,9[3]	14,3	12,7	13,5	15,7
– via Brenner	3,3[3]	4,1[3]	7,4	8,4	8,3	8,7	10,7
Frankreich (SNCF)	5,9	9,6	8,3	9,4	10,2	10,2	9,5
– via Mont-Cenis	5,2[3]	8,0[3]	6,9[3]	8,4	9,2	9,4	8,6
Strasse[2]							
Total	6,1	22,9	46,0	70,2	85,2	86,7	91,4
Schweiz	0,9	1,3	4,2	6,6	8,4	8,9	10,4
– via Gotthard	0,1	0,5	3,1	5,5	7,0	7,6	7,4[5]
Österreich	2,8	13,0	18,9[3]	27,5	38,2	40,4	41,2
– via Brenner	2,7	10,7	14,4	20,0	25,2	25,4	25,0
Frankreich	2,4	8,6	22,9	36,1	38,6	38,4	39,8
– via Mont-Blanc	1,2	5,4	10,5	13,4	2,9[6]	0,0[6]	0,0[6]
Total Schiene und Strasse	27,8	49,4	83,1	112,0	126,5	133,1	137,3
Verhältnis Schiene : Strasse	3,5:1	1,2:1	1:1,2	1:1,7	1:2,0	1:2,0	1:2,0

[1] *Schweiz:* Gotthard, Lötschberg, Simplon
Österreich: Brenner, Tarvisio
Frankreich: Mont-Cenis, Ventimiglia
(alle drei Achsen mit Wagenladungsverkehr, rollender Landstrasse, Huckepackverkehr, Grosscontainer)

[2] *Schweiz:* Gotthard, San Bernardino, Simplon, Grosser St. Bernhard
Österreich: Brenner, Tarvisio
Frankreich: Mont-Blanc, Fréjus, Ventimiglia

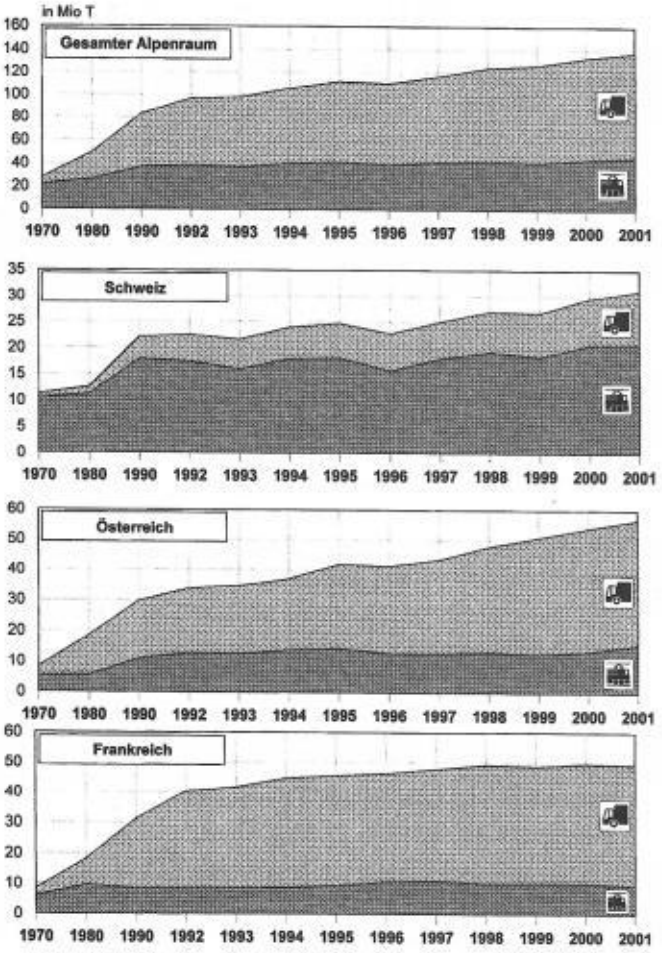
[3] Schätzung

[4] Simplon Schiene: rollende Landstrasse und open access geschätzt

[5] Gotthard-Strassentunnel gesperrt zwischen 24.10.2001 und 21.12.2001

[6] Mont-Blanc gesperrt ab 24.3.1999

Quellen: ARE; SBB; BLS; Committee of Alpine Railways; OEST, Paris; BWA, Wien; Statistica mensile, VTS/OZD.



