

GRV-Nachrichten

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

Verkehrspolitik der EU

EU-Kommissarin zur Maut



Nach dem Willen von EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio soll es den EU-Mitgliedstaaten ausdrücklich untersagt werden, einen Anteil der Mauteinnahmen zum Stopfen von Haushaltslöchern zu nutzen. Ausserdem dürfen die Baukosten von Autobahnen,

die vor mehr als 15 Jahren für den Verkehr freigegeben worden sind, nicht in die Maut eingerechnet werden.

Dies geht aus einem Richtlinienvorschlag der Generaldirektion Energie und Verkehr (DG TREN) zur Anlastung der Wegekosten für den Schwerlastverkehr hervor. Das Dokument zur Änderung der so genannten Eurovignettenrichtlinie wurde beim informellen Ratstreffen der EU-Verkehrsminister anfangs Juli in Neapel vorab an die Delegationen der EU-Mitgliedstaaten und der Kandidatenländer verteilt.

Nach den Vorstellungen der Dienststellen von Kommissarin de Palacio sollen die Einnahmen aus den Straßenverkehrsabgaben ausnahmslos in den Unterhalt der entsprechenden Straßenabschnitte oder in Verkehrsinfrastrukturprojekte zurückfließen. Die Erhebung von Mautgebühren soll sich außerdem auf Straßen des Trans-europäischen Verkehrsnetzes (TEN) und wichtige Ausweichstrecken beschränken. Die Erhebung einer Strassenmaut soll den Mitgliedstaaten für Nutzfahrzeuge ab 3,5 t oder Busse ab neun Sitzplätzen gestattet werden. In die Berechnungen dürfen außer den Bau-, Unterhalts- und Betriebskosten auch die Unfallkosten einbezogen werden.

Die Mautsätze können beispielsweise nach folgenden Parametern variiert werden: Der Länge der zurückgelegten Strecke, dem Verkehrsaufkommen, dem Unfallrisiko sowie den Unterhaltskosten, die je nach geographischer Lage oder Straßentyp unterschiedlich hoch sein können.

Zudem sollen Technik und Eigenschaften der Lkw berücksichtigt werden. Dazu gehören Schadstoffklasse, Stoßdämpfer und Achslast. Die Berücksichtigung der Stau-

Inhalt (u.a.)

Verkehrspolitik der EU

EU-Kommission zur Maut	1
Busse und Bahnen dürfen Zuschüsse erhalten	4
Eisenbahnen und die Osterweiterung	5
EU möchte mehr Rechte für Reisende	9

Verkehrspolitik in Deutschland

Grenzüberschreitenden Verbindungen werden ausgebaut	10
München - Lindau wird elektrifiziert	11
Subventionierungen	12
Diesellruss	12

Eisenbahnen

Halbjahresbericht der DB	12
ETCS	13
Organisationsänderungen bei der DB	14
Renaissance der Speisewagen?	16
DB AG macht Preise billiger	16
ICE-TD eine Fehlkonstruktion?	17
Leistungen des VDV im Güterverkehr	19
Aus DB Cargo wird Railion	19
GVZ Ingolstadt	20

Wettbewerb

Züge bekommen Noten	23
3. Interconnexlinie in Betrieb	26
Connex wird nach Sylt fahren	27
Liste der Güterverkehrs-EVU	29

Andere Verkehrsträger

Busreisen sollen sicherer werden	30
Transrapid in China gefährdet	30

Umwelt

Auto-Umwelt-Liste	31
-------------------	----

Ausland

SBB optimiert Wagenladungsverkehr	32
ÖBB in 2002	32
Slowenische Eisenbahnen	33
Privatisierung der Russischen Bahnen	34
Italiens Eisenbahnen schreiben Gewinn	35

Verschiedenes

Prognosen	38
-----------	----

Personalia

39

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

der Mobiler[®]

schiebt - und - schiebt...

z.B. in der Schweiz

wöchentlich 1000 Container zwischen Straße und Bahn



Palfinger Bermüller GmbH · Regio Cargo® Transporttechnik www.mobiler.de

kosten ist zunächst hingegen fakultativ. Erst von Juli 2008 an will die Kommissarin dies verbindlich vorschreiben. In Ausnahmefällen sollen auch höhere Mautgebühren möglich sein. Dies gilt für unter Umweltaspekten besonders sensible Regionen. Die Mittel müssen aber ausschließlich zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in derselben Region oder auf derselben Achse verwandt werden. Der Entwurf beschränkt die Möglichkeit der Querfinanzierung auf Bergregionen wie die Alpen und die Pyrenäen.

Durch die streckenbezogene Maut sollen die Abgaben für den Schwerlastverkehr insgesamt nicht steigen. Zur Kompensation können die Mitgliedstaaten künftig die Kraftfahrzeugsteuer senken oder vollständig streichen.

Der Entwurf von Verkehrskommissarin Loyola de Palacio muss in einer ersten Phase die Interservice-Konsultation durch die verschiedenen Direktionen der EU-Kommission durchlaufen. Voraussichtlich wird der Vorschlag auf der letzten Sitzung der Kommission vor der Sommerpause am 23. Juli verabschiedet.

Die GRV meint: Sollten die Vorschläge von Loyola de Palacio Massstab werden, würde die deutsche Maut in ihrer jetzigen Form obsolet.

Allianz pro Schiene kritisiert Entwurf der EU-Wegekostenrichtlinie EU-Kommission ignoriert Umwelt – keine Kostenwahrheit im Verkehr

Die Allianz pro Schiene hat den im Juli veröffentlichten Entwurf für eine EU-Wegekostenrichtlinie scharf kritisiert. „Der Entwurf muss verbessert werden, sonst wächst die LKW-Lawine weiter und ihre Kosten werden weiterhin auf die Steuer- und Krankenkassenbeitragszahler abgewälzt“, kritisierte Geschäftsführer Dirk Flege.

Die EU-Kommission ignoriere in ihrem Vorschlag für Straßenbenutzungsgebühren die Schäden an Umwelt und Gesundheit, die der LKW-Verkehr verursacht und verfehle deshalb ihr Ziel, mehr Kostenwahrheit im Verkehr zu schaffen.

Der Richtlinienentwurf sieht vor, dass Mautgebühren nur die Kosten für den Bau und Erhalt von Straßen abbilden. An externen Kosten dürfen nur Unfallkosten eingerechnet werden, die nicht von Versicherungen abgedeckt sind. Umwelt-, Gesundheits- und Staukosten werden nicht berücksichtigt.

Die Allianz pro Schiene wies auf eine Studie von INFRAS/IWW hin, die die verkehrsbedingten Umwelt- und Gesundheitskosten in der EU auf jährlich 530 Milliarden Euro beziffert. Bezieht man Staukosten mit ein, entsprechen die externen Kosten des Verkehrs rund 10 % des BIP in der EU. 92% dieser Kosten verursacht der Straßenverkehr. Laut INFRAS/IWW werden diese Kosten bis 2010 um 42 % steigen – wenn sich die europäische Verkehrspolitik nicht ändert.

Die GRV stimmt mit der Auffassung der Allianz pro Schiene

überein. Sie hat an vielen Stellen der zurückliegenden GRV-Nachrichten immer wieder darauf hingewiesen, dass der Strassenverkehr auch die externen Kosten tragen muss. Solange diese nicht in die Rechnung einbezogen werden, hat die Schiene kaum Aussicht, dass ihr Anteil am Verkehrskuchen bis 2015 verdoppelt werden kann, im Gegenteil die Anteilsraten gehen zurück. Die EU verzichtet bis heute auf eine vorsorgende Verkehrspolitik.

De Palacio kippt Mauttermin 31.8.03

Die deutsche Maut konnte nicht wie geplant vom 31. August an erhoben werden. Der Grund: Die EU-Kommission leitete ein formelles Beihilfeprüfverfahren ein. „Solange die Untersuchungen der Kommission nicht abgeschlossen sind, kann die deutsche Maut nicht eingeführt werden“, erklärte EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio.

Der Bundesverkehrsminister verschob den Termin auf den 2.11.03.



Wenn nicht technische Probleme den Start zum 2.11.03 verhindern (Pannen gab es inzwischen genug), könnte der Start klappen, weil anlässlich des Treffens von EU-Präsident Prodi und Bundeskanzler Schröder die Maut von der Harmonisierung für die deutschen Lkw-Unternehmen getrennt wurde.

Das wurde auch in einem darauffolgenden Gespräch zwischen der EU-Kommissarin Loyola de Palacio und Bundesverkehrsminister Stolpe bestätigt.

Die Testphase läuft nicht gut, sodass Minister Stolpe auch an dem Termin 2.11. zweifelt.

EuGH-Präsident stoppt vorläufig Tiroler Fahrverbote – Beschluss über einstweilige Verfügung Ende September

Die sektoralen Lkw-Fahrverbote in Tirol, die von 1.8.03 an gelten sollten, dürfen nicht in Kraft treten bis das anhängige Verfahren abgeschlossen ist. Das hat der Präsident des Europäischen Gerichtshofs (EuGH), G. C. Rodriguez Iglesias, angeordnet. Am 23. Juli hatte die EU-Kommission beim EuGH eine einstweilige Verfügung gegen Österreich beantragt.

Die beiden Parteien werden am 27. August zur Sache gehört, entschied Rodriguez Iglesias. Rund vier Wochen später ist mit dem Beschluss des EuGH-Präsidenten zu rechnen. Der Gerichtshof verweist darauf, dass der Beschluss Ende September einer Entscheidung im Hauptverfahren nicht vorgreife.

Es sei beim gegenwärtigen Stand des Verfahrens nicht auszuschließen, dass die von der Kommission angenommene Dringlichkeit tatsächlich bestehe, begründet der EuGH-

Präsident seine vorläufige Entscheidung. Ausserdem sei auf den ersten Blick nicht ersichtlich, dass der Aufschub der Tiroler Maßnahmen das erklärte Ziel ernstlich beeinträchtigt, die Luftqualität zu verbessern.

Nach Ansicht der Kommission stellen die Fahrverbote für bestimmte Güter eine Verletzung der Dienstleistungsfreiheit dar und behindern den freien Warenverkehr innerhalb der Union. Die Tiroler Landesregierung hat am 27. Mai eine Verordnung erlassen, die auf der Inntal-Autobahn (A 12) zwischen Kundl und Ampass ein Verkehrsverbot für Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 7,5 t oder mehr vorsieht, die folgende Güter befördern: Getreide, Rundholz und Kork, Nichteisen- und Eisenerze, Steine, Erden und Aushub, Kraftfahrzeuge und Anhänger sowie Baustahl.

Busse und Bahnen dürfen Zuschüsse erhalten Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 24. Juli 2003

Deutschlands Kommunen atmen auf: Der Europäische Gerichtshof entschied, dass sie Zuschüsse für die Müllabfuhr oder den Öffentlichen Nahverkehr nicht automatisch in Brüssel genehmigen lassen müssen. Die EU-Kommission kann solche Zahlungen aber verbieten, wenn sie den Wettbewerb behindern.

Staatliche Zuschüsse, die Unternehmen für die Erfüllung öffentlicher Aufgaben erhalten, gelten nicht als Beihilfen und müssen deshalb nicht in Brüssel angemeldet werden, entschied der EuGH. Das Urteil war mit großer Spannung erwartet worden. Schließlich ging es nicht nur um die Frage, wie staatliche Finanzhilfen für öffentliche Dienstleistungen europarechtlich definiert werden. Es ging auch darum, ob sich die EU-Kommission zu einer noch umfassenderen Kontrollbehörde entwickelt.

Nach dem Urteil ist klar, dass die Länder und Gemeinden in der EU zunächst selbst über Finanzhilfen für die öffentlichen Dienste entscheiden dürfen. Dazu zählen Müllabfuhr, Kanalisation, Wasserversorgung, Nahverkehr und andere Bereiche der Daseinsvorsorge. Die Kommunen müssen bei den Kompensationszahlungen an private Betriebe, die öffentliche Aufgaben wahrnehmen, bestimmte Voraussetzungen einhalten. So müssen sie die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Betriebe klar definieren und die Zahlungen nach Faktoren berechnen, die objektiv, transparent und vorab möglichen Konkurrenten bekannt sind. Die Kommunen dürfen nur einen kostendeckenden Ausgleich zahlen. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, könne davon ausgegangen werden, dass ein Unternehmen durch die staatlichen Zuschüsse keine Finanzhilfe erhalte, die ihm Wettbewerbsvorteile verschaffe. Dann habe der Ausgleich nicht den Charakter einer staatlichen Beihilfe. Beschwerd sich ein potenzieller Wettbewerber über die Zahlungen, kann die EU-Kommission den Fall nach wie vor untersuchen und ggfs. eine Reduzierung

der Zuschüsse fordern. Dies tut sie, wenn die Kompensation höher ist als die Sonderlast, die der Betrieb nicht durch marktwirtschaftliche Erlöse abdecken kann, etwa weil ein Busunternehmer Strecken mit wenigen Passagieren bedient. Die zweite Voraussetzung für Brüsseler Handeln ist, dass der Betrieb die überhöhten Zahlungen benutzt, um Konkurrenten auf Wettbewerbsmärkten zu schwächen.

Weil seine Kontrollkompetenzen gewahrt bleiben, ist EU-Wettbewerbskommissar Mario Monti mit dem Urteil zufrieden.

Die Bundesregierung begrüßte das Urteil. Nun gebe es eine deutliche Abgrenzung der zuvor verwischten Verantwortungsbereiche. Der EuGH habe den Mitgliedsstaaten Kompetenzen zurückgegeben, die die Kommission bisher für sich beansprucht habe. Die Entscheidung schaffe Klarheit für die weitere Übertragung öffentlicher Aufgaben auf private Betreiber.

Beim zugrunde liegenden Fall bekam die Firma Altmark Trans für den Linienbusverkehr im Landkreis Stendal auch auf unrentablen Routen Zuschüsse aus öffentlichen Kassen. Ein Konkurrenzunternehmer sah darin verbotene staatliche Beihilfen und klagte.

Europas Staats- und Regierungschefs haben die Kommission damit beauftragt, einen Orientierungsrahmen für die öffentlichen Dienstleistungen zu erstellen.

EU-Minister einig über EU-weite Bußgelder

Deutsche Behörden kassieren bei deutschen Lkw-Fahrern für verkehrsverstöße im EU-Ausland.

Nach jahrelangem Tauziehen konnten sich die EU-Justizminister im Juni in Brüssel auf eine EU-weite gegenseitige Anerkennung von Geldbußen ab 70 Euro einigen. Grenzüberschreitend geahndet werden 39 Straftaten, zu denen auch die Verletzung von Verkehrsregeln gehört. Damit werden Strafzettel für Vergehen im Straßenverkehr künftig unionsweit gültig. In einem „Rahmenbeschluss“ wird darauf verwiesen, dass davon auch Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten sowie gegen das Gefahrgutrecht betroffen sind.

Der Polizei und Justiz eines EU-Staates wird es nun möglich, auf ihrem Territorium begangene Rechtsverstöße im EU-Wohnsitzland des Verkehrssünder ahnden zu lassen. So können künftig deutsche Behörden Bussgelder von deutschen Lkw-Fahrern eintreiben.

Die Regelung gilt frühestens ab nächstem Jahr.

Eisenbahnen und die Osterweiterung

Alfons Thoma

Ab 1. Mai 2004 wird die EU 25 Staaten umfassen. Der Beitrittsvertrag für die zehn neuen Mitglieder der EU wurde am 16. April dieses Jahres in Athen unterzeichnet. Die Bevölkerung der erweiterten EU wächst auf fast 480 Mio Einwohner. Der fortschreitende Integrationsprozess innerhalb der EU und nun zusätzlich ihre Erweiterung werden zu einem erneuten Wachstumsschub des Verkehrsaufkommens führen. Bis 2015 wird ein Wachstum des Verkehrs von bis zu 50 % prognostiziert. Manche Spezialisten meinen jedoch, dass ein Grossteil dieses Zuwachses bereits vorweggenommen sei.

Trotzdem wird mit einem erheblichen Mehraufkommen zu rechnen sein, das sicherlich auch zu erheblichen Verkehrsproblemen verschiedenster Art führen wird. Die Verantwortlichen aus Politik und Wirtschaft sind sich in der Mehrzahl darin einig, dass Grundlage aller Strategien zur absolut notwendigen Steigerung der Konkurrenzfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene die Liberalisierung des Sektors, die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und die Einführung eines intramodalen und europaweiten Wettbewerbs der Bahnen sei.

Das haben Ende Mai 2003, anlässlich der EurailFreight 2003 in München, auch die Präsidenten der wichtigsten Bahnverbände in Europa, der UIC, der CER und der UNIFE, in einer gemeinsamen **Deklaration** bestätigt. Das bedeutet, dass die im Eisenbahnsektor verantwortlichen Partner die Notwendigkeit der Marktöffnungen, der Liberalisierung und des Handelns in europäischer Dimension mittlerweile voll erkannt haben und sich auf diesen Strukturwandel einstellen wollen. Man muss jedoch zugeben, dass dieser Prozess ohne die vielen Initiativen und den permanenten Druck der Europäischen Kommission nicht in Gang gekommen wäre.

Deklaration München vom 23. Mai 2003

Die Deklaration liegt nach Rückfrage bei der DB AG nur in englischer Sprache vor. So wurde sie auch in München von Dr. Ludewig (CER) bekanntgegeben. Die GRV (Herr Kammer) hat sie übersetzt. Die nur englische Fassung mag auch der Grund dafür sein, dass sie dem Vernehmen nach nirgends veröffentlicht wurde.

Perspektiven für den europäischen Schienengüterverkehr Eine Herausforderung für Bahnunternehmen, Bahnindustrie und Politik

1. Die erste gesamteuropäische Schienengüterverkehrskonferenz – EurailFreight 2003 – ist einberufen worden vor dem Hintergrund neuer wirtschaftlicher und politischer Rahmenbedingungen für den Bereich des

Schienenverkehrs, wie z.B. wachsender Dimension von internationalem Handel und Industrie, EU-Erweiterung Liberalisierung usw..., um nur einige Beispiele zu nennen.

2. Schon heute sind etwa 50 Prozent des europäischen Güterverkehrs grenzüberschreitend. Deshalb ist die entscheidende Frage für EurailFreight 2003 folgende: Wie können der Schienensektor und die politische Gemeinschaft zusammenarbeiten, um die notwendige Veränderung im europäischen Schienengüterverkehr zu bewirken?
 3. Das explosive Wachstum des Güterverkehrs erfordert einen grösseren Anteil des Schienensektors, der ein starkes Rückgrat für den Verkehr werden muss und die verschiedenen Transportsysteme auf gesamteuropäischer Basis einbeziehen sollte.
- Die Bereitstellung internationaler Dienste hoher Qualität erfordert die Beseitigung von technischen und betrieblichen Hindernissen im grenzüberschreitenden Verkehr. Initiativen wie Brenner Rail Cargo (gemeinsame Initiative von FS, ÖBB und DB), Antwerpen - Bettemburg - Basel (SNCB, CFL, SNCF, SBB), Mannheim - Woippy (SNCF, DB), Transalpine Rail Motorway (SNCF, FS), Pyrenées Common Rail Cross Border Management System (RENFE, SNCF), die Vereinbarung zwischen FS und SZ über die Route Cervignano - Zalog sowie die IKEA-Züge sind repräsentativ für eine zunehmende Zahl von Initiativen zur Überwindung solcher Hindernisse.
 - Die Einrichtung von Güterverkehrskorridoren mit hoher Priorität für den Schienenverkehr, bei denen direkte Verbindungen mit eigenständiger Verkehrsüberwachung und Ein-Halt-Trassen (One Stop) angeboten werden, ist der Schlüssel für eine erfolgreiche Wiederbelebung der europäischen Eisenbahnen.
 - In dieser Hinsicht markiert die Unterzeichnung des RailNet Europe-Abkommens von September 2002 in Berlin einen Meilenstein in diesem Prozess, der es den nationalen Schieneninfrastrukturgesellschaften ermöglicht, europaweite Trassen für „one stop shopping“ (OSS) anzubieten.
 - Die Eisenbahnunternehmen und die Bahnindustrie sind durch AERI (European Association for Railway Interoperability) voll eingebunden in die Vorbereitung von verbindlichen Regeln für die Interoperabilität auf der Schiene, die der Schlüssel sind für die Schaffung eines wirklich offenen und kostengünstigen europäischen Schienennetzwerks. In Übereinstimmung mit der Europäischen Kommission müssen diese Bemühungen schnellstens weiter verfolgt und ein nahtloser Übergang auf die künftige „European Railway Agency“ (Europäische Schienenagentur) organisiert werden.

- Auf lange Sicht wird die R&D-Bemühung (Research und Development = Forschung und Entwicklung) unterstützt durch den Schienen-Sektor (Strategic Rail Research Agenda) und gefördert und finanziert von der EU innerhalb des 6. Rahmenprogramms, neue Lösungen für einen kosteneffektiven, umweltfreundlichen und sicheren Schienentransport hervorbringen.

4. Die Eisenbahnunternehmen sind sich bewusst, dass bessere Qualität, Produktivität und Leistung von höchster Priorität sind. Angesichts dieser Ziele erklären Schienenverkehrs-Unternehmen und Bahnindustrie ihren Glauben an Wettbewerb und Kooperation im Zusammenhang mit einem zunehmend wachsenden einheitlichen europäischen Schienenverkehrsmarkt. Der dramatische Zuwachs sowohl in der Produktivität der Eisenbahngesellschaften als auch in der Umstrukturierung der Bahnindustrie sowie Erfolge im Angebot neuer, preiswerter und zuverlässiger internationaler Produkte und Dienste in den vergangenen Jahren bestätigen, dass die notwendigen Strukturänderungen auf dem Wege der Realisierung sind.

5. Gleichzeitig erkennt der Schienensektor an, dass diese Bemühungen lediglich der Anfang eines herausfordernden Wechselprozesses sind, in dem Eisenbahnunternehmen, Bahnindustrie, Europäische Union und die nationalen Regierungen eng zusammenarbeiten müssen, um den Erfolg dieser Bemühungen innerhalb eines neuen marktwirtschaftlichen Umfeldes sicherzustellen.