Innovationspreis für die DB

Die Deutsche Bahn AG ist im März mit dem Innovationspreis des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft (BTW) ausgezeichnet worden. BTW-Präsident Klaus Laepple überreichte den Preis Bahnchef Hartmut Mehdorn im Rahmen der Eröffnungsfeier der Internationalen Tourismusbörse (ITB) im Berliner ICC. Laepple würdigte den unternehmerischen Mut der Bahn und ihre Innovationskraft auf dem Weg von einem Staatsbetrieb zum unternehmerisch geführten privatwirtschaftlichen Dienstleistungskonzern.

In Gegenwart von Bundeswirtschaftsminister Wolfgang Clement rief Laepple den Bahnchef und seine 220 000 Mitarbeiter dazu auf, den eingeschlagenen Weg konsequent fortzusetzen. Er wies in seiner Laudatio außerdem darauf hin, dass sich die Bahn seit 1996 Jahr für Jahr mit bis zu 1,5 Millionen Euro für Ferien Im Inland engagiert und damit massgebllch zur Finanzierung von Werbekampagnen für den Tourismusstandort Deutschland beiträgt. Das geschäftsführende Präsidium des BTW hatte einstimmig für die Deutsche Bahn AG als diesjährigen Träger des Preises votiert und honorierte damit auch ausdrücklich das neue Preissystem, die erfolgreiche Einführung des umfangreichsten Fahrplanwechsel seit zehn Jahren und das neue Servicekonzept der Bahn. Diese Maßnahmen wurden alle Mitte Dezember 2002 umgesetzt.

Kurzberichte

Die DB AG hat zum 1.1.03 sämtliche Kapazitäten für Planung, Projektmanagement und Bauüberwachung ihrer Infrastrukturprojekte in einer neuen Gesellschaft gebündelt. Die **DB ProjektBau GmbH**, Berlin, ist mit mehr als 5100 Mitarbeitern und mehr als 7200 Projekten mit einem Investitionsvolumen von rund 5,3 Mrd für 2003 einer der grössten Projektmanagementdienstleister in Europa.

Der Name DB Cargo soll Mitte 2003 vom Markt verschwinden. Den Verkauf von Güterverkehrsleistungen an Wiederverkäufer übernimmt dann auch in Deutschland Railion, den Verkauf an Endkunden Stinnes. Neue Güterwagen werden schon jetzt mit dem Schriftzug „Railion" ausgeliefert.

Die GRV ist enttäuscht darüber, dass damit im Schienengüterverkehr der Name „Deutsche Bahn", mit dem die DB AG identifiziert wird, verschwindet.

Ein ICE 3 absolviert noch bis Juli auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Lille und Calais ein umfangreiches Testprogramm mit Tempo 320 für die

Zulassung in Frankreich. Hintergrund ist die künftige Schnellverbindung von Paris über Ostfrankreich nach Frankfurt/ Main und Stuttgart. Auf französischer Seite haben die Arbeiten an der Neubaustrecke Paris - Straßburg begonnen; ab 2007 soll hier neben dem französischen TGV auch der deutsche ICE fahren. Weil in Frankreich eine andere Stromspannung verwendet wird und sich auch die Signal- und Leittechnik sowie die Bremssysteme von ICE und TGV unterscheiden, sind vor der Zulassung des ICE für das SNCF-Netz zahlreiche Test- und Messfahrten notwendig.