- Die erwarteten Zuwächse an Schienenfracht (40 % bis 2010, 100% bis 2020) können nicht auf der vorhandenen europäischen Schieneninfrastruktur erzielt werden. Vielmehr müssen beträchtliche zusätzliche Ressourcen mobilisiert werden, um die erforderlichen Kapazitäten des Schienennetzes und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Bahntechnologie und -industrie sicherzustellen.

- Die europaweite Einführung eines eigenständigen Schienengüterverkehrsnetzes muss als Schlüssel für eine entscheidende Vermehrung des Schienengüterverkehrs auf mittlere Sicht betrachtet werden. Angesichts begrenzter öffentlicher Mittel der einzelnen Länder sind gemeinsame finanzielle Anstrengungen quer durch die ganze Europäische Union notwendig.

- Entscheidend ist ferner, dass in einem intermodalen Wettbewerbsfeld mit freiem Zugang die jeweilige Kosten einschließlich externer Kosten voll angelastet werden, was zusammen mit einer Querfinanzierung die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Ressourcen zur Verstärkung der Schieneninfrastruktur als Garantie für eine nachhaltige Mobilität ermöglicht.

- Innerhalb vorhersehbarer Zukunft wird die Herstellung der vollen internationalen Interoperabilität, insbesondere die stufenweise Einführung eines neuen Zugkontrollsystems (ERTMS), erhebliche Anstrengungen einschliesslich öffentlicher Mittel erfordern. Angesichts der Tatsache, dass eine neue Infrastruktur und bord-eigene Kontrollsysteme entscheidend für die Bereitstellung wettbewerbsfähiger, sicherer, zuverlässiger und pünktlicher grenzüberschreitender Dienste sind, müssen dafür – wie auch zur Förderung technischer Entwicklungen – entsprechende Mittel nutzbar gemacht werden.

Bekanntlich ist die „Liberalisierungstür“ in der Bundesrepublik Deutschland schon weit offen, aber beispielsweise in Frankreich trotz aller Anstrengungen der EU immer noch fast geschlossen. Die EU wird sich nunmehr durch eine härtere Gangart durchsetzen müssen, sonst bleibt die Liberalisierung, von der sich eigentlich alle Politiker einen Zuwachs des Marktanteils der Schiene versprechen, nur ein Papiertiger. Es geht vor allem nicht an, dass ein Land im Ausland die Liberalisierung nutzt, sich im eigenen Land aber versperrt.

Das haben auch die neuen Beitrittsländer zur Kenntnis genommen.

Mit der Erweiterung entsteht jetzt automatisch auch die Verantwortung für die neuen Mitgliedsländer. Einige dieser Staaten hatten während der Jahrzehnte ihres planwirtschaftlichen Umfelds einen Modal Split zu Gunsten der Schiene, der so gross ist, dass wir nur davon träumen können. Mit der Liberalisierung in einigen Beitrittsländern und dem Wegfall der vom Staat verordneten Präferenzen für die Bahnen – aus Gründen des Umweltschutzes eine vernünftige Massnahme – entstehen neue und sehr gravierende Probleme.

Die Europäische Investitionsbank, Luxemburg, hat errechnet, dass 30 Mrd Euro nötig seien, um das Eisenbahnnetz der Beitrittsländer auf EU-Niveau zu bringen. Das derzeitige Investitionsniveau dieser Staaten liege bislang lediglich bei zwei bis drei Mrd Euro jährlich und müsse spätestens bis 2010 auf etwa 10 Milliarden Euro im Jahr erhöht werden, um auf den Nachfragedruck reagieren und angemessene Verkehrsleistungen für die EU erbringen zu können.

In die Schiene investieren, heisst deshalb die Parole!

Die Eisenbahnen der neuen Länder werden abrupt mit neuen Tatsachen konfrontiert, die sie allein nicht bewältigen können. Die bisher schützende Hand des Staates fehlt plötzlich. Es fehlt das notwendige Kapital und dabei ist die Situation in den alten Ländern – wie gezeigt – alles andere als erfreulich. Trotz aller Beteuerungen und Anstrengungen der EU ist die Strasse der Verkehrsträger Nummer 1. Er wird geschont und der Umweltschutz spielt nur eine untergeordnete Rolle. Dabei sind die Strassen ausgelastet

und die Erweiterung ihrer Kapazitäten stösst schon in vielen Fällen an ihre Grenzen.

Was bleibt den Eisenbahnen dieser Länder übrig als zu resignieren.

Wo bleiben die Starthilfen für die Bahnen, die die Bahnen der alten Mitgliedsländer weitgehend erhalten haben. Trotzdem schreiben nur wenige schwarze Zahlen auf niedrigerem Niveau als vor der Liberalisierung. Sind die Bahnen der neuen Länder diesbezüglich nicht allein gelassen?

Aber es verläuft nicht alles im gleichen Massstab. Als Beispiel für die derzeitige Situation soll hier auf **Polen** näher eingegangen werden, dessen Verkehrsprobleme etwas optimistischer angesehen werden können:

Konsequente Realisierung der EU-Vorgaben auf dem Verkehrssektor

Die polnische Regierung hat, getrieben von den hohen EU-Anforderungen als Voraussetzung für den Beitritt grundlegende Strukturreformen im Verkehrswesen eingeleitet:

- Reform des Straßengüterverkehrs,
- Gemeinde- und Steuerharmonisierung ,
- Rechtsangleichung der Vorschriften des gemeinschaftlichen Besitzstands für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste,
- Privatisierung und Reform der PKP entsprechend der EU-Richtlinie 440 (Voraussetzung für die Gründung unabhängiger Unternehmen in den Bereichen Fahrwegbetrieb, Personenverkehr und Güterverkehr),
- Privatisierung der staatlichen polnischen Fluggesellschaft LOT.

Die EU-Anforderungen zur Liberalisierung, Harmonisierung und Wettbewerbsneutralität im Binnenmarkt sind damit in Polen weit konsequenter umgesetzt als in Teilen Westeuropas und unterliegen deutlich weniger „local content“-Wirkungen als zum Beispiel der deutsche oder französische Markt.

Der Modal Split in Polen zeigt die in Westeuropa bereits vollzogene Entwicklung. Während der Bahnanteil in 1991 bei gut 61 % und der Straßenanteil bei 38 % lag, haben sich die Verhältnisse inzwischen nahezu umgekehrt. 2001 lag der Schienenanteil bei 41 Prozent, der Straßenanteil bei rund 58 Prozent. Andere Verkehrsträger sind auf Grund ihrer geringen Größe zu vernachlässigen. Die EU geht davon aus, dass sich dieser Trend bis 2015 weiter fortsetzen wird, sie verfolgt allerdings das Ziel, den Schienenanteil bei 35 % zu stabilisieren. Die Erfahrung aus Westeuropa lehrt allerdings, dass ein solches Ziel nur zu

realisieren ist, wenn die Investitionen in eine leistungsfähige Infrastruktur konsequent betrieben werden. Insofern steht auch die EU in der Pflicht, die Infrastrukturinvestitionen in Polen weiter zu verstetigen.

Im Personenverkehr macht in 2001 der motorisierte Individualverkehr 73 % aus, der Schienenverkehr 11 % und der innerstädtische ÖPNV 16 %. Auf Grund der hohen Transportintensität geht man davon aus, dass gerade der Eisenbahnverkehr in Polen deutlich profitieren wird, da er bei den transportintensiven Massengütern systembedingte Vorteile ausspielen und auf eine entwickeltere Infrastruktur als der Straßenverkehr zurückgreifen kann.

Die Verkehrsinfrastruktur in Polen hat noch die folgenden Mängel, die sukzessive beseitigt werden müssen, um in der EU konkurrenzfähig zu sein:

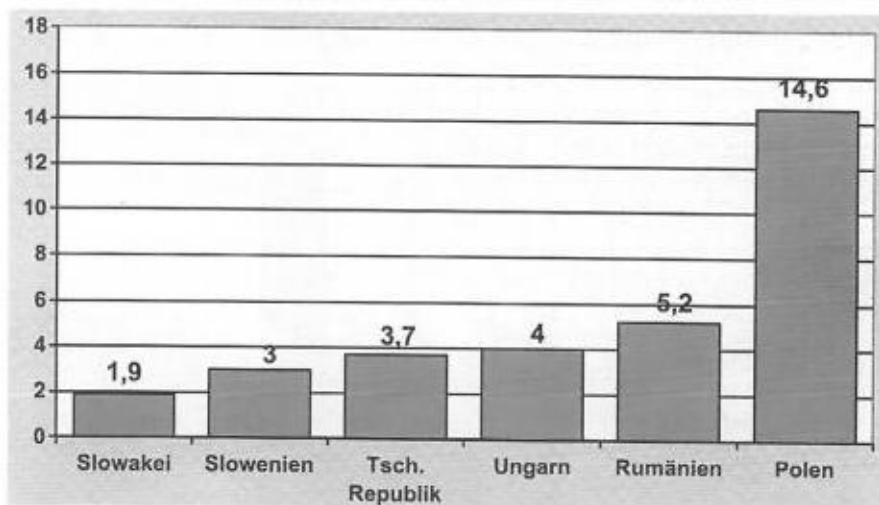
- ein zu geringer Autobahnanteil,
- zu geringe Straßen- und Schieneninfrastruktur für den grenzüberschreitenden Verkehr,
- das Fehlen multifunktionaler Güterterminals und ein dementsprechend geringer Anteil von kombinierten Ladungsverkehren,
- beträchtlicher Rückstand bei der Instandhaltung und Modernisierung von Straßen, Eisenbahnstrecken und Binnenwasserstraßen,
- ein unzureichender Grad der Wartung sowie mangelhafter Service.

Verkehrsträger Straße

Die Defizite des polnischen Straßennetzes liegen bei einem Anteil von 3 % Schnellstraßen am Gesamtstraßennetz und einen Autobahnanteil von 0,15 %. Der Transport stützt sich auf Landesstraßen, deren Gesamtlänge 45 700 km beträgt. Der wichtigste Teil des polnischen Autobahnnetzes soll bis 2010 fertig gestellt sein.

Verkehrsträger Schiene

Mit einem Streckennetz von zirka 25 000 km, einer hohen Netzdichte von 76 km/1000 km² und einem erheblichen Grad der Elektrifizierung von 59,5 %, nehmen die polnischen Bahnen die Spitzenposition unter den Beitrittskandidaten ein. Polen hat rund 4500 Gleisanschlüsse und



Investitionsvorhaben (bis 2015) in der Schieneninfrastruktur (in Mrd. Euro)

eine große Zahl von zugehörigen Werksbahnen. Darüber hinaus gibt es einige eigenständige private Eisenbahnen mit eigenen Strecken, teilweise in Schmalspur. Die Investitionen in die Schieneninfrastruktur werden zu wesentlichen Anteilen über EU-Mittel finanziert. Die EU geht bis 2015 für Polen von einem Gesamtinvestitionsbedarf von 13,6 Mrd Euro aus.

Allgemein kann man sagen, dass in Polen der Schienenverkehr angesichts der hohen Transportintensität, angesichts der unbefriedigenden Strasseninfrastruktur, angesichts der EU-Investitionen in die Schiene und angesichts der hohen Bahnaffinität der Güter eine starke Rolle auf dem erweiterten Verkehrsmarkt spielen wird, obwohl auch hier der westeuropäische Strassengüterverkehr alles versuchen wird, möglichst grosse Anteile am Verkehrskuchen zu ergattern.

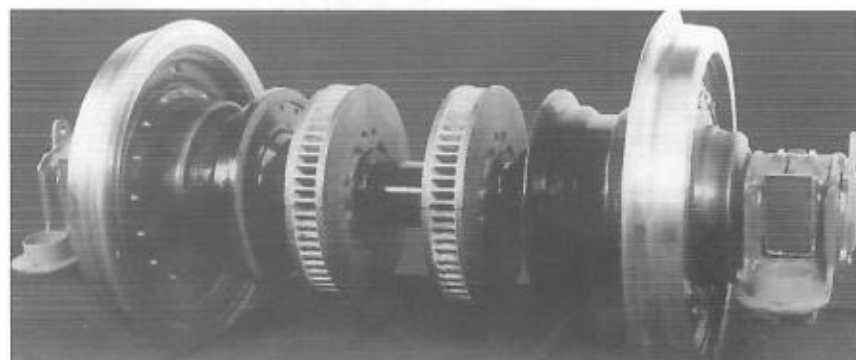
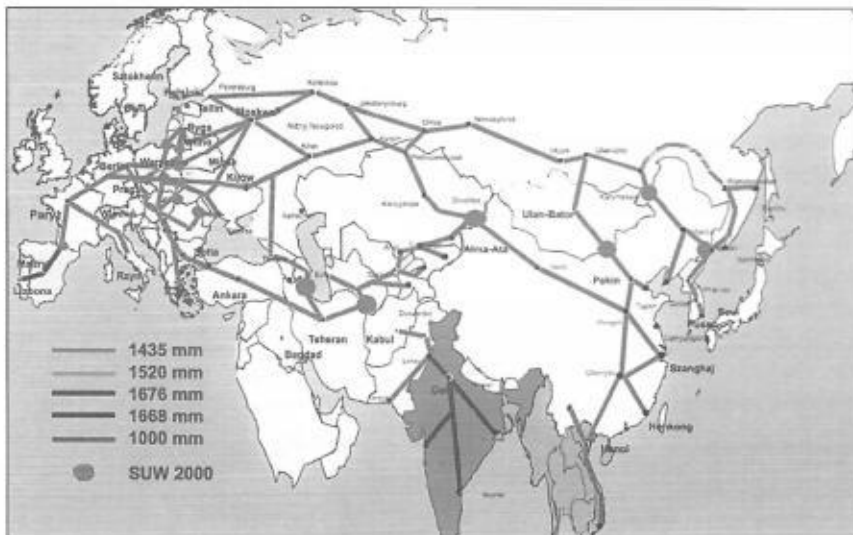
Eine bedeutende Aufgabe in der Interoperabilität hat der Eisenbahnverkehr in Polen zu leisten: Übergang der Züge von der Normalspur auf Breitspur: Die Karte zeigt die Spurweiten der Bahnen in Europa und Asien. Die Polnischen Bahnen haben ein neues automatisches Spurwechsel-System (SUW 2000) im Januar 2003 vorgestellt und getestet. Jetzt soll das System im internationalen Verkehr mit den Bahnen der Ukraine, Weissrusslands und der Sowjetischen Föderation eingeführt werden.

Kehren wir nach dem Beispiel Polens zum Ausgangsthema zurück:

Die europäischen Hilfsprogramme, die jetzt auch in den neuen Mitgliedsländern wirksam werden, helfen **nur die Bahninfrastruktur** zu verbessern. Mit dem Argument der Wettbewerbsneutralität zwischen den Betreibern wird den dortigen Unternehmen jede EU-Hilfe für die notwendigen **Fahrzeuginvestitionen** verwehrt. Wenn dazu noch bekannt ist, dass sich die Investitionen in die Signaltechnik von den Fahrweginvestitionen immer mehr auf das Fahrzeug verlagern, ist diese Entscheidung der EU nicht nur für die neuen Mitglieder sondern auch für die alten nicht zufriedenstellend.

Wenn hier keine Korrektur der Förderungspolitik erfolgt, bedeutet dies Schwächung der Ausgangslage dieser neuen Mitgliedstaaten gegenüber ihren Konkurrenten in Westeuropa und in anderen Ländern. Das kann für die neuen Mitgliedsländer verhängnisvoll werden. Nur wer für den kommenden Konkurrenzkampf eine faire Chance erhält, kann hoffen, durch seine Leistungen und sein Engagement in der neuen Situation zu überleben.

Alle Politiker müssten dafür Sorge tragen, dass durch eine vernünftige Investitionspolitik die Bahnen neuer Mitgliedstaaten überleben können und man dem Ziel einer Angleichung der Lebensbedingungen der neuen Länder an das westliche Niveau näher kommt.



Oben: Spurwechselanlage
Links: Spurwechselsystem SUW 2000

EU will mehr Rechte für Bahnreisende

Europas Eisenbahnen wollen Zugreisenden entgegenkommen, um eine staatliche Ausweitung des Fahrgast-schutzes zu verhindern. „Wir werden unsere Selbstverpflichtung zugunsten der Passagiere kontinuierlich weiterentwickeln“, sagte Johannes Ludewig, Generalsekretär der Gemeinschaft Europäischer Bahnen. Ludewig verspricht, die bisher sehr allgemein gehaltene Verpflichtung im Kontakt mit verschiedenen Verbraucherverbänden zu verbessern.

Die Bahnen sind durch Pläne von EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio alarmiert, die über mehr Verbraucherschutz für Bahnreisende nachdenkt. Ein frühes Konzept sah unter anderem die Pflicht vor, Passagieren bei einer Verspätung von mehr als einer Stunde den vollen Fahrpreis zu erstatten, wenn es sich um eine mindestens zweistündige Reise im Schnellzug handelt. De Palacios Sprecher will sich aktuell nicht auf Zahlen festlegen, verweist aber auf die Praxis einer Schnellbahn, bei Verspätungen von einer halben Stunde ein Drittel des Preises zu erstatten. „Wenn Europas Bahnen ihre Selbstverpflichtung nicht bis Herbst nachbessern, schlagen wir eine Regelung vor“. Für Verspätungen etwa hätten die Bahnen bisher „nichts Substantielles“ vorgeschlagen.

In der Tat sieht die Selbstverpflichtung der Bahnen bisher etwa bei Verspätungen nur vage eine „angemessene Entschädigung“ vor, die in einer Geldleistung „bestehen kann“. Verbandsmanager Ludewig verteidigt diese Formulierung mit dem Argument, man könne nicht für alle Eventualfälle eine bestimmte Leistung garantieren.

Die Selbstverpflichtung soll in den einzelnen Ländern konkret umgesetzt werden. Derzeit handhaben Europas Bahnen die Entschädigung sehr unterschiedlich. Trenitalia etwa erstattet bei ETR-Schnellzügen ab 25 Minuten Verspätung die Hälfte des Fahrpreises, ebenso die französische SNCF bei Thalys-Schnellzügen ab 60 Minuten. Die Deutsche Bahn gewährt bei ICE ab 30 Minuten pauschal zehn Euro. Fast immer haben die Kunden keinen Rechtsanspruch darauf, die ihnen eine EU-Regelung gewähren würde, sondern es sind freiwillige Leistungen. Nach Ansicht von Ex-Deutsche-Bahn-Chef Ludewig bieten die Bahnen „mehr als jeder andere Verkehrsträger in Europa“. Große Unternehmen wie die Deutsche Bahn, Trenitalia oder die SNCF gäben mehr als zehn Millionen Euro jährlich für Entschädigungen aus. Ludewig will die Selbstverpflichtung etwa verbessern, in dem ein Reisender bei der Fahrt durch mehrere Länder seine Entschädigung von einer Bahngesellschaft für die ganze Fahrt bekommen soll. Die Verpflichtung regelt auch zahlreiche andere Fragen wie Informationen über Zugverbindungen, Pünktlichkeit oder die Mitnahme von Fahrrädern.

Eisenbahnliberalisierung: Verfahren auch gegen Deutschland

Die EU-Kommission hat gegen Deutschland und neun weitere Mitgliedstaaten Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. Die Länder haben es bislang versäumt, der Kommission mitzuteilen, dass sie die Vorschriften des ersten Eisenbahninfrastrukturpakets zur Liberalisierung des internationalen Güterverkehrsmarktes in nationales Recht umgesetzt haben.

Immerhin hätten fünf der zehn Mitgliedstaaten ihre Schienennetze bereits für den Wettbewerb geöffnet: Deutschland, Italien, Österreich, Schweden und das Vereinigte Königreich. Den zehn Ländern wurde eine Frist von zwei Monaten eingeräumt, um auf die Vorwürfe aus Brüssel zu reagieren.

Die Kommission untersucht nicht nur die Umsetzung in nationales Recht, sondern auch, ob Gremien wie die Regulierungsbehörde auch tatsächlich eingesetzt wurden. Im September könnten Vertragsverletzungsverfahren wegen unzureichender oder mangelhafter Umsetzung von EU-Gesetzgebung folgen.

Interoperabel

Ein beredtes Beispiel dafür, wie unterschiedlich die Vorschriften für Fahrzeuge bei den europäischen Eisenbahnen sind, zeigt dieser Scheinwerfer der DB-Lok 189: Weil sich die unterschiedlichen Helligkeiten und Lichtbündelungen nicht in einem einzigen herkömmlichen Scheinwerfer vereinigen liessen, setzte der Hersteller Leuchtdioden ein. Damit lassen sich jetzt die 48 verschiedenen Spitzen-Schluss-Signale darstellen.

Stelle man sich vor, ähnliche Probleme gäbe es auch bei den Lastkraftwagen! Man fragt sich immer wieder, was tut eigentlich die UIC in solchen Fällen, in denen eine einheitliche Lösung greifbar ist?



DVZ 8/02

Bundesverkehrswegeplan verabschiedet

Umwelt- und Verkehrsverbände haben die Verabschiedung des neuen Bundesverkehrswegeplans kritisiert. Der Entwurf stehe weder für eine nachhaltige noch für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik, urteilte der Verkehrsclub VCD. Damit lasse die Bundesregierung eine wichtige Chance ungenutzt, die Weichen neu zu stellen und die dramatischen Klima- und Umweltbelastungen in Folge des Verkehrs wirksam zu reduzieren. Von einer Gleichbehandlung der Verkehrsträger könne angesichts neuer Rekord-Investitionen beim Strassenbau ebenso wenig gesprochen werden wie von einem konsequenten Vorrang für Sanierung und Erhalt vor Neubau.

Regierung prüft Anschlussförderung

Antwort auf parlamentarische Anfrage zur Eisenbahnpolitik

Die Bundesregierung will in einem Gutachten klären lassen, ob die staatliche Förderung von Gleisanschlüssen sinnvoll ist. Dies erhielt die CDU/CSU-Bundestagsfraktion als Antwort auf eine große parlamentarische Anfrage. Interessiert ist die Regierung vor allem an der Einschätzung, ob sich über den Bau neuer und die Wiederinbetriebnahme alter Gleisanschlüsse ihr Ziel erreichen lässt, den Schienengüterverkehr bis 2015 zu verdoppeln.

Die Gleisanschlussförderung ist Teil einer Strategie für den Schienengüterverkehr. Sie umfasst außerdem die Förderung des Kombinierten Verkehrs, eine verbesserte Anbindung der deutschen Seehäfen an das Hinterland und die Umsetzung des Konzepts „Netz 21“ der Deutschen Bahn, das eine Trennung schneller von langsameren Verkehren vorsieht. Dass Gleisanschlüsse gefördert werden sollen, stand bereits in der Koalitionsvereinbarung zwischen SPD und Grünen.

Das Gutachten soll auch klären, wie private Gleisanschlüsse erhalten, gestärkt und ausgebaut werden könnten. Hierbei werde untersucht, welche Perspektive eine Förderung hätte und wie eine Förderrichtlinie aussehen könnte. Inwieweit die Vorschläge der Gutachter dann umgesetzt werden, will die Bundesregierung nach Abschluss der Untersuchungen im Gesamtzusammenhang prüfen.

Im Übrigen bescheinigt die Bundesregierung der Deutschen Bahn, sie habe im abgelaufenen Jahr von insgesamt 4,3 Mrd. Euro Bundesmitteln lediglich 151 Mio. Euro nicht verbaut. Von den 4,3 Mrd., die jährlich fließen, seien 2,5 Mrd. Euro Ersatzinvestitionen. Wie hoch der Sanierungsbedarf bei der Bahn insgesamt sei, blieb mit Hinweis auf „interne Finanzdaten des Unternehmens“ unbeantwortet. Noch einige Zeit dauern wird es nach Auskunft der Bundesregierung, die Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Task-

Force Schiene“ aus dem Jahre 2001 umzusetzen. Die Gruppe war eingesetzt worden, um Lösungen zu finden, die sicherstellen, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen das deutsche Schienennetz diskriminierungsfrei nutzen können. Eine Trassenagentur soll dies gewährleisten. Der notwendige Abstimmungsprozess mit den einzelnen Bundesressorts läuft noch, heißt es dazu. Erst dann würden die parlamentarischen Gremien bemüht.

Grenzüberschreitende Verbindungen werden ausgebaut

Am 30. April 2003 unterzeichneten in Görlitz Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe und sein polnischer Amtskollege Marek Pol das Ressortabkommen über die Zusammenarbeit im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr Deutschland/Polen. Hauptinhalt des Abkommens ist die Regelung der Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin-Warschau und Dresden-Wroclaw. Danach wird die Strecke Berlin-Warschau für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h und die Strecke Dresden-Wroclaw für eine Geschwindigkeit von 120 bis 160 km/h ausgebaut. Zudem wird die Strecke Hoyerswerda - Wegliniec vorrangig für den Güterverkehr zweigleisig elektrifiziert hergestellt. Nach Realisierung der Ausbaumaßnahmen werden sich die Reisezeiten zwischen Berlin und Warschau auf unter fünf Stunden sowie zwischen Dresden und Breslau (Wroclaw) auf etwa 3 Stunden und 45 Minuten verkürzen.

Schnellstrecke Erfurt - Nürnberg auch für den Güterverkehr

Stolpe und Mehdorn unterzeichnen Vereinbarung

Die geplante Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Berlin und Nürnberg wird auch den Eisenbahngüterverkehr wettbewerbsfähig machen. Das betonte der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn (DB), Hartmut Mehdorn, bei Unterzeichnung einer Finanzierungsvereinbarung für die Teilstrecke Erfurt-Halle/Gräbers mit Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe am 20.06. in Berlin. Während tagsüber die schnellen Personenzüge mit 250 km/h auf der Neubaustrecke rollen werden, dient die Verbindung nachts dem schnellen Güterverkehr.

Bei der Strecke handelt es sich um einen rund 100 km langen Abschnitt des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8. Das Investitionsvolumen beträgt 1,9 Mrd. Euro. Bis 2015 soll der Abschnitt zur Verfügung stehen.

„Damit ist die Geschichte unumkehrbar“ sagte Stolpe. Zwischen Berlin und München sollen nach den Worten Mehdorns spätestens 2017 Hochgeschwindigkeitszüge rollen. Die Fahrzeit von bislang fast 7 Stunden soll auf die Hälfte reduziert werden.

Das Teilstück zwischen Halle und Erfurt soll rund 1,9 Mrd Euro kosten und bis spätestens 2015 fertig sein. Bekommt

Leipzig die Olympischen Spiele 2012, soll die Strecke schon zu diesem Termin in Betrieb gehen. Die Fahrzeit zwischen Halle und Leipzig soll sich von heute 77 min auf 31 min verkürzen, von Erfurt nach Leipzig bräuchten die Reisenden statt 66 nurmehr 39 min.

Der Chefredakteur der GRV-Nachrichten – seinerzeit Referent im BMV, als die ersten Neubaustrecken genehmigt wurden – erinnert sich, dass die NBS Mannheim - Stuttgart und Hannover - Würzburg damals nur ein notwendiges Nutzen/Kostenverhältnis erreichten und genehmigt werden konnten, wenn auch ein entsprechender Güterverkehr mitbewertet wurde. Aus diesem Grund fiel damals die Neubaustrecke Köln - Rhein/Main durch, weil die parallelen Güterverkehrsstrecken ausreichende Kapazitäten aufwiesen.

Besonders stark werden jedoch die beiden Strecken für den Güterverkehr nicht genutzt. Deshalb erhob so mancher den Vorwurf, die beiden Strecken hätten ebenfalls nur für den schnellen Reiseverkehr genutzt und trassiert werden sollen. Damit hätte man nicht unerheblich Kosten sparen können; sie vergessen aber, dass dann damals keine Genehmigung hätte ausgesprochen werden können und der Hochleistungsschnellverkehr in der Bundesrepublik auf den St. Nimmerleinstag vertagt worden wäre.

Zwischenzeitlich wurde auch Köln - Rhein/Main genehmigt, aber Steigungen zugelassen, die nur den schnellen Reiseverkehr ermöglichen, sodass schwerer Güterverkehr ausgeschlossen ist.

Es ist interessant nunmehr zu hören, dass die Strecke Erfurt - Nürnberg nachts auch für den schnellen Güterverkehr zugelassen wird. Es bleibt zu hoffen, dass der Güterverkehr der DB und ihrer Wettbewerber dieses Angebot auch nutzen werden.

München - Lindau wird elektrifiziert

Alternative zum Brenner

Die Bahnstrecke München-Memmingen-Lindau, bisher eher Stiefkind der Verkehrsplaner in Bund und Freistaat, kann jetzt elektrifiziert werden. Bayerns Verkehrsminister Otto Wiesheu kam am 21.6. mit der „erfreulichen Nachricht“ aus Berlin zurück, dass in den neuen Bundesverkehrswegeplan 100 Millionen Euro in „internationale Projekte Schiene“ aufgenommen werden. Damit stehe jetzt endlich Geld für die – schon seit vielen Jahren geforderte, aber immer wieder vertagte – Elektrifizierung der Strecke zur Verfügung.

Das Engagement Wiesheus für dieses Projekt ist ein weiteres Indiz dafür, dass die bisher ziemlich einseitig auf einen Brenner-Basistunnel fixierte bayerische Verkehrspolitik nun endlich auch andere Transitwege für den Schienen-Güterverkehr über die Alpen ernsthaft ins Blickfeld nimmt. Nicht ohne Grund: Der Brenner-Tunnel lässt vermutlich noch ein Vierteljahrhundert auf sich warten. Damit steigt die Bedeutung des neuen Schweizer Tunnel-systems durch den Gotthard und den Lötschberg, das spätestens 2012 fertig sein wird.

Wenn Bayern verhindern will, dass der internationale

Güterverkehr auf der Schiene künftig am Freistaat vorbeiläuft, muss die Verbindung München - Lindau - Zürich zur Alternative aufgewertet werden. In einer internen „Konferenz Schiene“ in München trat Wiesheu deshalb unlängst vehement für die Elektrifizierung dieser bisher mit Dieselloks bedienten Verbindung ein. Mit Strom-Betrieb werde die Strecke so attraktiv und leistungsfähig, dass dies zu einem höheren Aufkommen im Güter- wie auch im Personenverkehr führen werde. Dies wiederum, so ist man im Haus von Minister Wiesheu überzeugt, werde dann früher oder später auch zu einem zweigleisigen Ausbau dieser Strecke führen. Auch diese Überlegung ist neu: Bislang nämlich setzte man erst auf ein zweites Gleis und danach auf die Elektrifizierung. Die neuen Überlegungen kommen auch den Interessen der Schweiz entgegen. Den Eidgenossen ist nämlich ausserordentlich daran gelegen, den neuen Gotthard-Tunnel an das deutsche ICE-Netz anzuschließen – und zwar nicht nur über die Verbindung Basel-Köln, sondern auch über die Drehscheibe München. Deswegen auch hat die Schweiz angeboten, sich an den Kosten der Elektrifizierung der Strecke München - Lindau mit 50 Millionen Euro zu beteiligen. Ob Berlin das Angebot annehmen wird, ist zur Stunde noch offen. Wiesheu hat schon mal Überzeugungsarbeit im Bundesverkehrsministerium geleistet.

Die GRV vertritt die Auffassung, dass der Schweiz auch sehr daran gelegen ist, dass die Verbindung Zürich - München damit auch beschleunigt wird. Von Zürich bis Lindau ist die Verbindung – auch der österreichische Teil – bereits elektrifiziert. Damit würde der Lokwechsel in Lindau entfallen. Von Memmingen bis Lindau verläuft die Strecke über baden-württembergisches Gebiet, d.h. auch Baden-Württemberg müsste mitmachen. Als sehr eisenbahnfreundliches Land steht dies ausser Zweifel.

Mit dieser Lösung würde Kempten von der internationalen Verbindung abgehängt. Die beiden Städte stritten seit urdenk-



licher Zeit um den Verkehr von und nach der Schweiz. Kempten könnte etwas gewinnen, wenn vernünftiger Weise auch Ulm - Memmingen - Kempten - Immenstadt - Oberstdorf elektrifiziert würde. Dann fehlt bei der Elektrifizierung noch der Ast Kempten - Buchloe. Schwierig dürfte nach Wegfall der internationalen Verbindung der Nachweis für die Wirtschaftlichkeit einer Elektrifizierung Immenstadt - Hergatz werden. Aber ein Ausparen der Elektrifizierung nach einer Elektrifizierung fast aller Allgäuer Strecken dürfte nicht sinnvoll sein.

Subventionskürzungen im Zusammenhang mit der Haushaltssanierung

Auf dem Prüfstand steht auch die **Entfernungspauschale für Pendler**. Der Bundesfinanzminister machte einen Vorschlag, der zunächst nicht unvernünftig erscheint: Benutzer des eigenen Autos dürfen erst ab 20 km Fahrweg die Steuerermäßigungen erhalten, während es für Bahnpendler keine Entfernungsmindestgrenze geben soll. Dies erregte die Gemüter; Gleichbehandlung aller Pendler wurde verlangt. Jetzt soll die Pauschale nurmehr in halber Höhe (20 Cent statt bisher 40 Cent/km) bezahlt werden. Auch gegen diese Lösung gibt es Widerstände. Der BUND plädiert dafür, die Pauschale ganz zu streichen, weil sie die Zersiedelung fördert. Die Pendler sparen heute jährlich insgesamt sechs Mrd an Steuern.

Bundesverkehrsminister Stolpe sieht das anders: Er will die Entfernungspauschale nicht für eine vorgezogene Steuerreform opfern, obwohl diese Pauschale mit zur Zersiedelung unseres Landes beiträgt. Stolpe: „Ich halte die Entfernungspauschale für einen ganz wichtigen Faktor, um Menschen, die pendeln müssen, zu helfen. Sie ist eine Hilfe zur Mobilität und damit auch zur Arbeitsaufnahme. Ausserdem: Spätestens im Bundesrat würde das Unterfangen sterben. Es gibt genug Unterstützer.“ (Aus einem Interview des Rheinischen Merkurs mit Minister Stolpe - Nummer 26/2003)

Dieselryss

Trittin für Filter statt für Steuererhöhung

Bundesumweltminister Jürgen Trittin ist nicht für eine Anhebung der Mineralölsteuer auf Dieselfahrzeuge, sondern für den Einbau von Russfiltern in Dieselfahrzeuge. Das versicherte er bei Vorlage des Jahresberichts des Umweltbundesamts auf einer Pressekonferenz am 23.7. in Berlin. „Das Problem beim Diesel ist nicht, dass er zu wenig Steuern abwirft, sondern dass er zuviel Partikel ausstößt“, versicherte er. Durch die Motorenkonstruktionen der jüngsten Zeit, die auf Treibstoffminderverbrauch ausgerichtet waren, sei der gesundheitsgefährdende Partikelaustritt angestiegen, erläuterte Trittin weiter. Der Minister rechnet damit, dass die EU bis 2005 einheitliche Regelungen festlegt. Bundeskanzler Schröder sprach sich gegen eine Steuererhöhung für Diesel aus.

Die GRV: Die deutschen Autobauer sind gefordert, endlich etwas zu tun, denn bei ausländischen Pkw, z.B. beim Peugeot, gibt es die Filter. Die Mehrkosten, auf die sich die deutschen Autobauer berufen, sind in Wirklichkeit unerheblich.

Schienenverkehr

Allgemein

Halbjahresbericht 2003 der DB AG

Die DB AG berichtet:

Der Geschäftsverlauf des DB-Konzerns war im 1. Halbjahr 2003 insgesamt zufriedenstellend. „Wir haben beim Umsatz erneut zugelegt und unser Ergebnis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich verbessert, was derzeit nur wenige Unternehmen von sich behaupten können“, erklärte Bahnchef Hartmut Mehdorn, „damit liegen wir trotz der nach wie vor schwachen Konjunktur insgesamt auf Kurs“.

Sowohl im Personen- wie im Güterverkehr war der Konzern mit ungünstigen Rahmenbedingungen konfrontiert. Beide Märkte litten unter der unverändert schwachen Wirtschaftslage. Im Personenverkehr machte sich zudem – wie bei anderen Verkehrsträgern auch – die unbefriedigende Lage am Arbeitsmarkt bemerkbar. Im Fernverkehr nahm der Wettbewerb durch die massive Angebotsausweitung der Billigairlines, das aggressive Preismarketing dieser Gesellschaften sowie die preisliche Reaktion der etablierten Fluglinien darauf deutlich zu. Allerdings konnte die erfreuliche Entwicklung des Bereichs DB Regio die Schwäche im Fernverkehr weitgehend ausgleichen. Im Bereich bis 200 Kilometer hatte die Bahn gezielt Verkehr vom Fern- in den Nahverkehr verlagert. Zwischen 200 und 500 Kilometer hat die Bahn gegenüber Vorjahr sogar leicht zugelegt. Über 500 Kilometer kam es dagegen zu Rückgängen vor allem auch auf Strecken in direkter Konkurrenz zu Billigfliegern, die im Gegensatz zur Bahn keine Mineralöl- und Ökosteuer zahlen.

Die GRV meint, dass auch das Preissystem schuld war, das die DB zum 1.8. weitgehend geändert hat.

Alle weiteren Zahlen entnehmen Sie bitte der nachstehenden Übersicht:

Leistungsentwicklung 1. Halbjahr 2003		2003	2002	+/- in %
Verkehrsleistung Personenverkehr	Mio. Pkm	33.888	34.293	-1,2 %
Verkehrsleistung Güterverkehr	Mio. tkm	38.920	39.218	-0,8 %
Wirtschaftliche Entwicklung 1. Halbjahr 2003		2003	2002	+/- in %
Umsatzerlöse	Mio. Euro	13.995	7.694	+81,9 %
darin Außenumsätze des				
UB Personenverkehr	Mio. Euro	5.495	5.477	+0,3 %
DB Fernverkehr	Mio. Euro	1.436	1.652	-13,1 %
DB Regio	Mio. Euro	4.059	3.825	+6,1 %
UB Güterverkehr / Logistik	Mio. Euro			
Railion (Güterverkehr)	Mio. Euro	1.842	1.834	+5,9 %
Stinnes ¹	Mio. Euro	6.081	5.906 ¹	+3,1 %
davon Schenker ¹		(3.384)	(3.047) ¹	+10,4 %
UB Personenbahnhöfe	Mio. Euro	123	115	+7,0 %
UB Fahrweg	Mio. Euro	129	99	+30,3 %
UB Dienstleistungen	Mio. Euro	119	81	+46,9 %
Entwicklung der betrieblichen Ergebnisgrößen				
Ebitda vor Atlasenerstattungen	Mio. Euro	1.387	749	+86,5 %
Ebitda	Mio. Euro	1.387	960	+45,5 %
Ebit	Mio. Euro	176	-52	-
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	Mio. Euro	-143	-235	-
darin				
UB Personenverkehr	Mio. Euro	-92	153	-
DB Fernverkehr	Mio. Euro	-266	50	-
DB Regio	Mio. Euro	174	103	+68,9 %
UB Güterverkehr / Logistik				
Railion (Güterverkehr)	Mio. Euro	67	20	+235 %
Stinnes ¹	Mio. Euro	129	129 ¹	-
davon Schenker ¹	Mio. Euro	(76)	(71) ¹	+7,0 %
UB Personenbahnhöfe	Mio. Euro	2	-13	-
UB Fahrweg	Mio. Euro	-170	-226	+24,8 %
UB Dienstleistungen	Mio. Euro	12	77	-84,4 %
Ergebnis vor Steuern	Mio. Euro	-148	-231	-
Brutto-Investitionen	Mio. Euro	3.178	3.951	-19,8 %
Netto-Investitionen	Mio. Euro	1.967	3.166	-37,9 %
Cashflow vor Steuern	Mio. Euro	1.101	801	+37,5 %
Bilanzsumme	Mio. Euro	47.901	46.023 ²	+4,1 %
Mitarbeiter (ohne Auszubildende)		249.812	250.690 ¹	-0,3 %

Premiere für ETCS auf der Strecke Berlin - Leipzig

An dieser Premiere nahm die Parlamentarische Staatssekretärin, Angelika Mertens, teil. Hartmut Mehdorn, Chef der DB AG, machte der Politikerin klar, dass ETCS in Deutschland ohne Geld aus Brüssel oder von der Berliner

Regierung eine unendliche Geschichte werde. Die DB verfügt seit langem über ein gleichwertiges, bewährtes System, die Linienzugbeeinflussung (LZB). Der Wechsel zu ETCS bringt insofern keinen „Mehrwert“, sondern ist ein Beitrag zur europäischen Vereinheitlichung. Mehdorn rechnete vor, dass ETCS bis zu 20 Jahre zusätzlich zur

vorhandenen LZB betrieben werden müsste. Die doppelten Kosten könnten nicht den Fahrgästen und den Güterverkehrskunden in Rechnung gestellt werden. Der aufwändige Systemwechsel ist nur mit Fördermitteln realistisch. Wenn die europäische Verkehrspolitik den Bahnen diesen Wechsel gesetzlich auferlege, dann müsse auch gesagt werden, wie er finanziert werden soll.

Die Betriebserprobung hat am 7. Juli 2003 zunächst auf dem 111 km langen Abschnitt Jüterbog - Leipzig mit Radio Block Centern (RBC) in Lutherstadt Wittenberg und Bitterfeld begonnen. Insgesamt wurden hier 795 so genannte Balisen eingebaut. Im Norden der Strecke soll 2004 noch der 40 km lange Abschnitt (Berlin-) Ludwigsfelde - Jüterbog mit einem RBC in Jüterbog hinzukommen. Die ortsfesten Signale bleiben für die Züge ohne ETCS in Betrieb. Bis 2004 werden fünf Lokomotiven der Baureihe 101 vollständig mit ETCS ausgerüstet; zur Zeit ist nur eine Lok einsatzbereit, die auch den Testzug zog. Etwa 9000 Loks und Triebwagen müssten entsprechend ausgerüstet werden.

Alcatel und Siemens müssen nun auf der Pilotstrecke Berlin - Leipzig unter den in Deutschland geltenden technischen und betrieblichen Bedingungen die Einsatzfähigkeit von ETCS nachweisen. Die Industrie will in zwei bis drei Jahren serienreife Technik anbieten.

Was machen andere Länder Europas?

Österreich: Die ÖBB wollen ETCS, Level 1, umsetzen. Die Tests auf der Strecke Bruck/Leitha - Nickelsdorf haben begonnen.

Schweiz: In den nächsten Jahren wollen die SBB in fünf Phasen ihr eigenes Kommunikationsnetz in Betrieb nehmen, das auf der Basis des auf der GSM-R-Technik beruht. Dabei ist die Fa. Siemens eingesetzt. GSM-R ermöglicht im Rahmen von ETCS die Datenübermittlung zwischen Betriebsleitstelle und Triebfahrzeugführerpult. Daneben dient es auch als universelle Standardkommunikationsschnittstelle für zahlreiche betriebliche Anwendungen und Serviceleistungen für den Kunden. Für das Gesamtprojekt veranschlagen die SBB 376 Mio CHF.

Belgien: Die SNCB schloss mit der Fa. Siemens einen Vertrag für den Ausbau des GSM-R Mobiltelefonnetzes. Die Vertragssumme beträgt 135 Mio Euro, mit denen 3000 Streckenkilometer der SNCB ausgerüstet werden sollen.

Spanien: Die RENFE schrieben die Anpassung des AVE-Funksystems auf der Verbindung Madrid - Sevilla aus, die für einen Betrag von 7,6 Mio Euro an die GSM-R-Technik angepasst werden soll.

Die GRV hat schon mehrfach in den GRV-Nachrichten darauf hingewiesen, dass ETCS, das künftige europäische Signalsystem, nur mit Unterstützung durch Brüssel realisiert werden könne. Sie weist weiter darauf hin, dass ein gut organisierter Lokwechsel an der Grenze weniger als 10 Minuten dauert. Dies dürfte im Güterverkehr sicher hinnehmbar sein.

Mehr Trassenanmeldungen

Für den Jahresfahrplan 2004 sind bei der DB Netz AG bis zum Ablauf der Bestellfrist am 14. April 2003 rund 46700 Trassenanmeldungen eingegangen, 1,6 % mehr als im Vorjahr. Es schliesst sich die zweimonatige Konstruktionsphase an, in der die Anmeldungen mit Hilfe eines Computerprogramms in konkrete Trassen umgesetzt werden. Anschliessend verbleibt den EVU zur Prüfung der Vorschläge vier Wochen Zeit.