Die Süddeutsche Zeitung berichtet am 11.3.2003: Nach monatelangen Verhandlungen steht der Verkauf lukrativer **Bahn-Immobilien** im Wert von mehr als zwei Mrd Euro an ein Konsortium um die WestLB vor dem Abschluss. Der Aufsichtsrat Bahn AG soll das Geschäft in Kürze beschliessen. Das Konsortium um die WestLB-Tochter Westdeutsche Immobilienbank soll für 2,2 Mrd Euro 51 % an der Bahn-Immobilientochter Aurelis übernehmen, hieß es. Mit der Immobilienverwertung will die Bahn ihren nach Firmenkäufen deutlich höheren Schuldenberg abbauen.
Bei den von Aurelis gemanagten 1900 Objekten handelt es sich um zahlreiche lukrative Innenstadt-Immobilien mit einer Fläche von rund 30 Mio Quadratmetern. Diese werden von der Bahn nicht mehr für das eigentliche Geschäft benötigt. In der Vergangenheit war der Marktwert der Aurelis-Immobilien einmal auf rund 2,7 Milliarden Euro veranschlagt worden. Der eigentliche Immobilienwert soll nach früheren Angaben vier bis fünf Mal höher sein als der Marktwert. Anders als bei sonstigen Immobilien-Paketverkäufen werden bei dem jetzt anstehenden Geschäft nicht Grundstücke oder Gebäude verkauft. Vielmehr geht es um den Verkauf einer Firmenbeteiligung. Der Vertrag, der noch Ende März unterzeichnet werden soll, sieht Sicherungsklauseln für die Banken vor. Unter anderem muss die Bahn dem Vernehmen nach an Aurelis ein nachrangiges Gesellschafterdarlehen von etwa 500 Millionen Euro bereitstellen. Ferner gewähre die Bahn eine Ausfallgarantie von 1,4 Mrd Euro. Sollte das Konsortium diese Bürgschaft nutzen, kann die Bahn nach Angaben des Handelsblatts im Gegenzug eine so genannte Kauf-Option ziehen. Diese sichern der Bahn dann Immobilien im Buchwert vom 1,2 Milliarden Euro aus dem verkauften Aurelis-Anteil.

Zwei Rheinhäfen unter einem Dach: Die beiden **Rheinhäfen Düsseldorf und Neuss haben fusioniert.** Sie heissen jetzt Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH. Durch die Fusion entsteht nach Duisburg und Köln mit einem Gesamtumschlag von knapp 11 Mio t/Jahr der drittgrösste Binnenhafen. Der neue Hafen will sich vor allem auf den Ausbau des regionalen und überregionalen Eisenbahnverkehrs, die Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs sowie die Automobillogistik stützen. Das Eigenkapital beträgt 70 Mio Euro. Es ist 50:50 aufgeteilt.

Am 31.5. wurde der Flugbetrieb mit dem Überschallflugzeug **„Concorde" eingestellt.**. Ein teurer Traum geht zu Ende, aber auch die besondere Verschmutzung der Luft durch dieses Flugzeug hört auf.

Die **Transsibirische Eisenbahn** ist jetzt durchgehend von Moskau bis Wladiwostok elektrifiziert. 73 Jahre nach Einführung der ersten elektrifizierten Teilstrecke wurde Ende Dezember der letzte Teilabschnitt bei Ruscino in der fernöstlichen Küstenregion Primorje für den Verkehr freigegeben. Insgesamt ist die Strecke 10 000 km lang.

Personalia

Wilhelm Dreskornfeld, langjähriger Leiter der Bonner Repräsentanz des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) wurde am 24.2.03. 70 Jahre alt. 1976 bis 1981 war D. stv. Hautgeschäftsführer des Bundesverbandes des Deutschen Güterverkehrs, Vorgängerorganisation des heutigen BGL.

Dr. Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung der SBB, wurde zum neuen Präsidenten der UIC für die Amtszeit 2003/2004 von der Generalversammlung der UIC gewählt.