Deutsche Bahn zahlt Bundesmittel zurück

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hat von der Deutschen Bahn in den Jahren 1994 bis 2001 insgesamt 1,79 Mrd Euro an zu viel gezahlten Bundesmitteln für den Aus- und Neubau des Schienennetzes zurückgefordert. Die Bahn hat diese Mittel jeweils jährlich an den Bund zurückgezahlt; zuletzt 85 Mio Euro für das Jahr 2001. Der Bund setzt dieses Geld erneut für den Ausbau der Gleisnetze ein. Das Bundesamt und die Bahn sprachen von einem „normalen Vorgang“. Das EBA prüft jährlich, ob das von der Bundesregierung bereit gestellte Geld tatsächlich den Förderanträgen und Planungen entsprechend ausgegeben wurde. Die gesamten Investitionen des Bundes für die Schieneninfrastruktur lagen in dem Zeitraum 1994 bis 2001 bei 29,4 Mrd Euro.

Organisationsänderungen bei der DB AG

Auf seiner Sitzung am 3.7.02 beschloss der Aufsichtsrat der DB AG u.a.:

Im Personenverkehr wird die Organisation noch konsequenter auf die Anforderungen der verschiedenen Marktsegmente ausgerichtet. So wird das bisherige Ressort Nahverkehr auf die neuen Geschäftsfelder Stadtverkehr und Regio aufgeteilt. Der Fernverkehr bleibt als eigenes Geschäftsfeld bestehen und firmiert künftig unter DB Fernverkehr AG (bisher DB Reise & Touristik AG). Das bisherige Ressort Vertrieb/Marketing wird neu gestaltet und auf die Dienstleistung Vertrieb für alle drei Geschäftsfelder fokussiert. Die Teilfunktion Marketing wird zu großen Teilen in die Geschäftsfelder verlagert.

Die Geschäftsfelder und das Profitcenter Vertrieb werden von der neu zu gründenden DB Personenverkehr GmbH geführt. Diese Gesellschaft wird als Holding sämtliche Anteile an der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG und der DB Stadtverkehr GmbH halten. Die neue Führungsstruktur der DB Personenverkehr GmbH mit Dr. Karl-Friedrich Rausch als Vorsitzendem der Geschäftsführung und Aufsichtsratschef der drei darunter angesiedelten Gesellschaften startet am 1. Oktober 2003. Die DB Personenverkehr GmbH ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG.

Neuer Unternehmensbereich der DB AG „Dienstleistungen“

Die Deutsche Bahn (DB) will ihre Kosten weiter verringern und zugleich wettbewerbsfähiger werden. Aus diesem Grund bündelt der Konzern zahlreiche Dienstleistungen in einem neuen Geschäftsfeld. Die Sparten Energie, Fuhrpark, Services, Systems, Telematik und die verbleibenden Bahnausbesserungswerke sind nun im Unternehmensbereich Dienstleistungen zusammengefasst, der von Berlin aus vom ehemaligen RWE-Manager Lutz Bücken geleitet wird.

Der neue Verbund beschäftigt 36500 Mitarbeiter und hat im vergangenen Jahr 5,2 Milliarden Euro umgesetzt.

Die DB-Dienstleistungssparte macht je nach Geschäftsfeld zwischen fünf und zehn % des Umsatzes mit externen Kunden. „Eine deutliche Steigerung des Fremdgeschäfts streben wir nicht an“, betonte Bücken: Der Hauptkunde sei der Bahnkonzern der „in keiner Weise vernachlässigt werden darf“. Das Tätigkeitsfeld des Managers ist weit. Die Bahnausbesserungswerke, die von derzeit 17 auf zehn abgebaut werden, gehören ebenso dazu wie DB Energie, mit 1,3 Milliarden Umsatz der fünftgrößte Energieverteiler in Deutschland. DB Services mit seinen 19000 Beschäftigten kümmert sich um die Sauberkeit und Sicherheit in den Bahnhöfen und Zügen.

Ein gewinnbringendes Wachstumsfeld ist allerdings DB Fuhrpark. Das Unternehmen (Umsatz 2002 160 Mio Euro; acht Mio Euro Gewinn) will bis Ende 2004 seine Mitarbeiterzahl auf 2000 verdoppeln: 60 Prozent des Geschäftes werden außerhalb des DB-Konzerns gemacht; unter anderem mit Fuhrparkmanagement für die Bundeswehr und Unternehmen wie Eon und mit dem Auto- und Fahrradverleih für Privatkunden.

Organisation im Güterverkehr der DB AG

Zusammenfassend heisst es jetzt im Güterverkehr der DB AG:

Für den Direktkundenvertrieb ist **Stinnes** zuständig; Stinnes bemüht sich um das Massengut und um Chemie und Baustofftransporte;

Schenker bleibt im Wesentlichen bestehen, wie sie früher am Markt aufgestellt war. Der Automotivbereich wurde Schenker zugeschlagen (Die Bahn brauchte das logistische Know-how von Schenker).

Railion Deutschland ist reiner Carrier (DB Cargo gibt es nicht mehr!).

Auf die Frage der DVZ, ob es beabsichtigt ist, den Hinweis auf den Schienenverkehr zu tilgen, der mit dem Begriff DB untrennbar verbunden ist.

Die Antwort von Malmström, dem Chef der Güterverkehrssparte der DB AG:

Überall, wo wir den Namen Stinnes sichtbar machen, wird ein DB-Zeichen dabeistehen, um die Zugehörigkeit zum DB-Konzern zu demonstrieren. Wir stehen auch dazu, weil wir glauben, dass wir einen guten Shareholder haben.

Aber man kann nicht ganz oben mit zwei verschiedenen Marken antreten. Da wir uns entschieden haben, Schenker und Stinnes nach vorn zu tragen, werden wir zwar die Zugehörigkeit zum Bahnkonzern demonstrieren, aber die Geschäfte unter dem Logo von Stinnes, Schenker und Railion betreiben.

Die GRV hat einiges Verständnis dafür, wenn die Organisationsform dem tatsächlichen Geschehen bei der Bahn angepasst wird. Doch scheint die Frage berechtigt: Warum ändert die DB AG dauernd ihre Organisation?

Walter Henss schreibt dazu im Verkehrsmanager Heft 3+4 2003 u.a.:

... „So beschäftigt sich das Unternehmen nach wie vor in erster Linie mit sich selbst, z.B. mit ständig neuen internen Organisationsänderungen.

Wie weitreichend diese sein können, erfährt man sehr schnell aus der Gerüchteküche in der Stephensonstrasse in Frankfurt am Main. Dort wird erwartet, dass grosse Teile des Unternehmensbereichs Personenverkehr demnächst nach Berlin umziehen sollen.

Und natürlich wird da ein Zusammenhang mit dem neuen Verantwortlichen für den Personenverkehr hergestellt. Und genauso personalisiert begann auch die Diskussion über den Umzug der Zentrale von Station und Service nach Berlin ...

Welche Folgen ein allzu schneller Umzug nach Berlin für die dortige räumliche Situation der DB Zentrale haben könnte, wenn man weiss, dass sich bereits heute Organisationseinheiten der Konzernzentrale in über 20 Bürogebäuden befinden ...

Aber das sind für Konzernvorstände wohl eher unbedeutende Fragen.

Auch dass ständige grosse und kleine organisatorische Veränderungen auf Dauer und je nach Umfang auch Kosten verursachen, denen derzeit keine entsprechend positive Ertragsentwicklung gegenübersteht, scheint kaum zu interessieren ...“

Personenfernverkehr

Köln - Düren mit 275 km/h

Erstmals hat ein Testzug auf der Ausbaustrecke Köln - Düren (- Aachen) eine Geschwindigkeit von 275 km/h erreicht. Für die Strecke Köln - Düren benötigte der ICE nur 11 Minuten. Die Fahrten sind Teil einer Reihe von Prüf- und Abnahmefahrten für die Inbetriebnahme der Strecke im Dezember dieses Jahres. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird 250 km/h sein. Die Ausbaustrecke Köln - Düren ist auf 40 km zweigleisig neu gebaut worden und ist Bestandteil der geplanten Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris - Bruxelles - Köln / Amsterdam.



DB mobil 8 03

Bahn erwägt Renaissance der Speisewagen

Die Initiative, den gesamten Servicebereich rund ums Bahnfahren auf den Prüfstand zu stellen, geht vom neuen Vorstand für den Personenverkehr, Karl-Friedrich Rausch aus. Er hatte Ende Mai Max Christoph Franz abgelöst, der wegen des umstrittenen Preissystems das Unternehmen verlassen musste. Entscheidungen sind noch nicht getroffen. Beim ICE-3 jedoch will man am angeblich erfolgreichen Bistro-Konzept jedoch nichts ändern.

Deutsche Bahn macht Preise billiger und einfacher

Das am 15. Dezember 2002 bei der Deutschen Bahn (DB) eingeführte neue Preissystem PEP wurde ab 1. August 2003 in einigen wichtigen Punkten korrigiert: So gibt es zwei Bahn-Cards. „25“ (50/100 Euro 2. und 1.Klasse) und „50“ (100/200 Euro). Damit gibt es auf den nicht veränderten Grundpreis 25 oder 50% Rabatt für beliebig viele Reisen in einem Jahr. Dabei sind weder Vorausbuchung noch Benutzung eines bestimmten Zuges nötig; vielmehr bieten die Cards volle Flexibilität in der Nutzung der Bahn. Außerdem gibt es neu eine BahnCard „100“ (3000/5000 Euro), mit der ein Jahr lang das gesamte Netz der DB befahren werden kann, ohne dass noch Tickets gekauft werden müssen. Die Bahn Card „100“ ersetzt die bisherigen persönlichen Netzkarten. Besonders mit der BahnCard „50“ hat die DB eine Forderung der Kunden und Fahrgast-Verbände erfüllt. Bahn-Chef Hartmut Mehdorn sagte (in einer Pressekonferenz am 2. Juli in Berlin), die Bahncards sollten zu Multi-Funktions-Karten weiterentwickelt werden und dann auch in den regionalen Verkehrsmitteln gelten. Verhandlungen mit Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen liefen bereits.

Während sich die Cards besonders für Viel-Fahrer eignen, gibt es eine zweite Rabatt-Schiene auch für Einzelfahrer: Den Sparpreis „25“ und „50“ für Einzelfahrten. Voraus-

setzung ist hier Buchung spätestens 3 Tage vor der Reise und Festlegung auf einen bestimmten Zug. Für jeden Zug werden Karten mit Rabatt nur im Rahmen eines Kontingents verkauft. Hin- und Rückfahrt müssen immer gemeinsam gebucht werden. Wenn ein Wochenende einbezogen wird, gibt es 50 %, sonst 25 % Rabatt. Neu ist, dass auch samstags und sonntags Hin- und Rückfahrt mit 50 % Rabatt möglich sind, also Tagesfahrten. Der Mindestpreis beträgt für diese Tickets jedoch 30/45,20 Euro (2./1. Klasse), so dass sie nicht im Nahverkehr nutzbar sind.

Der Grundpreis bietet nach wie vor mit zunehmender Entfernung bis zu 25 % Rabatt, im Durchschnitt sind es 12 %. Mit der BahnCard „50“ ergibt sich damit auf weiten Strecken eine Ermäßigung bis zu 75 %. Hartmut Mehdorn sagte, er hoffe, dass die neuen Preise derart attraktiv sind, dass wieder deutlich mehr Fahrgäste auf die Schiene geholt und damit die Erlös-Einbußen ausgeglichen werden könnten.

Mehdorn widersprach auch der in der Presse immer wieder verbreiteten Behauptung, die Bahn habe wegen PEP in den ersten Monaten 2003 hohe Verluste erlitten. Zwar seien die Einnahmen im Fernverkehr um etwa 13 % geringer als im Vorjahr. Doch seien die Rückgänge bei Reisen bis 200 km Entfernung vor allem auf die Verlagerung zum Nahverkehr zurückzuführen. Zwischen 200 und 500 km habe sich ein Plus von 1,5 % ergeben, wirkliche Verluste seien nur bei Entfernungen über 500 km zu verzeichnen, was eindeutig auf die unlautere Konkurrenz durch Billigflieger zurückzuführen sei; sie könnten die Bahn unterbieten, weil sie im Gegensatz zu ihr weder Mineralöl-, noch Ökosteuern zu bezahlen brauchten. Insgesamt rechnet Mehdorn für 2003 mit einem Betriebsergebnis nur knapp unter dem des Vorjahres. Die Verbesserung bei DB Cargo werde einen weitgehenden Ausgleich des auch konjunkturbedingt schwächeren Reiseverkehrs ermöglichen. Personenverkehrsvorstand Dr. Karl-Friedrich Rausch: Vor allem die neue BahnCard 50 ist der Renner. Die starke



Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand DB Personenverkehr

Nachfrage nach unseren Angeboten zeigt, dass die Kunden zufrieden sind. Das sind auch die Fahrgastverbände, denen weitgehend die Abkehr der DB vom ursprünglichem Preissystem zu verdanken ist.

Die Deutsche Bahn zieht zwei Wochen nach dem Start des Verkaufs der neuen Preisangebote eine positive Bilanz. Innerhalb von 14

Tagen wurden bundesweit rund 210.000 Bahncards verkauft. Im Durchschnitt sind das 15.000 Karten pro Tag.

Am stärksten nachgefragt ist die neue BahnCard 50. Sie wurde bundesweit in den ersten 14 Tagen etwa 160.000 Mal verkauft. Fast 49.000 Kunden erwarben eine BahnCard 25. Für die neue BahnCard 100 haben sich etwa 900 Kunden entschieden. Vor Einführung der neuen Preisangebote verkaufte die Bahn täglich durchschnittlich 7.000 Karten pro Tag.

Die Verkaufszahlen zeigen, dass unsere Kunden mit den neuen Preisangeboten der Bahn zufrieden sind. „Wir haben uns am 1. August richtig entschieden“, so Jürgen Büchy, Vertriebschef im Personenverkehr der Deutschen Bahn.

ICE-TD eine Fehlkonstruktion?

Der Bruch einer Achse an einem ICE-TD vom 2. Dezember 2002 (so etwas dürfte überhaupt nicht vorkommen. Die Red.) beeinträchtigt den Fahrplan dieser Neigezüge (BR 605) weiterhin. Die Suche nach der Ursache des Achsbruchs dürfte sich noch lange hinziehen, und so verkehren die Züge weiterhin mit deaktivierter Neigetechnik und entsprechend verminderter Geschwindigkeit. In der Folge konnte der Fahrplan auf der Fernverkehrslinie Chemnitz - Nürnberg nicht eingehalten werden, da die Züge rund 30 Minuten länger benötigten als vorgesehen. So setzte die DB AG am 27. April 2003 einen Übergangsfahrplan in Kraft, der bis zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember dieses Jahres Gültigkeit hat. Ziel der DB AG ist die Wiederinbetriebnahme der ICE mit Neigetechnik ab Dezember 2003. Ist dies nicht möglich, sollen laut gut unterrichteten Quellen künftig Neigezüge der BR 612 zum Einsatz kommen, welche die Fahrzeit verkürzen, dafür aber weniger Komfort bieten würden.

Auf Grund neuer Meldungen stehen nunmehr alle ICE TD auf dem Abstellgleis und andererseits erhält der Leser die Nachricht, dass Strecken für den Einsatz der Neigetechnik fit gemacht werden. Wie passt dies zusammen?

Die GRV fragt, wer trägt den Schaden. Wäre es nicht besser gewesen, statt dem ICE TD den bewährten italienischen Pendolino einzusetzen, der dem Vernehmen nach schon seit Jahren ohne Beanstandungen verkehrt?

DB AG startet RIS

Mit einem optimierten Reisenden-Informationssystem (RIS) will die DB AG ihre Kundschaft insbesondere bei Verspätungen und Betriebsstörungen besser informieren. Dabei investiert die Bahn in den nächsten Jahren 220 Millionen Euro. Das RIS ist das Fundament, mittels dem Reisende und DB-Mitarbeiter in Echtzeit über die Betriebslage informiert werden. Es wird im Laufe der nächsten Jahre auf etwa 3600 Bahnhöfe, alle Fernverkehrszüge und rund 70 % der Nahverkehrszüge ausgedehnt.

Das Herzstück des Systems ist der RIS-Server, der im Endausbau rund eine Million Zuglaufmeldungen pro Tag verarbeiten soll. Aufgrund dieser Daten werden die Informationen an das Zugbegleitpersonal mittels SMS verschickt. Daneben werden auch die Abfahrts- und Ankunfts-Tafeln im Internet und die Lautsprecherdurchsagen in zahlreichen Bahnhöfen und später auch in unbegleiteten Nahverkehrszügen mit diesen Informationen gespeist.

Neues zur Nachtzugreise

SparNight wird Dauerangebot bei DB NachtZug, EuroNight, UrlaubsExpress und CityNightline. Günstige Nachtzugreisen jetzt auch nach Dänemark, Österreich, Holland und in die Schweiz: Ab 29 Euro durch Deutschland und Europa

Das vom DB NachtZug bekannte Sonderangebot „SparNight“ wurde zum Fahrplanwechsel am 15. Juni 2003 deutlich erweitert. Es gilt dann dauerhaft nicht nur in den rund 800 DB-NachtZug-Verbindungen, sondern auch im UrlaubsExpress nach Österreich und für die EuroNight Linien Aachen/Köln - Wien, Hamburg - Wien und Berlin - Wien – auch innerhalb Deutschlands und nach Österreich – sowie auf allen CityNightLine-Strecken innerhalb Deutschlands, nach Österreich, in die Niederlande und in die Schweiz. Das Angebot war bisher auf innerdeutsche Verbindungen im DB NachtZug beschränkt. Jetzt geht es zu günstigen SparNight Preisen mit dem DB NachtZug auch nach Kopenhagen und Innsbruck.

Ebenfalls neu ist die Möglichkeit, neben Schlaf- und Sitzwagen die SparNight im Liegewagen zu buchen. Schon ab 29 Euro können sich Reisende in bequemen Sitzwagen bzw. Ruhesesselwagen auf die Nachttour begeben. Im Liegewagen ist die einfache Fahrt ab 39 Euro zu haben und ab 69 Euro pro Person reist man bei einer Belegung mit zwei Personen im Schlafwagenabteil komfortabel durch die Nacht. Besitzer der alten oder neuen BahnCard erhalten auch auf den SparNight Tarif nochmals 25 % Rabatt.

Wer über Nacht mit dem DB NachtZug, dem UrlaubsExpress, dem EuroNight oder der CityNightLine durch Europa reist, profitiert von den zahlreichen Vorteilen einer faszinierenden Nachtzugreise. Im Schlaf gewinnen Gäste durch die abendliche Abfahrt und die zentrale Ankunft am Morgen einen ganzen Tag. Das Ziel ihrer Träume er-

reichen sie ausgeruht ohne zusätzliche Transfers mitten im Herzen der Städte und erweisen zudem der Umwelt einen guten Dienst.

Thalys

Am 1.7 hielt Thalys in Köln eine Pressekonferenz ab, dabei wurde die Bilanz des ersten Halbjahres 2003 mit der Entwicklung der Umsatzzahlen vorgelegt.

Die Gründe für das rückläufige Geschäftsergebnis:

- Rezession im europäischen Transportsektor und in der Tourismusbranche,
- Wegfall der Verbindung nach Genf,
- Rückgang der Freizeitreisen auf der Strecke Paris - Amsterdam,
- Starke Einbussen durch Streiks bei der SNCF und der SNCB (3 Mio Euro),
- Deutschland: Mit Germanwings hat Thalys erneut einen Konkurrenten auf der Strecke Paris - Köln.

Positive Bilanzen:

- Trotz Streik: Stabilisierung des Umsatzes auf der Strecke Paris - Belgien,
- Achse Brüssel - Köln: 75 % Umsatzsteigerung (durch den Wegfall der regulären Strecke; die Fahrzeit beträgt nur 2h 20 min, daher für Flugzeuge uninteressant),
- Pünktlichkeit: 82 % der Züge haben weniger als 5 Min Verspätung,
- Kundenzufriedenheit 86 % , in Confort 1: 91 %.

Germanwings macht dem Thalys auf der Strecke Köln - Paris Umsatzeinbussen von 14 %. Doch: Zu Beginn des Jahres betrug der Anteil von Germanwings am gesamten Schienen- und Flugverkehr zwischen Köln und Paris noch 32 %, dieser ist jedoch im April und Mai auf 28 % gesunken.

Öffentlicher Nahverkehr auf der Schiene

Kostendeckung im ÖPNV verbessert

Die wirtschaftliche Lage des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland hat sich gemäss dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) weiter verbessert. Der Kostendeckungsgrad hat sich nach den jetzt vorliegenden Ergebnissen für das Wirtschaftsjahr 2001 von 68,8 auf 70,5 % gesteigert. Die Gesamterträge seien um 304 Mio Euro (2,9 %) auf 10,61 Mrd Euro gestiegen, die Aufwendungen hingegen lediglich um 1,5 % auf 11,286 Mrd Euro. Die Zahl der Beschäftigten bei den VDV-Unternehmen verminderte sich um gut 2 %, während die Personalaufwendungen um 3,8 % zurückgingen.

Die Fahrgastzahlen – hier liegen die Zahlen für 2002 vor – blieben auf hohem Niveau stabil. Die regionalen und kommunalen Unternehmen erzielten einen Zuwachs um 0,5 %, während die DB Regio einen Rückgang um 2,4 %

verzeichneten. Diese steigerte dafür ihre Einnahmen um 4,1 %, während die übrigen Unternehmen nur 2 % mehr einnahmen.

Im Güterverkehr betrug der Anteil der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen 3,5 % (2001: 2,8 %), was etwa 3 Mrd tkm entspricht.

Deutsche Bahn bestellt Elektrotriebzüge für die Region Rhein-Neckar

Auftrag über rund 90 Mio Euro – mehr Service im Nahverkehr

Die Deutsche Bahn hat Ende Juli an ein Herstellerkonsortium unter Führung von Bombardier Transportation einen Auftrag über die Lieferung von weiteren 20 Elektrotriebzügen (ET) der Baureihe 425.4 vergeben. Ein entsprechender Vertrag wurde jetzt unterzeichnet. Der Auftragswert beläuft sich auf rund 90 Millionen Euro.

Die 20 vierteiligen elektrischen Triebzüge sollen zwischen Sommer 2004 und Frühjahr 2005 schrittweise ausgeliefert werden und bei der S-Bahn Rhein-Neckar zum Einsatz kommen. Das Vorgängermodell der jetzt bestellten Fahrzeuge, der ET 425.2 geht am 14.12.2003 mit der Inbetriebnahme der S-Bahn Rhein-Neckar zwischen Kaiserslautern und Osterburken sowie Karlsruhe und Speyer an den Start.

Die vierteiligen Triebzüge verfügen über 24 Sitzplätze in der 1. Klasse und 180 Sitzplätze in der 2. Klasse. Sie sind jeweils 67,5 Meter lang, durchgängig begehbar und bis zu 140 km/h schnell. Klimaanlage, Fahrkartensysteme, moderne Fahrgastinformationssysteme sowie behindertengerechte Toiletten sorgen für eine komfortable Innenausstattung und einen hohen Reisekomfort.

Regionalverkehr der DB

Zusammenstoß von zwei RegionalExpress-Zügen auf der Strecke Crailsheim - Bad Mergentheim am 11.6.03

Auf der eingleisigen Strecke Crailsheim - Bad Mergentheim zwischen den Bahnhöfen Schrozberg und Niederstettel kam es zu einem Zusammenstoß zweier Regional-Express-Züge. Bei dem Zugunfall kamen fünf Personen ums Leben. Weitere 15 Personen wurden leicht bis mittelschwer verletzt.

Der Unfall ist vermutlich nach Ausfall einer technischen Bahnübergangssicherung auf menschliches Versagen zurückzuführen.

Regio Bahn investiert in Niedersachsen 184 Mio Euro in neue Fahrzeuge

Die Deutsche Bahn AG wird in den nächsten drei Jahren rund 184 Millionen Euro in die Modernisierung ihres Fahrzeugparks für den Nahverkehr in Niedersachsen

investieren, vorbehaltlich der Zustimmung des Landtages zu dem im Januar unterzeichneten Verkehrsvertrag. Unter anderem werden für das Harz-Weser-Netz 27 neue Diesel-Triebwagen der Baureihe 648, zweiteilige LINT-Triebwagen von Alstom, beschafft. Die RegionalExpress-Linie Hannover - Hildesheim - Bad Harzburg - Halle (Saale) wird um drei weitere Triebzüge mit Neigetechnik der Baureihe 612 ergänzt und für den Ausbau des Regional-Express-Netzes werden 31 neue Doppelstockwagen und 16 neue Lokomotiven der Baureihe 146 beschafft.

Schienen-güterverkehr

Die Leistungen des VDV im Güterverkehr

In einer Veranstaltung des VDV, in der vielschichtige Kritik an der Umsetzung der Bahnpolitik durch den Bund geäußert wurde, hielt Dr. Rolf Bender, Vizepräsident Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Mitglied des Vorstandes der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), einen Vortrag. Er führte u.a. aus: „Die NE-Bahnen haben in den vergangenen Jahren mit unternehmerischem Engagement gezeigt, dass attraktive Angebote mehr Verkehr auf die Schiene bringen und dass die Schiene zu Recht ein Hoffnungsträger für die standort- und umweltgerechte Bewältigung der erheblichen Verkehrszuwächse in den nächsten Jahren ist.“ Die NE-Bahnen haben laut Bender ihre Angebote im SPNV seit der Bahnreform um mehr als 230 Prozent ausgedehnt. Seit dem Jahr 2000 hätten die Privat- und Regionalbahnen zudem ihre Verkehrsleistung in jedem einzelnen Jahr um mindestens 50 Prozent gesteigert. Unstrittig sei, dass die Bahnen ihre Angebote auch in Zukunft weiter verbessern müssen, um im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern, vor allem mit der Straße, zu bestehen ...

Wie solle die Verdoppelung im Schienen-güterverkehr erreicht werden, wenn Kapazität und Flexibilität des Netzes durch den politisch verordneten Zwang sukzessive zurückgeschnitten wird, fragte er rundheraus. Genau an diesem Punkt grabe die Verkehrspolitik, nicht die DB Netz AG, den Bahnen das Wasser ab. Öffentliche Infrastrukturverantwortung bei der Schiene muss laut Bender dort, wo der rein unternehmerische Ansatz nicht trägt, die Vorkhaltung von Infrastrukturen einschließen. Dafür müssen neue Finanzierungsinstrumente geschaffen werden ...

Ein besonders wichtiges Anliegen für den Schienen-güterverkehr sei dem VDV die infrastrukturelle Erschließung von Wirtschaftsstandorten durch Gleisanschlüsse, da nach Angaben Benders rund 85 % aller Gütertransporte auf der Schiene über Gleisanschlüsse laufen. Mit einem Förderprogramm für Gleisanschlüsse – etwa nach österreichischem oder Schweizer Muster – könnte die Schwelle zum Umsteigen deutlich abgesenkt werden. Mit vergleichsweise moderaten Förderbeträgen könnten auf diesem Wege nennenswerte Verkehrsmengen von der Straße auf

die Schiene verlagert werden.

Als besonders wichtig umriss Bender die Öffnung der Netze und den diskriminierungsfreien Zugang in Deutschland. Hier sei ein zufriedenstellender Standard erreicht; problematisch sei vor allem die internationale Dimension.

Kombi-Verkehr

Zu „Flickenteppich statt Netzwerk“ DVZ vom 5. August 2003 schreibt Dr. Werner Maywald, Geschäftsführer der Kombiverkehr, Frankfurt, den folgenden Leserbrief:

Wer seriös über den Kombinierten Verkehr schreiben will, sollte es nicht beim Flickenteppich negativer Beispiele belassen, sondern sich einmal bei Europas größtem Netzbetreiber erkundigen. Die Reisegeschwindigkeiten der Züge im Kombi-Netz 2000+ betragen zum Beispiel von Hamburg nach München 93 km/h, von Ludwigshafen nach Lübeck 68 km/h. Die Pünktlichkeitsquote beläuft sich auf über 90 Prozent. Die topografisch schwierige internationale Strecke von München nach Verona wird trotz Ansetzen von Schiebelok und Lokwechsel am Brenner mit einer Reisegeschwindigkeit von 55 km/h und einer Pünktlichkeitsquote von 85 Prozent bewältigt. Das sind nicht nur Hoffnungsträger, sondern von der Transportwirtschaft akzeptierte Leistungsangebote im Kombinierten Verkehr Strasse/Schiene.

Aus DB Cargo wird Railion Deutschland

Der Umbau der DB-Güterverkehrssparte geschieht in einem hohen Tempo. „Ende des Jahres soll die Neuausrichtung abgeschlossen sein“, sagte Malmström der Süddeutschen Zeitung: „Wir brauchen ein neues Unternehmen.“ Ausgelöst wurde dieser Prozess durch die rund 2,5 Milliarden Euro teure Übernahme des Logistik-Konzerns Stinnes im Sommer 2002, immerhin der größte Firmenkauf in der Geschichte der Bahn. Das gesamte Güter- und Logistikgeschäft firmiert künftig unter dem Namen Stinnes, die Unternehmenszentrale siedelt Mitte August mit rund 250 Mitarbeitern von Mülheim/Ruhr nach Berlin an den Leipziger Platz um. Der Name DB Cargo wird zudem verschwinden, der hier gebündelte Gütertransport auf Schienen geht in der Tochter Railion auf.

Also: Seit 1.9.2003 heisst DB Cargo **Railion Deutschland** und ist gemeinsam mit den Schwestergesellschaften Railion Nederland und Railion Danmark verantwortlich für die Transportkompetenz Schiene der Stinnes AG.

Als grösste Güterbahn Europas transportiert Railion 280 Mio t mit 27000 Mitarbeitern. Vorstand von Railion Deutschland ist Dr. Klaus Kemper.

Stinnes hielt Wachstumskurs im ersten Quartal

Der Stinnes-Konzern, die Gütertransport und Logistiksparte der Deutschen Bahn, bleibt auf Wachstums- und Er-

tragskurs. Wie das Unternehmen mitteilt, lag der Außenumsatz am Ende des ersten Quartals mit 3,06 Mrd. Euro um 4,5 Prozent über dem Vorjahreszeitraum. Dazu beigetragen hätten auch die Akquisitionen Joyau und Anterist & Schneider im Verkehrsbereich. Der Rohertrag verbesserte sich gegenüber dem ersten Quartal 2002 um 7,2 Prozent auf 871,7 Mio. Euro. Gegenüber dem bereits sehr starken Vorjahresquartal steigerte Stinnes das Betriebsergebnis erneut um 10,9 Prozent auf 64,1 Mio. Euro und das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (Ebit) um 7,1 Prozent auf 76,3 Mio. Euro. Der Schenker-Aussenumsatz und -Ertrag stiegen um zehn Prozent.

Die GRV: Das sind alles schöne Daten, aber es der Durchbruch zu mehr Güterverkehr auf der Schiene ist, bleibt nach wie vor fraglich.

Lufthansa übernimmt Bahn-IC-Kurierdienst

Die Kurierdienst-Tochter „time matters“ der Lufthansa übernimmt zum 1. Juli Management und Vertrieb des IC-Kurierdienstes der Deutschen Bahn. Die Kooperation sieht vor, dass die Bahn weiterhin für den Transport verantwortlich ist. Die Kurierstücke können wie bisher an den 140 Bahnhöfen mit ICE- oder InterCity-Halt aufgegeben werden. Der Empfänger kann das Gut bei Ankunft des Zuges entweder am Zielbahnhof abholen oder es sich nach Hause liefern lassen. Das bisherige Bahnangebot soll nun mit dem ähnlichen Lufthansa-Service „same day“ verknüpft werden, das bislang an 19 deutschen Flughäfen angeboten wird.

Die GRV fragt sich, warum dieser Dienst der Lufthansa übertragen wurde. Kann die Lufthansa ihn lukrativer betreiben? Was erhält die Bahn für ihre Dienstleistung?

GVZ für Deutschland fast komplett

Der Aufbau eines Netzes von Güterverkehrszentren (GVZ) in Deutschland ist so gut wie abgeschlossen. Von dem im Bundesverkehrswegeplan 1992 von den Ländern beim Bund angemeldeten 42 GVZ-Standorten sind nach Angaben der Deutschen GVZ-Gesellschaft (DGG) inzwischen 33 in Betrieb, in Bau oder in der festen Planung.

Dies sei „ein respektables Ergebnis“, sagte die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Angelika Mertens, auf einer Veranstaltung der DGG aus Anlass ihres zehnjährigen Bestehens.

Die Staatssekretärin sprach sich dafür aus, den Kombinierten Verkehr durch ein nationales Pact-Programm zu fördern, räumte allerdings ein, dass der Bundesfinanzminister bisher nicht zu den Befürwortern dieser Pläne des Verkehrsministeriums gehöre. Es werde allerdings Möglichkeiten geben, bei den parlamentarischen Beratungen des Bundeshaushalts 2004 im Interesse des KV nachzubessern.

Heftige Kritik übte die Staatssekretärin an der Lobbyarbeit der Binnenschifffahrt. Die Wasserstraße sei der Verkehrsweg, der ökologisch besonders vorteilhaft sei und noch über erhebliche Kapazitätsreserven verfüge. Es sei aber gegenwärtig politisch leichter, Straßenbau- als Wasserstrassenbaumaßnahmen durchzusetzen, weil die Binnenschifffahrt in der Öffentlichkeit und am Markt „unscheinbar auftritt“. Sie teilte weiter mit, dass die Bundesregierung in der ersten Jahreshälfte 2004 ihr in der Koalitionsvereinbarung vom 16. Oktober 2002 angekündigtes Gleisanschluss-Förderungsprogramm vorlegen werde.

GVZ Ingolstadt

Der Herausgeber der GRV-Nachrichten hatte Gelegenheit, am 4.7.03 das Güterverkehrszentrum Ingolstadt zu besichtigen. Wie aus der Luftaufnahme zu ersehen, liegt das Zentrum in unmittelbarer Nachbarschaft zur Automobilfabrik Audi. Es dient fast ausschließlich der Versorgung von Audi. Es wurde von der Stadt Ingolstadt in erstaunlich kurzer Vorlaufzeit von nur 18 Monaten für die Planungs- und Bauzeit im Jahre 1995 fertiggestellt. Es wurde von der IFG (Gesellschaft für Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung Ingolstadt mbH, einer 100%-igen Tochtergesellschaft der Stadt Ingolstadt) realisiert und durch den Freistaat Bayern gefördert. Das GVZ mit dem Schwerpunkt „Automobillogistik“ ist ein moderner und ökologischer Industriepark mit kurzen, kostensparenden Informations- und Transportwegen. In den Hallen, die sowohl durch die Bahn über acht Ladegleise und den Containerterminal sowie über die Straße beliefert werden, werden die einzelnen Module für die PKW komplettiert.

Die Automobilindustrie hat allgemein die Fertigungstiefen zurückgenommen. Für Teile und Komponenten sorgt eine ganze Reihe von Zulieferern, die in den verschiedenen Hallen ihre Produkte montieren. Sie müssen die richtigen Teile zur richtigen Zeit der eigentlichen Automobilherstellung zuliefern. Das ist eine gewaltige logistische Aufgabe.

Als besondere Leistung der Logistik ist der Transport der Einzelteile in die nahegelegene Fabrik, die durch eine eigene Brücke mit dem GVZ verbunden ist. Das geschieht mit kleinen Zugmaschinen mit einem oder mehreren Anhängern, auf die die Teile verladen sind. Diese müssen so gesteuert werden, dass sie rechtzeitig und mit den richtigen Teilen beladen zur Fabrik fahren. Diese „Logistik der kurzen Wege“ gewährt Versorgungssicherheit und tangiert nicht den öffentlichen Verkehr. Dabei können die Transport- und Zulieferbetriebe enger zusammenarbeiten und ihre Betriebsabläufe effektiver gestalten (Synergieeffekte).



Im oberen Teil des Bildes ist das Automobilwerk Audi zu sehen. Dort findet die Fertigmontage der Autos statt. In den grossen Hallen werden von den Zulieferern die Einzelteile vorgefertigt. In Bildmitte befindet sich der Container-Terminal (als Ladestraße bezeichnet); etwas darunter ist die Versorgung der Hallen auf der Schiene zu sehen.



Mittels dieser Wagenzüge werden die Einzelteile zum richtigen Zeitpunkt über eine Brücke, also kreuzungsfrei, dem Werk zugeführt.



Der Container-Terminal



Montage von Karosserieteilen



Eine Rangierabteilung fährt zu den Hallen.



Montage von Elektroanlagen für die Autos



Unabhängig vom Wetter kommen die Güter aus den Waggons in die Hallen.

Das GVZ in Zahlen:

Jahresgüterumschlag in t	ca. 2.000.000 t mit Lkw Eingang/ Ausgang
Davon Umschlag auf der Schiene in t	ca. 28.000 Ladeeinheiten = 280.000 t
Lkw Wareneingang/-ausgang/Tag	Eingang 355 Lkw, Ausgang 34 Lkw
Gesamtfläche GVZ	83 ha
Platzangebot für Lager-, Montage- und Büroflächen	200.000 qm
Gleislänge in km	2,200
Davon für den Containerbf	in km 0,700
Umschlaggerät	2 Stück mobile Krangeräte, Hebelast 40 Tonnen
Ladegleise in km	1,5 als Anschluss der Hallen
Zahl der Züge/ Woche	20 Eingang, Ausgang
Waggons zu den Hallen/ Tag	15 Waggons Wareneingang 24 Waggons Warenausgang
Gesamtherstellungskosten	ca. 120.000.000,- Euro ohne Grunderwerb
Zahl der Beschäftigten im gesamten GVZ	ca. 2000 Mitarbeiter im Dreischichtbetrieb
Zugmaschinen:	
Wareneingang/Ausgang/Tag	
Eingang: vom Audi-Werk ins GVZ	44 Stück
Ausgang vom GVZ ins Audi-Werk	225 Stück

ICF verliert 2002 fast 10 % Volumen

Intercontainer-Interfrigo (ICF) hat im vergangenen Jahr mit rund 758000 TEU 9 % weniger befördert als ein Jahr zuvor. Der Umsatz ging um 6,5 % auf rund 283 Mio Euro zurück, der Cash-Flow fiel von 1,7 Mio auf minus 3,1 Mio Euro. „Aktives Kostenmanagement und außerordentliche Erträge“ – letztere durch ein Sale-and lease-back-Geschäft – sorgten laut ICF dennoch für einen Reingewinn von 1,925 Mio Euro.

Den Rückgang des Verkehrsvolumens erklärt ICF vor allem mit der Verlagerung von Verkehren (insgesamt 76000 TEU) auf andere

Marktteilnehmer: Allein die Summe der drei grössten „Umverteilungsaktionen“ auf der Achse Skandinavien-Italien und Schweden-Belgien sei grösser als der gesamte Volumenrückgang.

Aber auch ungünstige Rahmenbedingungen und Konjunktur hätten das Geschäft beeinflusst. In der Konsequenz blieb ein Ebit von minus 839000 Euro (Vorjahr minus 2,024 Mio). Zu den wichtigsten externen Faktoren zählt ICF

- die „unverändert schlechte, auf gewissen Achsen

sogar katastrophale“ Traktionsqualität bei der grossen Mehrheit der Lieferanten,

- die zeitweilige Verkehrseinstellung im Ärmelkanal-tunnel,
- die Schließung des Monte Olimpino II-Tunnels bei Chiasso.

In wichtigen Märkten verzeichnete der Kombi-Operateur allerdings auch „signifikante Zunahmen“ – beispielsweise bei den Transporten mit Ungarn, in der Region Griechenland, Türkei sowie auf der Achse deutsche Seehäfen-Skandinavien. Positiv entwickelt hätten sich auch die Verkehre zwischen Spanien und Westeuropa, der Schweiz und Rotterdam sowie den deutschen Seehäfen und Italien, Großbritannien und Italien sowie Osteuropa.

Um die Bilanz in den kommenden Jahren von den zu erwartenden Verlusten aus dem Frigo-Geschäft so weit wie möglich zu entlasten, hat ICF mit einer beschleunigten Abschreibung „den Wert des Frigo-Wagenparks auf Null gesetzt“. Begründung: „nicht mehr marktkonform einsetzbar“.

Bekommt der Kombinierte Verkehr Zuwachs durch die Maut?

Kombiverkehr baut Angebot massiv aus

Kombiverkehr wird das nationale und internationale Angebot bis 2005 massiv ausweiten. Grund dafür sei die wachsende Nachfrage nach Leistungen im Kombinierten Verkehr, die auch, aber nicht nur durch die Lkw-Mautvorhaben in Europa angeregt worden sei. Im September/Oktober sollen beispielsweise Shuttlezüge zwischen Hamburg, Bremen und Dörpen im Norden und Ludwigshafen, Basel, Kornwestheim, Nürnberg und Augsburg im Süden Deutschlands hinzukommen. International sollen unter anderem direkte Shuttles zwischen Norddeutschland und Verona starten.

Rund 40 Züge werden das heutige Angebot ergänzen – das entspräche einer um fast 30 Prozent höheren Zugkapazität.

Strikt im Auge behalten will Kombiverkehr dabei die Qualität. Der hohe Pünktlichkeitsgrad soll auch bei wachsendem Verkehrsvolumen gehalten werden.

Auf die Pünktlichkeit ist Kombiverkehr derzeit richtig stolz. Im deutschen Kombinetz 2000+ sind inzwischen über 90 % der Züge im Plan. Und auf der Brennerstrecke, die jahrelang Sorgen bereitete, bringt der Privataktionär Lokomotion/RTC mittlerweile fast 90 % der Züge wie versprochen ans Ziel. Auch bei den ÖBB liegt der Pünktlichkeitsgrad inzwischen höher als 80 %.

Kombiverkehr hat im vergangenen Geschäftsjahr knapp 894000 Sendungen befördert. Das waren 1,4 Prozent weniger als 2001. Schuld für den Rückgang waren: Die Rollende Landstraße, die durch Hochwasser (Dresden-Lovosice) und Waggonprobleme (Manching-Brennersee). Sie verloren rund 16 % Volumen. Sie beförderten im vergangenen Jahr 187200 Lkw.

Im nationalen Verkehr gab es zwar einen Rückgang um 4 % auf 142600 Sendungen, doch waren die Verluste fast ausschließlich Streuverkehre. Das Kombinetz 2000+ legte hingegen um fast 20 Prozent zu. Seit dem vierten Quartal stieg das Gesamtaufkommen in Deutschland wieder.

Der internationale unbegleitete Verkehr wuchs um 5,7 % auf 564000 Sendungen.

Trotz leicht rückläufigen Volumens stieg damit der Umsatz Kombiverkehrs um 4,5 Prozent auf 282,3 Mio Euro. Daraus resultierte ein Jahresüberschuss von 1,2 Mio Euro ein Plus von 50 %.

Railion Benelux Ergebnis 2002

Mehr Gewinn trotz heftiger Konkurrenz

Railion Benelux hat im Jahr 2002 schwarze Zahlen geschrieben. Die Tochtergesellschaft der DB Cargo erzielte einen Gewinn von 500000 Euro gegenüber 100000 Euro im Jahr 2001. Railion Benelux transportierte im vergangenen Jahr 24,6 Mio t, das war so viel wie im Vorjahr.

Die niederländische Eisenbahngesellschaft ist vor allem im Montanverkehr erfolgreich, weniger gut behauptet sie sich im intermodalen Verkehr und bei Chemietransporten.

Die Gesellschaft hat jedoch durch neue Eisenbahnverkehrsunternehmen heftige Konkurrenz bekommen. Zu diesen Gesellschaften gehört „ERS Railways“. Diese Tochtergesellschaft von P&O Nedlloyd und Maersk Sealand hat inzwischen 28 Containerzüge pro Woche zwischen dem Rotterdamer Hafen und drei deutschen Terminals von Railion übernommen.

Railion Benelux fährt inzwischen einen täglichen Zug zwischen Rotterdam, den Chemiewerken im südniederländischen Geleen und dem Güterbahnhof Zwolle im Norden der Niederlande. Diese Dreiecksverbindung soll in den nächsten Monaten auf drei Züge pro Tag ausgebaut werden.

In der zweiten Jahreshälfte soll es verschiedene Änderungen in der Railion-Organisation geben. Es ändert sich nicht nur der Name Railion Benelux in Railion Nederland, auch DB Cargo wird umgetauft und heißt dann Railion Deutschland.