Hubert Gorbach (46) von der freiheitlichen Partei Österreichs (FPÖ) ist neuer Verkehrsminister Österreichs. Er löste seinen Parteikollegen Matthias Reichhold ab.

Klaus-Dieter Hommel (45) ist neuer Vorsitzender der Verkehrsgewerkschaft GDBA. Er ist Nachfolger von Robert Dera, der aus Altersgründen ausgeschieden ist.

Zusammenschluss
Der „Verband der Führungskräfte Deutscher Bahnen" (VGB) und die „Vereinigung der höheren Führungskräfte der Deutschen Bahnen" (VHB) haben sich zum „Bundesverband Führungskräfte Deutscher Bahnen e.V." (BF Bahnen) zusammengeschlossen. Verbandsvorsitzender ist **Hartmut Berntßen**, Stellvertreterin **Sabine Thärichen.**

Jerome Jeauffroy, Geschäftsführer der schwedischen Connex Transport AB, leitet seit dem 1. März 2003 auch die Geschicke der deutschen Connex Verkehr GmbH. Er ersetzt damit Jean-Michel Herrewyn, der einer anderen Tätigkeit innerhalb des Mutterkonzerns Vivendi Environment nachgeht. Die Connex Verkehr GmbH ist die Mutter-

gesellschaft dreier weiterer Unternehmen, nämlich der Connex Regiobahn GmbH, der Connex Stadtverkehr GmbH und der Connex Cargo Logistics GmbH.

Dr. Hans Eberhard Birke ist seit dem 1.1.03 der neue Leiter der Verkehrspolitik im Vorstandsressort Marketing der DB AG.

Prof. Dipl.-Ing. Erich Thiemer verstarb am 11.02.03 im Alter von 93 Jahren. Thiemer war einer der Gründungsväter der DVWG.

Dipl.-Ing. Dietmar Lübke, zuletzt Mitglied der Konzernleitung der DB AG – vorher u.a. auch Vizepräsident des BZA München, schied am 31.3.03 aus dem aktiven Dienst bei der DB AG aus.

Helmut Steininger, langjähriger Landesgeschäftsführer des Bundes Naturschutz Bayern und Mitglied des Beirates der GRV, die er mit Rat und Tat unterstützt hat, ist zum 31.3.03 aus seinem Amt und auch aus dem Beirat der GRV ausgeschieden.

Dr.-Ing. e.h. Horst Weigelt, zuletzt Beauftragter der Konzernleitung der DB AG für Nordbayern, hat am 7.4.03 sein 75 Lebensjahr vollendet.

Wolfgang Hahn wurde neuer Leiter der Abteilung Strassenbau und Strassenverkehr im BMV: Er löst Dr. Hans-J. Huber ab, der bereits im Oktober 2002 in den Ruhestand ging.

In einem Festakt am 22.5.03 in Bonn ist der langjährige Präsident des Eisenbahnbundesamtes (EBA), **Dipl.-Ing. Horst Stuchly**, von Ralf Nagel, StS im BMV, verabschiedet worden. Gleichzeitig wurde **Armin Keppel** zum Präsidenten des EBA ernannt. Keppel war früher bei der DB AG und über 25 Jahre im BMV tätig.

Dr.rer.pol. Christoph Seidelmann, Vorstandsmitglied der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr, wurde am 19.4. 60 Jahre.

Dipl.-Ing. Erwin Redecker, früher Leiter des Fachbereichs Produktion in der damaligen Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, wurde am 18.4. 75 Jahre.

Rechtsanwalt Reiner Metz (42) wurde neuer Geschäftsführer des VDV. Sein Vorgänger Dr.jur. Thomas Muthesius ging nach 14-jähriger Tätigkeit in den Ruhestand.