Railion Intermodal Traction gegründet

DB Cargo, der Güterverkehrsbereich der DB AG, hat ein Bahnunternehmen für den Containerverkehr in Form einer eigenständigen Gesellschaft gegründet. Die Railion Intermodal Traction GmbH (RIT) soll die Attraktivität des Kombinierten Verkehrs bei DB Cargo weiter verbessern. Verantwortlich für die neue Gesellschaft ist Dr. Klaus Kremper, Vorstand Produktion bei DB Cargo.

Züge bekommen Noten

Die Stiftung Warentest hat 14 Regionalbahnen und 4 auch überregional verkehrende Züge erprobt. Das Ergebnis des Tests im Heft 7/2003 veröffentlichen wir auszugsweise mit freundlicher Genehmigung der Stiftung Warentest.

60 Bahngesellschaften machen der DB Konkurrenz, ihre bunten Züge fahren bereits etwa 10 % aller deutschen SPNV-Kilometer.

Es wurden geprüft :

- Komfort, dabei zeigte sich, dass die Sitzlandschaft des alten Interregio der DB AG die Bestnoten erzielte.
- Zugbegleiter, aus Kostengründen fahren heute die Züge ohne „Schaffner“. Nur mit Zugführer wurde die Fahrgastbetreuung als ausreichend bezeichnet. Besser fahren die Kunden, wenn sie an Bord Fahrkarten kaufen können, wenn ihnen beim Einsteigen mit Gepäck geholfen wird. Optimal ist es, wenn auch Getränke und Snacks angeboten werden.
- Mehrzweckabteile: Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder lassen sich gut im Zug mitnehmen – vorausgesetzt, dort ist genügend Platz. Und daran kann es hapern, wenn viele Menschen die ideale Kombination von Fahrrad und Zug nutzen. Bei Regionalbahnen sollte sich an jeden Einstieg ein Mehrzweckbereich anschließen. Vorbildlich sind die Doppelstockwagen der DB in Brandenburg, die als Regionalexpress an die Ostsee rollen.
- Raumklima: Klimaanlage gehören zum Stand der Technik. Positiv beurteilt Test auch Nichtraucherzüge.
- Sauberkeit: Hier erteilte Test durchwegs die Noten „sehr gut“ und „gut“.
- Information: Die Reiseinformationen im Internet und am Telefon waren meist recht ergiebig. Dafür tröpfelte der Informationsfluss in vielen Zügen: Ansagen litten entweder unter schlecht eingestellten Lautsprechern oder unter Maulfaulheit. Über elektronische Anzeigen verfügen nur die neuen Züge und bei den Aushängen fehlt mitunter sogar eine Streckenkarte. Immerhin: Die Deutsche Bahn investiert jetzt kräftig in ein Informationssystem für Reisende. Wichtiger als die Information über Verspätungen ist es, sie zu vermeiden.

Wir haben die Gesellschaften deshalb nach maroden Gleisabschnitten („Langsamfahrstellen“) gefragt. Den schnellen Flex zum Beispiel bremsen sie auf einer Länge von drei Kilometern aus, den Interconnex sogar auf 11,6 km. Verantwortlich für Gleise, Signale und Weichen ist fast überall der DB-Unternehmensbereich Fahrweg. Ärgerlich: Die DB

Bahnen in Deutschland

Regionalbahnen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – von Norden nach Süden

Eisenbahngesellschaft (Reihenfolge von Nord nach Süd)		Usedomer Bäderbahn	Nordbahn Eisenbahngesellschaft	Nord-West-Bahn	Eurobahn	Deutsche Bahn (RB)	Prignitzer Eisenbahngesellschaft	Lausitzbahn
Untersuchte Strecke (Länge in Kilometern)		Ahlbeck–Züssow–Stralsund (108)	Neumünster–Bad Oldesloe (45)	Osnabrück–Wilhelmsh. (165)	Bielefeld–Rahden (62)	Braunschweig–Bd. Harzburg (46)	Oberhausen–Dorsten (26)	Cottbus–Zittau (127)
Tarifbeispiele (in Euro)	Einzelfahrschein für Erwachsene bis 30 km	4	4	4	5,60	4	Max. 7,30 ⁴⁾	Max. 5
	Tageskarte für Erwachsene (Tarif für Teststrecke) ¹⁰⁾	10 ¹⁾	10,50	44,80 ¹⁰⁾	15	12,50	18 (5 Personen)	10
	Fahrrad ohne/mit Anhänger/Tandem (Einzelfahrschein)	3 / 6 / 6	Kostenlos ²⁾	3 / 3 / 3	1,70/1,70/1,70	3 / 6 / 3 ³⁾	1,70/1,70/1,70	5 / 10 / 5
SERVICE UND KOMFORT IM ZUG		gut (2,2)	gut (2,1)	gut (2,5)	gut (2,5)	befriedig. (2,8)	befriedig. (3,0)	gut (1,7)
Sitzkomfort, Ausstattung (25 %)		○	⊖	⊖	⊖	+	○	+
Fahrgastbetreuung, Imbissangebot (25 %)		+	++	+	+	○	○	++
Sanitäreinrichtungen (20 %)		+	+	+	+	○	⊖ ⁸⁾	+
Behindertenfreundlichkeit (10 %)		+	+	+	+	⊖	+	+
Fahrrad-, Kinderwagenfreundlichkeit (10 %)		+	○ ²⁾	○	○	+	+	+
Raumklima (10 %)		+	++	++	++	⊖	++	++
SAUBERKEIT DER ZÜGE		sehr gut (1,5)	sehr gut (1,2)	gut (1,9)	gut (1,7)	gut (2,4)	sehr gut (0,5)	sehr gut (0,7)
FAHRGASTINFORMATION		befriedig. (3,1)	befriedig. (2,6)	befriedig. (2,7)	befriedig. (2,7)	befriedig. (3,3)	befriedig. (2,8)	gut (2,0)
Im Zug (50 %)		○	○	○	○	—	○	+
Im Internet (30 %)		○	+	+	+	+	+	+
Am Telefon, Hotline-Test (20 %)		○	++	+	+	+	+	+
SERVICETEST FUNDSACHE		gut (2,5)	sehr gut (1,0)	sehr gut (0,5)	sehr gut (0,5)	gut (2,3)	sehr gut (0,5)	gut (2,5)
AUSGEWÄHLTE MERKMALE ZU ANGEBOT UND INFRASTRUKTUR								
Imbiss-, Getränkeangebot im Zug		Nein	Ja ⁷⁾	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja
Taktzeiten in Minuten ⁶⁾		30 / 60 / 120	60	30 / 60	60	120	60 / 120	60 / 120
Geschwindigkeit mit / ohne Haltezeiten in km/h ca.		45 / 60	65 / 80	75 / 85	60 / 65	65 / 70	45 / 55	55 / 65
Streckenanteil mit Geschwindigkeiten über 80 km/h in %		45	100	56	50	71	k. A.	73

Bewertungsschlüssel der Prüfergebnisse:
 ++ = Sehr gut (0,5–1,5), + = Gut (1,6–2,5),
 ○ = Befriedigend (2,6–3,5), ⊖ = Ausreichend (3,6–4,5), — = Mangelhaft (4,6–5,5).

Prozentangaben = Gewichtunganteil am Gruppenurteil.
 k. A. = Keine Angabe vom Anbieter erhalten.

1) Ein Erw. und ein Kind (mit Kinderfahrrad) bis Züssow.
 2) Fahrradmitnahme kostenlos, aber keine Beförderung während der Hauptverkehrszeiten.

3) In DB-Fernzügen wie dem IR kostet die Mitnahme 8 Euro (mit BahnCard 6 Euro) und ist grundsätzlich reservierungspflichtig. In Nah- und Regionalzügen kostet die Mitnahme 3 Euro pro Fahrt (in Kombination mit Wo-

chenend- oder Länderticket pro Jahr). In einigen Regionen ist die Mitnahme zumindest zu bestimmten Zeiten kostenlos. Anhänger müssen laut DB zusammenklappbar sein. Tandem wie Fahrrad (sofern Mitnahme möglich).

selbst verweigerte Detailangaben zu diesen Problemen auf den von ihr befahrenen Strecken. Doch schöne neue Züge nutzen den Reisenden wenig, wenn sie nur im Bummelzugtempo über die Gleise rumpeln. Bundesländer, Betreiber und Bahnkunden sollten hier gemeinsam Dampf machen. Positive Beispiele: in Schleswig-Holstein: Die reaktivierte Strecke zwischen Neumünster und Bad Segeberg oder im Süden der „Ringzug“ zwischen Bräunlingen, Rottweil und Immendingen – zum Teil auch auf neuen Gleisen.

Das Urteil über die einzelnen Strecken:

Usedomer Bäderbahn (UBB)

Eine schöne Tochter: Die zu 100 Prozent der DB gehörende Bäderbahn präsentiert ein überwiegend gutes Angebot. Die modernen Züge fahren auf Usedom allerdings relativ langsam. Inzwischen rollt die ehemalige Inselbahn auf dem Festland sogar bis über Stralsund hinaus (Netzlänge 151 km).

Nord-West-Bahn /NWB)

Frischer Wind an der Nordseeküste. Auf der Teststrecke nach Wilhelmshaven bieten moderne Triebwagen ein recht gutes Angebot; leidet mit etwas wenig Sitzkomfort und Ausstattung. Die überwiegend zur Connex-Gruppe gehörende NWB befährt bereits 350 km und will expandieren.

Deutsche Bahn (Regionalbahn)

Zwischen Braunschweig und Bad Harzburg fahren nicht gerade die modernsten Züge der Deutschen Bahn (zum Teil noch mit Plumpsklo und ohne Klimaanlage), aber sie sind sauber, recht komfortabel und bieten Platz für Fahr-

räder. Leider ließ die Fahrgastinformation im Zug zu wünschen übrig.

Lausitzbahn

Vorbildliches im Osten: Mit modernen, komfortablen Triebzügen und optimaler Kundenbetreuung gehört die Lausitzbahn zu den besten im Test (leider mit etwas komplizierten Tarifen). Die hundertprozentige Connex-Tochter fährt inzwischen von Zittau via Berlin sogar bis Stralsund (als Interconnex).

Rurtalbahn (Dürener Kreisbahn)

Statt Streckenstilllegung immer mehr Fahrgäste. Die dem Landkreis gehörende Regionalbahn kann auf ihrem Netz (55 km) zwar nur höchstens 80 km/h fahren, bietet aber kurze Taktzeiten. Leider müssen die Fahrgäste mit harten Sitzen und spärlicher Ausstattung (keine Toiletten) auskommen.

Vogtlandbahn (VGB)

Grenzüberschreitend zum Erfolg: Das Angebot zwischen Bayern, Tschechien und Thüringen ist überwiegend gut. Einzelne Züge lassen jedoch bei Sitzkomfort und Ausstattung etwas zu wünschen übrig. Die Vogtlandbahn, eine Tochter der bayr. Regentalbahn, befährt ein relativ großes Netz von 630 km.

Hohenzollerische Landesbahn

Die spurtstarken und bequem ausgestatteten Regio-Shuttles ergänzen südlich von Tübingen recht gut die RE-Züge der DB. Die überwiegend landeseigene Gesellschaft (gegründet 1899) befährt derzeit ein Netz von 224 km und ist weiter auf Expansionskurs (ab September rollt ein neuer „Ringzug“).

Süd-Thüringen Bahn	Rurtalbahn (Dürener Kreisbahn)	Butzbach-Licher-Eisenbahn	Vogtlandbahn	Regentalbahn	Hohenzollerische Landesbahn	Bayerische Oberlandbahn	Flex	Deutsche Bahn (RE)	Deutsche Bahn (Interregio)	Ostmecklenburg. Eisenb. (Interconnex)
Erfurt-Meiningen (90)	Düren-Heimbach (30)	Gießen-Gelnhausen (70)	Marktr.-Cheb-Zwickau (151)	Plattling-Bayer. Eisenstein (72)	Tübingen-Aulendorf (133)	München-Lenggries (67)	Hamburg-Flensburg (180)	Berlin-Rostock (248)	Berlin-Chernitz (223)	Gera-Rostock (475)
4	Max. 5,60 ⁴⁾	Max. 5,90 ⁴⁾	4	4	Max. 5 ⁴⁾	4,40	Max. 5,50 ⁴⁾	4	4	2,10
13,50	7,30	22,60	12	10	10	10 ¹⁰⁾	26	59,20 ¹⁰⁾	Kein Angebot	Kein Angebot
Kostenlos	1,40/1,40/1,40	Kostenlos	3 / 3 / 3 ⁵⁾	Kostenlos	Max. 3/3/3 ¹²⁾	Kostenlos	3 / 3 / 3	3 / 6 / 3 ³⁾	8 / 8 / 8 ³⁾	5 / 10 / 10
befriedig. (2,6)	ausreich. (3,7)	befriedig. (3,3)	befriedig. (2,8)	befriedig. (3,0)	befriedig. (3,1)	gut (2,4)	gut (2,5)	gut (2,0)	gut (2,4)	gut (1,7)
○	⊖	○	⊖	○	+	○	+	+	++	○
○	○	⊖	+	○	⊖	○	++	+	○ ⁹⁾	++
+	-	⊖	+	+	+	+	○	+	+	++
○	+	○	○	⊖	⊖	++	⊖	+	⊖	+
+	+	○	○	○	+	++	⊖ ¹¹⁾	+	○	○
++	○	++	○	○	○	++	⊖	○	⊖	++
gut (1,9)	gut (1,7)	gut (2,0)	gut (1,6)	gut (1,7)	gut (1,9)	gut (1,8)	gut (2,2)	gut (2,0)	gut (1,6)	sehr gut (1,0)
befriedig. (3,0)	befriedig. (2,6)	befriedig. (3,5)	gut (2,5)	befriedig. (3,3)	befriedig. (2,9)	gut (2,5)	befriedig. (2,8)	befriedig. (2,7)	befriedig. (2,7)	gut (2,4)
○	○	⊖	○	⊖	⊖	○	○	⊖	○	+
⊖	+	○	+	○	+	+	+	+	+	○
++	++	○	++	+	++	+	+	++	○	⊖
sehr gut (0,5)	sehr gut (0,5)	befriedig. (3,0)	sehr gut (0,5)	sehr gut (0,5)	gut (2,5)	sehr gut (0,5)	gut (2,3)	befriedig. (2,8)	sehr gut (0,5)	sehr gut (0,5)
Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja ⁹⁾	Ja
120	30 / 60	30 / 60	60 / 120	60	60 / 120	60	120	120	3 Zugpaare/Tag	1 Zugpaar/Tag
55 / 70	40 / 50	45 / 65	45 / 65	60 / 70	60 / 75	60 / 80	90 / 95	90 / 95	85 / 90	80 / 90
k. A.	0	79	60	81	78	79	89	100	91	100

4) Tarifstruktur mit Preisstufen, die nicht direkt km-abhängig sind. 5) Im Streckenbereich von Thüringen und Bayern ist die Fahrradmitnahme kostenlos. Tandem nur, sofern ausreichend Platz. 6) Unterschiedliche Taktzeiten sind abhängig von

Tageszeit, Zahl der Linien und Teilstrecken. 7) Imbiss-, Getränkeangebot zwischen 6.30 und 13.30 Uhr. 8) In einem der neuen Züge war das WC während der Fahrt verschlossen.

9) Der Snack-Point war nicht in jedem IR-Zug vorhanden.

10) Anbieterangaben. Wer unsere Tipps beachtet (S. 81), fährt z.B. mit Ländertickets (21 bis 25 Euro für 5 Personen) oder Wochenendticket

oft günstig(er). Beachten Sie auch regionale Angebote für Familien.

11) Laut Anbieter neue Wagen mit großem Mehrzweckabteil ab Juni in jedem Zug im Einsatz. 12) Günstige Fahrradmitnahme z. B. mit Tagesticket.

Nordbahn Eisenbahngesellschaft (NBE)

Musterbeispiel für erfolgreiche Streckenreaktivierung: Auf neuem Gleis (zwischen Bad Oldesloe und Bad Segeberg) fahren die modernen Triebwagen mit relativ hohem Tempo. Sehr gute Fahrgastbetreuung (mit Frühstücksangebot). Die NBE ist eine Tochter von Hamburger Hochbahn und AKN.

Eurobahn

Ein guter Zug in Ostwestfalen: Die modernen Triebwagen bieten viel Service, aber die Ausstattung rund um die Sitzplätze ist etwas spärlich. Die Privatbahn, eine Tochter der Firmen Rhenus und Keolis, befährt rund um Bielefeld ein Streckennetz von 92 Kilometern auf zwei Linien.

Priegnitzer Eisenbahngesellschaft (PEG)

Vom Osten in den Westen: Die aus Brandenburg stammende PEG erobert mit neuen Triebzügen das Ruhrgebiet. Insgesamt befährt die Privatbahn jetzt Strecken von 220 km Länge. Die Sitzplätze sind zwar recht gut gepolstert, aber die Ausstattung drum herum, könnte besser sein.

Süd-Thüringen Bahn (STB)

Mit modernen Regio-Shuttles durchs Werra-Tal und den Thüringer Wald. Leider sind die Sitze etwas hart. Die Kundeninformation war im Internet deutlich schlechter als am Telefon. Die Süd-Thüringen-Bahn fährt als gemeinsames Tochterunternehmen von Erfurter und Hessischer Landesbahn.

Butzbach-Licher-Eisenbahn (BLE)

Lange Tradition (seit 1904), aber auf der untersuchten Strecke nur mit mittelmässigem Angebot beim Kundenservice und bei der Fahrgastinformation eines der Schluss-

lichter in unserem Test. Die BLE (eine Tochter der Hessischen Landesbahn) befährt ein Streckennetz nordöstlich von Frankfurt am Main.

Regentalbahn

Der Zug für den Bayrischen Wald. Die „Waldbahn“ ermöglicht im Stundentakt die umweltschonende Reise in den Nationalpark (vom Fernverkehrsbahnhof Plattling). Das Angebot an Service und Information ist eher durchschnittlich. Die Regentalbahn gehört überwiegend dem Freistaat Bayern.

Bayerische Oberlandbahn (BOB)

Umsteigefrei von München aus ins Voralpenland. Eine der besten Bahnen im Test. Vorbildlich sind die niveaugleichen Einstiegsmöglichkeiten, von denen vor allem Rollstuhlfahrer und Radler profitieren, Kurios: Die BOB (Streckennetz 120 km) gehört jeweils zur Hälfte der Deutschen Bahn und Connex.

(Man muss aber wissen, dass der erste Einsatz des in Jenbach gebauten Integrals zu derartig vielen Unzuverlässigkeiten führte und der ganze Wagenpark nach Jenbach zurückbeordert werden musste. Die DB musste einspringen für einen längeren Zeitraum. Deshalb auch die Zusammenarbeit beider Bahnen. Die Red.)

Flex

Ein Zug mit großen Chancen, der als Interregio-Ersatz zwischen Hamburg und Dänemark (191 km) gestartet ist. Zum Testzeitpunkt fuhr teilweise noch kein optimales Wagenmaterial, doch das ändert sich. Dann könnte sich das serviceorientierte Konzept auf weiteren Strecken als expansionsfähig erweisen.

Deutsche Bahn (Interregio)

Einer der letzten Überlebenden. Die meisten IR-Züge wurden zu oft teureren ICs umgewandelt oder aufs Abstellgleis geschickt. Schade, denn in vieler Hinsicht (zum Beispiel bei Sitzkomfort und Ausstattung) ist der Zug sehr kundenfreundlich. Eigentlich ein gutes Angebot für den Deutschlandtourismus.

Deutsche Bahn (Regionalexpress)

Mit dem Flaggschiff des DB-Regioverkehrs an die Ostsee. Der aus Doppelstock- und Fernverkehrswagen bestehende RE-Zug bietet viel Komfort – zum Beispiel Platz für Fahrräder. Der Service im Zug ist recht gut, aber die Fahrgastinformation erwies sich als verbesserungsbedürftig.

Interconnex/Ostmecklenburg Eisenbahnen (OME)

Interregio-Ersatz mit Zukunft: Eines der besten Angebote im Test Der Kundenservice in dem zur Connex-Gruppe gehörenden OME-Zug ist vorbildlich. Vom Ticketkauf während der Fahrt ohne Aufpreis bis zum Imbissangebot. Wünschenswert wären Fahrzeuge, die sich besser für den Fernverkehr eignen.

Konkurrenz belebt das Geschäft. Auf vielen Regionalstrecken wetteifern immer mehr Anbieter mit neuen Fahrzeugen und neuen Konzepten. Wird dann noch das Schienennetz flott gemacht, lassen neue Kunden nicht lange auf sich warten. Überall in Deutschland beweisen Erfolgsgeschichten, dass kleine Bahnen bei richtiger Weichenstellung eine grosse Zukunft haben können.

Und die Deutsche Bahn? Muss sie auf der Strecke bleiben? Keineswegs. Die Zuständigkeit fürs Netz und langfristige Verträge sichern ihr Geschäft. Im Zuge des Wettbewerbs verbessert sich auch das DB-Angebot. Den Verlust einzelner Strecken an Mitbewerber wird man verkraften können. Es besteht sogar die Chance, dass von der Konkurrenz neu gewonnene Kunden bei der nächsten Reise auch Kunden der DB werden.

950 km quer durch Deutschland

3. Interconnexlinie in Betrieb

Planmässig startete der InterConnex 3 zwei Tage nach seiner Jungfernfahrt am 4.6.2003. Seit diesem Tag beginnen die beiden Zuggarnituren jeweils morgens (6.18 Uhr ab Rostock, 7.57 Uhr ab Köln) ihre 950 km und rund 12 Stunden lange Reise quer durch Deutschland, die über Berlin, Halle (Saale), Nordhausen, Kassel, Giessen und Siegen verläuft und 31 Bahnhöfe bedient. Zwischen Bitterfeld und Rostock überlagert sich der InterConnex 3 mit dem InterConnex 1 (Gera - Rostock), so dass sich zwei Fahrtmöglichkeiten pro Tag und Richtung ergeben. Berlin wird nun täglich von vier bis sechs Inter-Connex-Zügen angefahren. Mit einer Reisegeschwindigkeit von rund 80 km/h erreicht der InterConnex 3 nicht ganz die Werte des Interregios.

Mit dem Inter-Connex 3 geht die Connex Regiobahn das bisher gewagteste Projekt im Schienenpersonenfern-

verkehr an, da es mit weit höheren Investitions- und laufenden Kosten als bei den bisherigen beiden Linien verbunden ist. Der Zielwert für die Auslastung wird von Connex mit mittelfristig 50% (also 180 Reisenden im Schnitt) angegeben. Geht das Connex-Konzept auf, dürfte der Durchbruch für den privaten Schienenpersonenfernverkehr auch auf Weistrecken ein gutes Stück näher rücken. Letztlich werden die Fahrgäste mit ihrer Abwägung zwischen Reisekosten, Geschwindigkeit, Komfort und Flexibilität über Wohl und Wehe des InterConnex 3 entscheiden.

Die Fahrkarte kostet für die ganze Strecke 50 Euro (nach DB-Tarif 73 Euro - dafür aber 5 Stunden schneller).

„NeCoSS“ mit Rhenus-Beteiligung

Rückwirkend zum 1. Januar hat sich die Rhenus-Gruppe mit einem Anteil von 31 % an dem in Bremen ansässigen Bahnlogistiker „Neutral Container Shuttle System“ („NeCoSS“) beteiligt. Die bisherigen Gesellschafter sind die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser, Connex Cargo Logistics und die Acos-Gruppe. In der neuen Konstellation wird ein durchgängig buchbares Netz von den Seehäfen in Norddeutschland und Benelux bis Italien angeboten. Die Schaffung weiterer Bahnverbindungen zwischen Norddeutschland und dem Ruhrgebiet sowie zwischen dem Ruhrgebiet und Wien ist geplant.

Rheinweserbahn verbindet Köln mit Salzburg

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen Mittelweserbahn und EBM Cargo haben anfangs Juli als „Rheinweserbahn“ einen Verkehr zwischen Salzburg und Köln aufgenommen. Einmal täglich wird ein Zug Wagengruppen mit Flüssigkeiten, Holz und Baustoffen zwischen beiden Städten austauschen. Gezogen wird er von einer eigenen neuen Siemens-E-Lok der Baureihe ES 64 2U. Abfahrt in Salzburg ist um 3 Uhr, Ankunft in Köln um 18 Uhr; in umgekehrter Richtung fährt der Zug ab Köln um 2 Uhr, Ankunft in Salzburg ist dann wieder um 18 Uhr. Unterwegs können noch Wagengruppen aufgenommen oder abgehängt werden.

RSE bedient letzte linksrheinische Güterladestelle in Bonn

Die kleine, aber innovationsfreudige und flexible RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH hat am 13. Juni den bisher in Kooperation mit der DB Cargo AG laufenden Güterverkehr zur Bonner Niederlassung der Autofina Deutschland GmbH eigenständig in die Hand genommen. Für den Verkehr wurde eigens ein gedeckter Güterwagen frisch hauptuntersucht. Mit neuer Lackierung und dem Logo der RSE werden ab sofort Rohstoffe für die Produktion der Autofina von Marl nach Bonn Güterbahnhof transportiert.

Kooperationspartner unter der Federführung der RSE ist die Duisport rail GmbH, mit deren Lok der Baureihe 203 der Wagen gezogen wurde. Der Güterwagen kann bis zu 26,7 t Ladung aufnehmen und im Zugverband 100 km/h schnell laufen. Damit steht er jederzeit auch anderen Güterverkehrskunden zur Verfügung.

RSE-Geschäftsführer Rainer Bohnet freut sich über die Sicherung dieses Verkehrs: „Wir sind organisatorisch, betrieblich und finanziell bewusst in Vorleistung getreten. Mit kalkuliertem Risiko haben wir damit den wichtigen Gleisanschluss des letzten Güterkunden im linksrheinischen Bonn gesichert.“

Die GRV brachte diesen Beitrag nicht deshalb, weil etwa der Redakteur in Bonn wohnt, sondern weil er zeigt, dass mit persönlichem Einsatz vor Ort Kunden der Schiene in der Fläche erhalten werden können.

Neue Bahnkooperation

Trenitalia und TX Logistik (Bad Honnef) fahren seit 2.6.03 für BMW von Regensburg über den Brenner nach Lonato in Italien. Dabei stellt ARS Altmann die Waggon, TX Logistik bringt die Züge zum Brenner; dort übernimmt Trenitalia die Wagen. Jährlich wollen die Partner zunächst 120 Züge fahren.

Nahverkehr Deutsche Bahn strebt Partnerschaften mit kommunalen Verkehrsbetrieben an

Im Rahmen der fortschreitenden Liberalisierung der Nahverkehrsmärkte in Europa verfolgt die Deutsche Bahn das Ziel, mittelfristig mehr Marktanteile im klassischen Stadtverkehrsmarkt zu gewinnen. In diesem Marktsegment mit Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen hält die Deutsche Bahn mit ihren 21 regionalen Busgesellschaften in Deutschland heute einen Marktanteil von rund sieben Prozent, während es im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) knapp 92 Prozent sind. Durch neue Aktionsfelder wie Stadtbussysteme, Straßenbahn und Stadtbahn in Ergänzung mit den eigenen S-Bahnen will die DB Regio ihre Position als Nahverkehrsanbieter erheblich verbessern und lokalspezifische integrierte Verkehrskonzepte bieten. Dabei werden verstärkt Partnerschaften mit kommunalen Verkehrsunternehmen angestrebt.

Connex fährt Angebot zurück

Einen Abbau muss Connex bei der InterConnex-Verbindung Zittau - Cottbus - Berlin (- Stralsund) vermelden. Die Verlängerung nach Binz wird beibehalten, dafür verkehrt der Zug dienstags bis donnerstags nicht mehr bis Berlin. Somit wird der InterConnex 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.

Privatbahn Connex wird Hamburg-Sylt fahren

Deutschlands größter Privatbahnbetreiber Connex kann von Dezember 2005 an die lukrative 240 Kilometer lange Zugverbindung zwischen Hamburg und Sylt befahren. Die Deutsche Bahn (DB) will auf eine weitere rechtliche Blockade der Streckenvergabe durch das Land Schleswig-Holstein verzichten. Die Planungen für den Streckenbetrieb werden sofort aufgenommen, 13 bis 14 Schnellzüge des spanischen Herstellers Talgo wird NOB nun bestellen. Die Züge sollen zudem von Hamburg nach Berlin und Köln weiterfahren und sowohl Regional- als auch Fernverbindung sein. Schleswig-Holstein vergibt die regionale Betreiberlizenz nach Sylt für zehn Jahre und will durch NOB insgesamt 143 Mio Euro einsparen.

Die Regionalbahn der DB AG Schleswig-Holstein hat damit die Ausschreibung um die Strecke Hamburg - Westerland verloren. Ab 2005 geht sie an die Nord-Ostsee-Bahn. Damit sinkt der Marktanteil der DB in Schleswig-Holstein auf nur noch 47 %. Bei der DB Regionalbahn sind insgesamt 1000 Mitarbeiter beschäftigt, 300 davon sind direkt betroffen. Es geht um 5,2 Mio Zugkilometer (32 % der Gesamtschienenleistungen in Schleswig-Holstein).

In Eichstätt übernimmt ein Betreiber Infrastrukturkosten

In Bayern wird derzeit erprobt, ob sich Güterverkehrsstellen erhalten lassen, wenn sich die DB mit dem Kunden das unternehmerische Risiko teilt. In Eichstätt hat die Forstverwaltung die Verantwortung für die Infrastruktur übernommen, während DB Cargo die Produktionsmittel bereithält.

Seit Mitte Juni bedient DB Cargo die Güterverkehrsstelle Eichstätt Bahnhof wieder. Ausschlaggebend sei ein gemeinsames Projekt der Bayerischen Staatsforstverwaltung und DB Cargo gewesen. Die Partner hätten untersucht, unter welchen Bedingungen sich Rundholzverladebahnhöfe abseits der Wirtschaftszentren und nahe am Rohholzvorkommen wirtschaftlich betreiben lassen.

Erstes Etappenziel war die Reaktivierung der geschlossenen Güterverkehrsstelle Eichstätt Bahnhof. Der entscheidende Faktor zum Erfolg aber sei die Teilung des unternehmerischen Risikos gewesen. So übernahm die Forstverwaltung die Vorhaltung der Infrastruktur. Sie betreibt die ehemalige Ladestraße in Form eines Privatgleisanschlusses. Auch andere Nutzer sollen die Möglichkeit erhalten, die Anlage zu nutzen. DB Cargo hält die Produktionsmittel bereit, um künftig Wagengruppen zu acht

Wagen oder auch komplette Ganzzüge zu fahren. Der Forst bleibt in dieser Region durch stabile Logistikkosten auf der Schiene in der Lage, Rundholz zu attraktiven Konditionen im Fernverkehr zu versenden. Bisher hat DB Cargo sich mit den Infrastrukturkosten am Bein oft sehr schwer getan, im Wettbewerb mitzuhalten.

Beide Partner versprechen sich einen kontinuierlichen Ausbau des Rundholzversandes per Schiene aus der Region Eichstätt. Sie erwarten, dass das Beispiel Schule macht und weitere Ladestellen in für die Wald- und Holzwirtschaft wichtigen Regionen reaktiviert werden können. Aus mehr als 430 Güterverkehrsstellen kann Rundholz versandt werden.

DB Cargo transportiert bereits jährlich etwa 4 Mio t Rohholz – das entspricht etwa 160 000 Lkw – auf nationalen und internationalen Relationen.

Deutsche Bahn setzt sich durch Gericht will Connex-Beschwerde beim Regionalverkehr abweisen

Der Weg für langfristige, ohne Ausschreibung vergebene Verkehrsverträge zwischen den Bundesländern und der Deutschen Bahn (DB) ist offenbar frei. Das Oberlandesgericht (OLG) Brandenburg wird wohl die Beschwerde des größten DB-Konkurrenten Connex abweisen. „Die Erfolgsaussicht der Beschwerden erscheint eher gering“, teilte das OL nach der mündlichen Verhandlung am Dienstag mit. Die endgültige Entscheidung will das Gericht am 12. August verkünden. Der höchststrichterliche Spruch hat eine Signalwirkung für weitere umfassende Nahverkehrs-Aufträge in anderen Ländern. Der Wettbewerb auf der Schiene habe derzeit wenig Chancen, sagte Connex-Chef Hans Leister.

Die Privatbahn hatte versucht, mit ihrer Beschwerde die weitere Vergabe der Regionalstrecke in Brandenburg an die DB zu stoppen. Das Bundesland hatte dem Staatsunternehmen ohne öffentliche Ausschreibung für zehn Jahre den Auftrag für den Nahverkehr auf der Schiene erteilt. Die DB soll insgesamt rund 1,9 Mrd Euro erhalten. Die Richter folgen offenkundig der Auffassung des Landes Brandenburg und der DB, wonach diese Leistungen nicht öffentlich ausgeschrieben werden müssen. Das Land und die DB hatten unter anderem dargelegt, dass der öffentliche, subventionierte Nahverkehr zur Daseinsvorsorge gehöre und deshalb keine Ausschreibungspflicht bestehe.

Der endgültige Ausgang des Verfahrens bleibt abzuwarten.

Sauerland-Netz: Vertrag gilt zwölf Jahre

Mitte Juli schlossen DB Regionalbahn Westfalen, Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe und Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr den Verkehrsvertrag für das Sauerland-Netz. Die Vereinbarung umfasst die Strecken Dortmund - Lüdenscheid (RB 52), Dortmund - Iserlohn (RB 53), Unna - Neuenrade (RB 54) sowie Dortmund - Winter-

berg (RE 57) und gilt ab Dezember 2004 für zwölf Jahre. Mit der RB 52, auf der zurzeit die Dortmund-Märkische Eisenbahn fährt, konnte die Bahn in NRW erstmals eine Linie zurückgewinnen.

Railog erweitert Partnerschaft mit Trenitalia

Das Bahnlogistikunternehmen Railog Italia kooperiert mit Trenitalia Cargo, um den Güterverkehr mit Nordeuropa zu erweitern. Zunächst geht es vor allem um den Transport sizilianischen Frischobstes zu den nord- und osteuropäischen Märkten. Für den Chef der Railog ist die in 72 Stunden bewältigte Strecke Catania-Lübeck ein bisher einmaliger Effizienzbeweis. Ausgebaut werden sollen auch die Trenitalia-Verbindungen mit Slowenien, wo die Railog Austria zahlreiche Blockzüge mit den Balkanländern unterhält. Zudem wird Railog Italia für das Marketing aller gemeinsam in Europa angebotenen Dienste zuständig sein. Derzeit verhandelt Railog Italia mit den Landesregierungen von Venetien und Friaul über einen möglichen Einstieg als Betreiber der für 2004 geplanten Rollenden Landstraße auf den Strecken Cervignano-Bologna und Cervignano-Verona.

Auf der Schiene über den Brenner

Der Schienengüterverkehr über den Brenner legte im Vorjahr um fünf Prozent auf 15 Millionen Tonnen zu. Damit war die Steigerungsrate ebenso hoch wie im Strassen-güterverkehr. Die ÖBB konnte davon allerdings nur 13,8 Millionen Tonnen (- 6 %) für sich verbuchen. Der Rest entfiel auf die deutsche Firma Locomotion, die einen Shuttle-Verkehr zwischen München und Verona anbietet. Die Rollende Landstraße stagnierte bei einem Aufkommen von 177000 Lkw. Die Nachfrage wäre allerdings höher gewesen. Nach Aussagen des RoLa-Managers Siegmund Enzinger habe das Deutsche Eisenbahnbundesamt Auflagen erteilt, die eine Ausweitung verzögerten.

In diesem Jahr will die ÖBB mit ihren Partnern Ökombi und Bertani das RoLa-Angebot über den Brenner um 50 Prozent erhöhen. Für den gesamten Schienengüterverkehr auf dieser Strecke hat sich Rail Cargo Austria jährliche Zuwächse in Höhe von 10 Prozent vorgenommen.

Autotransport durch TX Logistik und ARS Altmann

Mit dem Sprung über die Alpen preschen die deutschen Privatbahnen jetzt verstärkt auf die internationalen Märkte. Der Automobil-Logistiker ARS Altmann AG und das private Eisenbahnverkehrsunternehmen TX Logistik AG haben Anfang Juni ihre Kooperation um die Relationen Bremerhaven / Regensburg / München - Lonato (Brescia) ausgebaut. Zunächst mit pro Woche drei Zugpaaren – beladen mit knapp 200 Neuwagen – nahmen Automobil-Logistiker und Eisenbahn die Verbindung auf. Mindestens

120 Züge jährlich sind auf der knapp 500 km langen Strecke geplant. Bislang fährt ARS Altmann als Auftragnehmer in Kooperation mit TX Logistik täglich von den BMW-Standorten München, Dingolfing und Regensburg nach Bremerhaven. Deutlich mehr als 200 000 Automobile wurden dabei für den Export transportiert.

Den ersten Pendelzug für die Automobilindustrie realisierten die Partner auf der Strecke Glauchau - Emden für Volkswagen. Auf Grund geänderter logistischer Denkweisen ist der Zug, der täglich wenigstens einmal verkehrt, inzwischen in beiden Richtungen nahezu ausgelastet und hat der Schiene damit einen deutlichen Mengengewinn beschert. Kurz danach konnte auch BMW überzeugt werden, den gesamten Export von den bayerischen Werken nach Bremerhaven auf ein privates EVU umzustellen. In Gegenrichtung werden die Domestic-Fahrzeuge der USA-Produktion nach München transportiert, um von dort auf verschiedene Destinationen verteilt zu werden. Diese Lösungen führten zu deutlichen Effizienzverbesserungen im Bereich Lieferzeit und Kosten.

DB Energie führt Gespräche mit Bundeskartellamt über Öffnung des Bahnstromnetzes

Die DB AG teilt am 29. August 2003 mit: Die DB Energie prüft als erster europäischer 16,7-Hz-Bahnstromversorger die Möglichkeiten einer Netzöffnung.

Richtig dabei ist, dass im Bundeskartellamt von dritter Seite Beschwerden vorliegen. Meldungen, nach denen das Bundeskartellamt ein förmliches Verfahren gegen die OB Energie eingeleitet habe, sind dagegen falsch. Seit 2002 stehen wir mit dem Bundeskartellamt und dem Eisenbahnbundesamt im konstruktiven Dialog für ein marktgerechtes Netzzugangsmodell.

Ende September 2003 will die OB Energie erste Modelle mit ihren Kunden beraten, um 2004 ein Netzzugangsmodell anbieten zu können. Die Versorgungssicherheit und die Unterstützung der Kunden im intermodalen Wettbewerb haben dabei für den Innovationsleader oberste Priorität.

DB AG verliert Strecken an Metrorail GmbH

Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 verliert die Deutsche Bahn AG (DB Regio) den Betrieb der Regional-Express-Züge (RE) in den Relationen Hamburg - Bremen und Hamburg - Uelzen an die „Metrorail GmbH“. Das Land Niedersachsen als verantwortliche Instanz für den öffentlichen Personen-Nahverkehr hat dieser neuen privaten Eisenbahngesellschaft, an der die Niedersachsen-Bahn, die Hamburger Hochbahn und die Bremer Strassenbahn beteiligt sind, den Betrieb der RE-Züge übertragen. Unter dem Namen „Metronom“ werden sie die genannten Städte im Stundentakt verbinden. Hiermit dürfte zum ersten Mal in Deutschland ein privater Betreiber in den Markt des Schienenpersonen-Nahverkehrs auf elektrisch betriebenen

Hauptstrecken der Deutschen Bahn AG einbrechen.

NVAG insolvent

Nachdem die Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG (NVAG), Niebüll, einen hoffnungsvollen Start hingelegt hatte, überraschte der Vorstand Mitte August die verladende Wirtschaft mit der Nachricht, dass die NVAG die Einleitung des Insolvenzverfahrens beantragt hat. Erste Recherchen ergaben: Offenbar hatte die private Bahn ihre Kosten schlecht im Griff. Die NVAG wollte die die Lücke schliessen, die DB Cargo mit dem Sanierungsprogramm „Mora C“ in der Fläche hinterlassen hatte. Als Schnittstelle galt der Rbf. Maschen.

Die Mehrheit der Firma (75 %) wird von der Norddeutschen Nahverkehrsgesellschaft gehalten. Das Unternehmen suchte nach weiteren Gesellschaftern. Dem Vernehmen nach wurde auch mit dem Konzern von Connex verhandelt, der jedoch absprang. Ausschlag für die Insolvenz gab DB Cargo, die 200 000 Euro für seit Monaten nicht bezahlte Wagenstandsgelder verlangte.

Liste der im Schienengüterverkehr tätigen EVU in Deutschland

AVG	Albtal Verkehrsgesellschaft, Tullastraße 71, 76131 Karlsruhe
BE B	Bentheimer Eisenbahn AG, Otto-Hahn-Straße 1, 48529 Nordhorn
Connex	Connex Cargo Logistics GmbH, Westhafenstraße 1, 13353 Berlin
DB Cargo AG	DBCargo AG; Neukundenservice, Masurenallee 33; 47655 Duisburg
DLC	Dillen und Le Jewune Cargo bv, Velodromstraat 121, B 2850 Boom
EVB	Eisenbahnen- und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Postfach 1250, 27392 Xeven
HGK	Häfen- und Güterverkehr Köln AG, Postfach 250348, Köln
MEG	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Postfach 1461, 06204 Merseburg
MKB	Mindener Kreisbahnen GmbH, Karlstraße 48, 32423 Minden
NeCoss	Neutral Container Shuttle Systems, Neuenlander Straße 35, 28199 Bremen
rail4chem	rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, Berliner Platz 6-8, 45127 Essen
Rheinweserbahn	Rheinweserbahn do Mittelweserbahn GmbH, Bahnhofstraße 2, 27305 Bruchhausen-Vilsen
TX Logistik	TX Logistik AG, Rhöndorfer Straße 85, 53604 Bad Honnef
WEG	Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH Seewiesenstrasse 19, 71334 Waiblingen

Andere Verkehrsträger

Busreisen sollen wieder sicherer werden

Nach einer Serie von Busunfällen mit einer ganzen Reihe von Toten ereigneten sich am Wochenende vom 23./24.8 wieder mehrere Busunfälle, die insgesamt mindestens 25 Menschenleben forderten, und zwar war ein Bus auf der A 9 zwischen den Anschlussstellen Weissenfels und Bad Dürrenberg von der Fahrbahn abgekommen. Folge 5 Tote. Ein weiterer Unfall ereignete sich im Loiretal in Frankreich mit einem Toten, und einer in der Türkei mit 19 Toten.

Die Statistik sagt zwar, dass Reisebusse das sicherste Verkehrsmittel auf der Straße (auch sicherer als die Schiene) sind – sich häufende und spektakuläre Unfälle in jüngster Zeit verlangen nach Überprüfung der Sicherheitsstandards.

Die jetzt von den Verkehrsministerien aus Bund und Ländern gestartete Initiative „Reisebussicherheit“ soll prüfen, welche Maßnahmen „das Vertrauen zum Reisebus wieder herstellen“ könnten. Verschärfte Kontrollen in den kommenden Monaten sollen nicht nur überhöhte Geschwindigkeit, sondern auch Manipulationen an den vorgeschriebenen Tempobegrenzern aufdecken. Reisebusunternehmen, die wiederholt Rechtsverstöße begehen, werden genauso unter die Lupe genommen, wie der Verstoß gegen die Gurtanlegepflicht in Bussen mit Sicherheitsgurten.

Metro- und Transrapid

Der Metrorapid in NRW ist am 27.6.03 gestorben. Der Düsseldorfer Regierungschef Steinbrück musste erkennen, dass der Transrapid zwischen Düsseldorf und

Dortmund weder wirtschaftlich noch verkehrspolitisch sinnvoll ist. Besonders ernüchternd war, dass sich trotz der zugesagten hohen Summen durch den Bund für die Restsumme keine privaten Investoren auftreiben liessen. Die DB AG und die Transrapidhersteller Siemens und Thyssen-Krupp lehnten es strikt ab, für das Vorhaben irgendwelche Betriebs- und Kostenrisiken zu übernehmen. Die Grünen und zahllose Bewohner und Lokalpolitiker lehnten das teure Spielzeug kategorisch ab. Sie drängen stattdessen auf mehr schnellere S-Bahn-Verbindungen.