Stefan Garber (bisher bei der DB AG für den zentralen Einkauf zuständig) wurde Nachfolger des Herrn Dr. Rausch, als Generalbevollmächtigter direkt unterhalb des Vorstandes.

Dr. Horst Föhr, Vorsitzender der DB Services, verlässt die DB AG auf eigenen Wunsch. Nachfolger wird zum 1.7. Dr. **Lutz Bücken** (ehemals Lahmeyer AG,RWE).

Der Vertrag von **Klaus Daubertshäuser**, Marketing-Vorstand in der Holding der DB AG, wurde um drei Jahre verlängert.

Hermann Graf von der Schulenburg, bisher Konzernbevollmächtigter der DB AG für den Freistaat Bayern, wechselt nach Berlin und nimmt dort den neu geschaffenen Posten „Bevollmächtigter beim Vorstandsvorsitzenden" wahr. Sei Nachfolger ist **Klaus Dieter Josel** (bisher Leiter der bayerischen Nahverkehrstochter DB Regio).

Hubert Gleixner, bisher Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein/Ruhr (VRR), verlässt den Zweckverband. Sein neuer Arbeitgeber wird ab 1.9. die französische Firma Connex sein.

Dr. Jürgen Heyer, ehemaliger Verkehrsminister von Sachsen-Anhalt, wurde zum Aufsichtsratsvorsitzenden der Scandlines AG gewählt.

Prof. H. Brändli, ordentlicher Professor am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme an der ETH Zürich, wurde 65 Jahre.

Leserzuschrift

Dr.-Ing. e.h. Helmut Maak, Neustadt i.d..Obpf., begleitet die GRV-Nachrichten kritisch. In der letzten Nummer sind ihm folgende Themen besonders aufgefallen:

Zu „Extrem negative Meinung von der Bahn:" (S.2)
„Malmström bezeichnet die kurzfristigen Kapazitätsreserven mit 30 % und hofft auf Verlagerungseffekte aus der Maut."
Maak: Alle Fachleute des Verkehrsmarktes halten bei der gegebenen Netzkonzeption derartige Hoffnungen für absurd. Die Aussage von Herrn Malmström ist nichtssagend, sie ist pauschal und bezieht sich offensichtlich auf keinen der überlasteten Verkehrskorridore. Sie spricht aber gegen den dringend notwendigen Verkehrsausbau.

Zur Aussage von Heinz Hillebrecht, Direktor der Generaldirektion für Energie und Transport bei der EU-Kommission: u.a. „Er könne sich Gütertransport ohne die Bahn vorstellen":
Maak: Eine nüchterne und ehrliche, jedoch sehr schmerzhafte Aussage, die unsere Verkehrspolitiker und die Bahnen nicht wahrhaben wollen.

Zu: Schwierigkeiten im Ausbau des europäischen Hochleistungs- und Hochgeschwindigkeitsverkehrs (S.16)
Maak: Endlich erkennt ein Technikvorstand der DB AG, dass ETCS für die Bahnen Europas in ihrer tristen Wirtschaftslage nicht zu bezahlen ist. Ob das die Industrie (wie z.B. Siemens) hinnehmen wird? Soll ihr womöglich auch das Geschäft mit den Mehrsystemloks in die Binsen gehen? Meines Wissens wird der Lokwechsel im grenzüberschreitenden Verkehr das erste Mal in der Öffentlichkeit als weniger bedeutsames Problem dargestellt. Gut organisiert dauert er tatsächlich gerade 10 Minuten. Herrn Dr. Rausch muss zu seiner ehrlichen Einschätzung gratuliert werden. Ob er sich aber mit dieser für die Industrie sehr ungewohnten Haltung, ohne die uneingeschränkte Unterstützung des Gesamtvorstands und des Aufsichtsrates auf seinem Posten noch lange halten kann?

Zu: Bahnchefs fordern bessere Rahmenbedingungen (S.16)
Maak: Es ist sehr zu begrüßen, dass sich die Bahnchefs von 19 Ländern und das EU-Parlament in ihrer Beurteilung der Lage einig sind.
Beide Resolutionen sollten ohne Abstriche die unumstössliche Grundlage der europäischen Verkehrspolitik sein.

EU-Osterweiterung Auswirkung auf den Schienenverkehr (S.17)
Maak: Ohne den Ausbau eines europäischen Güterverkehrsnetzes wird es nicht möglich sein, die Güterverkehrsleistungen der Bahn in der bisherigen EU gegenüber 1997 bis 2015 zu verdoppeln!
Die Einschätzung von Herrn Jarzembowski überzeugt mehr als andere übertriebene Erwartungen. Es wird bei den erwarteten Verkehrszuwächsen mit erschreckenden Prozentzahlen operiert. Über Verkehrsmengen wird wenig oder gar nicht berichtet. Allein der alpenquerende Güterverkehr beträgt mengenmäßig schon heute das Zehnfache des Verkehrs mit den sog. MOE-Staaten. Den Netzausbau durch die EU zu finanzieren, wäre angesichts der bekannten Probleme in der bisherigen EU eine folgenschwere Fehlentscheidung! Hierbei auch noch über ERTMS/ETCS nachzudenken, verdrängt jedes Kostendenken, das Herr Dr. Rausch, Technikvorstand der DB AG, erfreulicherweise wieder in den Vordergrund rückt.

Die Lkw-Maut kommt (S.17)
Maak: Die Stellungnahme von Dr. Georg Jarzembowski sollte ernst genommen werden. Alleingänge der deutschen Industrie nutzen ihr allenfalls kurzfristig. Den deutschen Steuerzahler belasten sie aber über lange Zeit.

Forderungen der Gewerkschaft Transnet an die Bundesregierung (S.23)
Maak: Die Forderungen bringen nichts Neues. Die „Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik" sollte nicht einseitige Tendenzen allzu offenkundig unterstützen.

Rückbau von Gleisen und Weichen durch DB Netz (S.33)
Maak: Weicheneinsparungen haben sicher nicht das Ziel, die Leistungsfähigkeit des Netzes zu verschlechtern.
„Jede Weiche ist eine zu viel!" Ihre Vorhaltung ist teuer und sie ist für den Fahrbetrieb immer ein Risikofaktor. Leider werden aber Weichen im spurgeführten Verkehr für Überholungen, Kreuzungen und die Abstellung von Fahrzeugen benötigt. Durch die Entmischung auf den Strecken kann auf viele Weichen verzichtet werden. Was Herr Ludwig beklagt, sind nicht fehlende Weichen, sondern fehlende Trassen. Die Strecken sind voll. Mit Weichen schafft man keine zusätzlichen vermarktbaren Fahrplantrassen.

Zur letzten Bemerkung meint die GRV: *Mit einer durch Kreuzungsbahnhöfe unterteilten Strecke (also mit Weichen) kann man mehr Fahrplantrassen unterbringen als ohne Kreuzungsmöglichkeiten. Die DB Netz AG wollte auf der meistbefahrenen bayerischen eingleisigen Strecke von Weilheim nach Garmisch aus Kostengründen eine Reihe von Kreuzungsbahnhöfen auflassen. Alle diese Kreuzungsmöglichkeiten wurden nur durch eine geringe Mehrbestellung von Zügen durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft notwendig und plötzlich auch wirtschaftlich. Ähnlich verhält es sich bei der rechten Rheinstrecke. Durch Rückbau von Weichen wird ihre Kapazität vermindert, was weder Herr Maak noch die GRV wollen.*

Der Aus- und der Neubau von Verkehrswegen bedeutet immer auch Flächenverbrauch und Landschaftsverlust – im Bild das Autobahnkreuz München-Nord. *Foto: dpa*

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

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!

Güter auf die Bahn
so einfach wie – klicken auf
www.mobiler.de

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