Nachdem NRW seinen Metrorapid nicht mehr bauen will, sieht Ministerpräsident Stoiber „den Weg jetzt im Grund frei“ für den Transrapid von München Hbf zum Flughafen. Auch Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe bekannte sich erneut zur Magnetschwebbahn: Wir werden den Transrapid gemeinsam schaffen. Münchens Oberbürgermeister lehnt ihn dagegen weiter ab: Eine Mär, dass sich das finanzieren lässt. Der Bayerische Verkehrsminister Otto Wiesheu fordert die freigewordenen Bundesmittel, die für den Metrorapid vorgesehen waren. Andere bayerische Politiker wollen die Mittel lieber in den S-Bahn-Ausbau stecken.

Die Hürden für die Realisierung des Projektes sind nach wie vor sehr hoch und sehr vieles spricht dagegen.

Transrapid-Projekt in China gefährdet Bangen um Anschlussaufträge

Die Konzerne ThyssenKrupp und Siemens müssen Rückschläge beim Bau des Transrapid in China befürchten. Technische Probleme beim Probetrieb der Magnetschwebbahn auf der Flughafenverbindung in Schanghai gefährden Anschlussaufträge für das Prestigeprojekt. Ein hoher deutscher Manager sagte der Süddeutschen Zeitung, es sehe „lausig“ aus. Ein Siemens-Mitarbeiter in China sagte: „Das System ist noch nicht stabil“ Deutsche und Chinesen streiten bereits über Reparaturkosten.

Inzwischen hat sich China entschlossen, für den Transrapid gedachte Strecken in Rad/Schienentechnik zu bauen, und zwar mit dem japanischen Shinkansen-System. (Die Red.)



Foto: dpa

Niedrige Wasserstände behindern, wie hier auf dem Rhein, die Binnenschifffahrt. Bei Assmannshausen verengt eine Sandbank die Fahrrinne des größten deutschen Flusses. Der Pegel des Rheins hat nach Angaben des Wasser- und Schifffahrtsamts Duisburg den tiefsten Juli-Stand seit 27 Jahren erreicht. Eine Einstellung des Schiffsverkehrs droht allerdings nicht. Kritischer ist die Situation nach der Hitzeperiode der vergangenen Wochen auf Teilen von Elbe und Donau. Dort ist die Schifffahrt mittlerweile fast völlig zum Erliegen gekommen.



Erst kamen der Bundeskanzler und die Eröffnungsgäste, dann die Probleme: Seit der pompösen Einweihung des Transrapids in Schanghai macht die Magnetschwebbahn nur noch negative Schlagzeilen. Indirekt könnte in China sogar die Entscheidung über die Zukunft des Vorzeigeprojekts der deutschen Industrie insgesamt getroffen werden.

Lufthansa: Weber übergibt an Mayrhuber

Die Lufthansa startet inmitten der schweren Branchenkrise in eine neue Zeit. Nach fast 12 Jahren an der Spitze übergab Konzernkapitän Jürgen Weber (61) den Chefessel im Juni bei der Hauptversammlung in Köln an seinen Vize Wolfgang Mayrhuber. Weber wurde Chef des Aufsichtsrates.

Saale-Elbe-Kanal

Der Bau des umstrittenen Kanals ist nicht im Bundesverkehrswegeplan in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Er würde etwa 80 Mio Euro kosten. Er kann demnach erst wieder nach 2015 behandelt werden. Darin waren sich die Minister Stolpe und Trittin einig.

Umwelt

Zahlen, die man sich merken sollte:

In die Umwelt werden in Deutschland jährlich 800 Mio t CO₂ abgegeben (Das sind 10 Mio t/Einwohner, 10 mal mehr als pro Durchschnittseinwohner in der Welt.).

20 % des CO₂ kommen aus dem Verkehr

Im Vergleich zu 1988 werden im Strassenverkehr bis 2005 Steigerungsraten von 25 % im Personenverkehr und mehr als 90 % im Güterverkehr erwartet. Trotz des Rückgangs des spezifischen Kraftstoffverbrauchs von Pkw und Lkw wird eine Zunahme von mehr als 40 % erwartet.

Die Eisenbahn hat den geringsten Energieverbrauch:

Gegenüber dem Pkw 1/3,

Gegenüber dem Kurzstreckenflug 1/4.

Er ist mit dem Energieverbrauch des Binnenschiffes vergleichbar.

Jede Tonne, die von der Strasse auf die Schiene verlagert wird, bringt eine Entlastung von 8,1 kg CO₂ /100 km

(CO₂-Minderung: 75 %)

Jede Person, die vom Pkw auf die Schiene umsteigt, bringt eine Entlastung von 10,4 kg CO₂/100 km (CO₂ Minderung 74 %)

Bei der Bahn werden 12 % der Energie aus regenerativen Energiequellen gewonnen. 90 % der Verkehrsleistung geschieht mit elektrischer Energie, 10 % mit Dieselmotoren.

(Aus „Mobilität mit gutem Gewissen“ von Axel Schwarz im Internationalen Archiv für Verkehrswesen Heft 6 2003.)

Der VCD veröffentlichte auch dieses Jahr wieder eine Auto-Umweltliste

Auf Platz eins landete wie im Vorjahr der VW Lupo 1.4 FSI, ein Benziner mit moderner Direkteinspritz-Technik. Auf dem zweiten Platz folgt denkbar knapp der Daihatsu Cuore 1.0 Plus, der fast die gleiche Punktzahl erreicht, aber nur knapp die Hälfte kostet. Den dritten Platz eroberte der Toyota Yaris 1.0 linea eco, ein intelligentes Fahrzeug, bei dem sich die Autobauer auf das Wesentliche beschränkt haben.

Ausland

Ökombi wächst weiter

Eine schöne Bilanz hat Österreichs Kombi-Operateur Ökombi den Gesellschaftern auch für 2002 wieder vorgelegt: Mit genau 694 275 Sendungen/1,5 Mio. TEU wurden über zehn Prozent mehr Güter auf die Schiene gebracht als im Jahr zuvor.

Der Erfolg geht sowohl auf das Konto des unbegleiteten Verkehrs (UKV) mit einem Plus von 15,3 Prozent als auch auf das der Rollenden Landstraßen, die im vergangenen Jahr um 6,2 Prozent zulegen.

Im UKV kamen vor allem die Ganzzüge bei den Verladern gut an: Mit ihnen wurde die Hälfte des Aufkommens abgefahren. Wachstumsträger war beispielsweise der Ganzzug Wels - Neuss mit einem Plus von 15,5 Prozent. Im inner-österreichischen UKV wurde ein Plus von 27,3 Prozent auf

mehr als 78000 Sendungen verzeichnet. Der bilaterale Verkehr von Österreich in die Beneluxstaaten sowie nach Tschechien und Ungarn war hingegen mit einem Minus von 14 bis 40 % nicht berauschend. Hofers Begründung: Das Preis-Leistungsverhältnis sei mangelhaft gewesen.

Auf den Rollenden Landstraßen wurden mehr als 367000 Lkw befördert. Wären nicht die technischen Probleme mit den Niederflurwagen gewesen, hätte Okombi 2002 sogar noch deutlich besser abgeschnitten.

Zu Engpässen beim Wagenmaterial kam es infolge der durch das deutsche Eisenbahnbundesamt verfüigten strengen Waggonkontrollen auf der Brenner-RoLa Manching-Brennersee. Wegen der zeitintensiven Revisionsarbeiten musste der Fahrplan ausgedünnt werden; statt 30 Zugpaaren konnten nur noch 18 täglich verkehren. Hinzu kam, dass die ÖBB 128 ältere, nicht mehr verkehrssichere Niederflurwagen aus dem Verkehr nahmen. Hofer: „Das hat den Engpass noch zusätzlich verschärft“.

Ökombi ist der größte Kombi-Kunde der ÖBB mit einer Tonnage von 18,4 Mio t. Damit bringt es der Operateur auf 20,9 % des gesamten Güteraufkommens der Bahn.

Die SBB optimieren den Wagenladungsverkehr

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben entschieden: Für die Sanierung des defizitären Wagenladungsverkehrs wählt sie die Variante „Optimierung“ und nicht die Variante „Redimensionierung“. Das dichte Netz von Güterzustellpunkten bleibt erhalten, die Bedienung der Kunden im Tagesablauf wird auf zwei Wellen verteilt. Das neue Konzept soll jährliche Einsparungen von 29,5 Mio. CHF (rund 19 Mio. Euro) bringen. 300 Stellen werden abgebaut. Die Umsetzung beginnt im Dezember 2003 und dauert bis Ende 2006. Um das Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen, sind weitere Einsparungen von 4,2 Mio. Euro notwendig.

Der Wagenladungsverkehr ist das Herzstück des inner-schweizerischen Schienengüterverkehrs. Täglich stellen die Cargoteams den Kunden über 6000 beladene Güterwagen zu. Das Netz umfasst rund 690 Güterzustellpunkte mit 600 Freiverladeanlagen und 2450 Anschlussgleisen. Dieses dichte Netz ist im Betrieb aufwendig und trägt mit jährlich 23,2 Mio. Euro zum Defizit von SBB Cargo bei.

Um den Wagenladungsverkehr zu sanieren, hat SBB Cargo in den vergangenen Monaten in Zusammenarbeit mit Vertretern der Kunden, der Kantone sowie der Sozialpartner zwei Varianten untersucht und die Vor- und Nachteile bewertet: – eine (sanftere) Variante „Optimierung“ unter Beibehaltung des heutigen dichten Netzes von Güterzustellpunkten – eine (einschneidendere) Variante „Redimensionierung“ mit Schließung aller unrentablen Güterzustellpunkte. Dabei habe sich gezeigt, dass die Variante „Redimensionierung“, was die Wirtschaftlichkeit anbelangt, besser abschneidet. Mit einem Einsparungspotential von 45,1 Mio Euro pro Jahr könnte der Wagenladungsverkehr profitabel betrieben werden.

In der Gesamtbilanz schneidet allerdings die Variante „Optimierung“ besser ab. Ihr Einsparungspotential belaufe sich auf 19 Mio Euro. Damit erbringe sie nur knapp die geforderte Ergebnisverbesserung von 36 Mio CHF. Andererseits seien jedoch nur mit diesem Konzept die Vorgaben des Bundes als Eigner der SBB umsetzbar, nämlich den Wagenladungsverkehr sowohl eigenwirtschaftlich als auch flächendeckend zu erbringen. Die SBB bekennen sich damit zur Präsenz in der Fläche. Die Wagenzustellung erfolgt als Frühzustellung bis 9 Uhr, anschliessend werden die Kunden an den 630 verkehrsschwachen Zustellpunkten mit der Tageszustellung bedient. Das ganze Konzept wurde mit Vertretern der Kunden, den Kantonen und den Sozialpartnern abgestimmt.

Die mit der „Optimierung“ möglichen Einsparungen von 29,5 Mio CHF sollen mit folgenden Massnahmen erreicht werden:

- Das neue Produktionskonzept eliminiert die extremen Spitzen am Morgen und am Abend. Dadurch kommt SBB Cargo mit weniger Loks und Personal aus.
- Einsatz von funkgesteuerten Rangierlokomotiven.
- Reduktion der Produktionsteams von 120 auf 44; die einzelnen Teams werden grösser und dadurch flexibler.

Für die Umsetzung des neuen Konzepts sind in den kommenden Jahren Investitionen von insgesamt 87 bis 100 Euro vorgesehen.

Die ÖBB im Jahre 2002 und Ausblick

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben 2002 rund 87,2 Mio. Gütertonnen auf die Schienen gebracht und damit das Volumen gegenüber dem Vorjahr um 17 Mio. t steigern können. Der Umsatz blieb jedoch etwa auf gleichem Niveau wie 2001, verkündete Güterverkehrsvorstand Ferdinand Schmidt während der Bilanzpressekonferenz in Wien.

Den verstärkten Wettbewerb durch die neuen Mitbewerber auf der Schiene, aber vor allem durch den Lkw bekamen die ÖBB im Vorjahr sehr stark zu spüren. Unterm Strich habe man noch etwas verdient, räumte Schmidt ein.

Im Vorjahr seien die ÖBB insgesamt trotz schwieriger Konjunkturbedingungen passabel über die Runden gekommen, zog Rüdiger vorm Walde, Generaldirektor des Carriers, Bilanz für 2002. Das Ergebnis aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EGT) belief sich im Vorjahr auf 125,2 Mio. Euro, was einem Zuwachs von 2,5 Prozent gegenüber 2001 entsprach. „Wir haben seit 1994 noch nie ein so gutes EGT gehabt“, kommentierte vorm Walde dieses Ergebnis. Der Finanzerfolg hat sich um 102,1 Prozent von minus 9,4 Mio. Euro auf plus 200 000 Euro im Vorjahr verbessert. Rote Zahlen schrieb die Bahn allerdings beim Betriebserfolg (EBIT), der sich um 4,9 % auf 125 Mio. Euro gegenüber 2001 verschlechterte.

Die ÖBB fahren im seit Mitte März 2003 liberalisierten

europäischen Güterverkehrsmarkt gegen den Kostendruck. „Der zunehmende Wettbewerb bläst uns den Wind ins Gesicht“, so der Bahnchef. Die Kostenseite hinsichtlich Personal, Einkäufen und Investitionen hätten die ÖBB gut im Griff, nicht jedoch externe Einflüsse der Konjunktur-entwicklung, weshalb sich vorm Walde auf keine Prognose für das Jahr 2003 einlassen wollte.

Im Güterverkehr wird die Oststrategie weiter vorangetrieben. Laut Angaben von Schmidt wird der Vertriebsapparat in den südosteuropäischen Ländern kräftig ausgebaut. Gelingen soll das sowohl durch verstärktes eigenständiges Agieren, aber auch über die Firmen der Speditionsholding sowie durch regionale Partnerschaften mit ansässigen Spediteuren. Konkrete Expansionspläne wälzen die ÖBB für Tschechien, Slowakei, Ungarn sowie Rumänien. Vor zwei Wochen wurde gemeinsam mit dem italienischen Partner Lucefin in Santo Stino in Norditalien eine neue Logistikanlage eröffnet, die als Hub für Bahnverkehre zwischen Österreich und Italien fungieren soll. Den Zuwachs im Güterverkehr verdankt das Unternehmen dem Wagenladungsverkehr mit einem Aufkommensplus von 1,4 Prozent auf 61,8 Mio t und dem Stückgutverkehr, wo ein Zuwachs von 5 % auf 1,3 Mio. t erzielt worden ist. Vorm Walde wehrte einmal mehr Vorwürfe ab, die ÖBB würden notleidende Geschäftsbe-reiche quersubventionieren. „Wir haben zwei getrennte Rechenkreise, die in einer gemeinsamen Bilanz münden“, erklärte er.

Die im Unternehmensbereich Infrastruktur gemäß Bundesbahngesetz zu tätige Verlustabdeckung des Bundes ist 2002 um 5,6 Prozent auf knapp über eine Mrd Euro gestiegen, woraus sich in der Infrastruktur ein um 4,6 % erhöhter Bundeszuschuss von knapp 1,2 Mrd. Euro ergab. Das Benutzungsentgelt, das die Österreichischen Bundesbahnen an die Schieneninfrastrukturgesellschaft SCHIG zahlen, ist um 5,4 % auf 314 Mio. Euro gestiegen. Der Personalaufwand der Infrastruktur, der ebenfalls vollständig vom Bund gedeckt wird, erhöhte sich um 3,3 % auf 916 Mio. Euro.

Der Fahrweg der Privatbahnen in der Schweiz

Nach Plänen der Schweizer Regierung sollen die Privatbahnen der Schweiz ihre Netze an die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) abtreten und künftig nur als reine Betreiber-gesellschaften weiterleben. Die Bündelungspläne sollen mit der so genannten Bahnreform 2 verwirklicht werden.

Wiederinbetriebnahme der Bahn zwischen Meran und Mals im Sommer 2004

Wer in den letzten Jahren Urlaub im Vinschgau gemacht hat, weiss ein Lied davon zu singen, wie sehr die Hauptstrasse durch den Gau überlastet ist und das in einem sehr



schönen Urlaubsgebiet, wo die Südtiroler Äpfel eigentlich ohne die Strassenabgase reifen sollten.

Die Bahn, die 1906 in Betrieb genommen worden ist, wurde von den FS sehr vernachlässigt und 1991 stillgelegt. 1998 ging das Bahnareal zwischen Meran und Mals an die autonome Region Trentino-Südtirol über. Seither wird geplant und gebaut und 2004 sollen Triebwagen die 62 km lange Strecke im Stundentakt befahren. 80 Mio Euro kostet die Wiederherstellung und Modernisierung der Bahn. Jetzt überlegen die Anrainerstaaten Österreich und die Schweiz, ob nicht Mals an ihre Bahnen in Landeck, Scoul oder Zernec angebunden werden soll. (Vergleiche Skizze)

Slowenische Eisenbahnen: Weg für Bahnreformen frei

Sloweniens Staatsbahn (SZ) wird nach ihrer Aufspaltung nur teilprivatisiert. In keiner der drei neuen Bahngesellschaften können private Investoren einen Mehrheitsanteil erwerben. Vor der Privatisierung soll die SZ noch finanziell saniert werden. Bei den Bahninvestitionen findet eine Verlagerung auf die Modernisierung der Infrastrukturanlagen statt.

Die SZ soll fit gemacht werden für den im Mai 2004 bevorstehenden EU-Beitritt. Seit Herbst 2002 liegt das langfristige Reformprogramm „Neue Richtung“ vor, das nun auch durch die neue Gesetzgebung unterstützt wird. Als kleines Land an der Schwelle zu Südosteuropa muss die slowenische Bahn vor allem für die rasche Expansion des Transitverkehrs gerüstet sein. Er macht heute rund 80 % des gesamten Verkehrsaufkommen aus.

In Slowenien kreuzen sich der fünfte und zehnte der paneuropäischen Transportkorridore. Dem Ausbau dieser beiden Trassen gilt nun höchste Priorität. Slowenien hat sich zudem gegenüber der EU verpflichtet, bis 2005 an der Schnittstelle die Voraussetzungen für Interoperabilität zu schaffen.

Laut Gesetz wird die staatliche slowenische Bahngesellschaft in drei Teile zerschlagen. In einer neuen Holding sollen dann die Gesellschaften für den Personenverkehr, den Güterverkehr sowie für die Infrastruktur und das

Bahnmanagement zusammengefasst werden. Die Infrastruktur wird ganz in staatlicher Hand bleiben. Die beiden Transportunternehmen der Bahn sollen dagegen teilprivatisiert werden, aber zu mindestens 51 % auch künftig unter staatlicher Kontrolle bleiben. Die Altschulden belaufen sich auf rund 290 Mio Euro.

Eine Agentur wird für die Verwaltung der Bahninfrastruktur verantwortlich sein, die Investitionsprogramme erarbeitet und Nutzungskonzessionen für das Bahnnetz an Dritte vergibt. Aus diesem Geschäft erwartet sich Slowenien künftig jährliche Einnahmen von 22 Mio Euro.

Der neuen Bahnagentur stehen 2003 für Instandhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen an den Bahnanlagen 93 Mio Euro zur Verfügung. Es handelt sich dabei um Projekte, für Finanzierungen der EU in Aussicht stehen.

Noch bevor Slowenien Mitglied der EU wird, soll es eine Express-Bahnverbindung zwischen Ljubljana und Venedig geben, die für die Strecke nur drei Stunden braucht.

Pläne gibt es auch für eine schnellere Verbindung nach Belgrad. Hier soll die Fahrtzeit von zehn auf sechs Stunden sinken. Die Strecke nach Belgrad ist Teil des Zehnten Korridors, an dessen Wiederbelebung Slowenien sehr gelegen ist.

Schon im laufenden Jahr will die Bahn nach fünf Jahren mit Verlusten schwarze Zahlen schreiben. Bei Betriebseinnahmen von rund 256 Mio Euro war 2002 ein Verlust von 47 Mio Euro entstanden.

Das Transportaufkommen der Bahn wird in den kommenden Jahren rasant anwachsen. 2002 wurden 16,3 Mio t Güter befördert; 2010 sollen es 27 Mio t sein. Beim Personenverkehr wird gleichzeitig eine Zunahme von 14,7 auf 18 Millionen Fahrgäste erwartet.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr werden auf 228 Mio Euro geschätzt. Das entspräche einem Plus von 63 %. Für den Personenverkehr wird ein Zuwachs um 36 % auf 343 Mio Euro prognostiziert.

Die Autoroute Ferroviaire am Mont Cenis startet

Der kommerzielle Betrieb der Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA; Rollende Autobahn über die Alpen) von Frankreich nach Italien soll Mitte Juni 2003 beginnen. Auf der 175 km langen Strecke zwischen Alton Bourgneuf in Savoyen und Orbassano im Piemont bieten FS Trenitalia und SNCF zunächst vier tägliche Hin- und Rückfahrten an. Die bescheidenen Anfänge des Huckepacktransports auf dieser Achse sind bestimmt durch die noch laufenden Bauarbeiten zur Herrichtung des Lichtraumprofils B+ im Tunnel von Frejus, wie der Scheiteltunnel der Mont-Cenis-Linie offiziell heisst.

Die Regierungen der beiden Länder hatten am 29. Januar 2001 ein Abkommen unterzeichnet, das unter anderem die Realisierung der AFA vorsieht und inzwischen nach der Ratifizierung in Frankreich und Italien in Kraft getreten ist. Dieser Vertrag fordert auch die Realisierung weiterer Bauobjekte, darunter des 53 km langen Mont-d'Ambin-Basistunnels auf dem grenzüberschreitenden

Abschnitt einer neuen Bahnverbindung von Lyon nach Turin. Am Gipfeltreffen von Perigueux haben der französische und der italienische Verkehrsminister zudem vereinbart, das Defizit während der Versuchsphase der Rollenden Autobahn von 2002-2006 (nun 2003-2007) zu gleichen Teilen zu tragen.

Die Höchstgeschwindigkeit auf der AFA ist auf 100 km/h begrenzt.

Das Verbot, mit Tanklastwagen Brennstoffe über verschiedene Grenzübergänge zu transportieren, verschafft der AFA ein Verkehrsaufkommen von von bis zu 50 000 Einheiten pro Jahr, was genau der Anfangskapazität entspricht.

Für die SNCF ist dies ein ermutigendes Signal, gehört Frankreich doch zu den Ländern, wo der Kombinierte Verkehr nicht besonders populär ist.

Doch inzwischen ist der alpenquerende Güterverkehr auch in Frankreich ein zu heikles politisches Thema geworden, als dass die Regierung in Paris einfach die Hände in den Schoß legen könnte. So lange sich die große Lösung Lyon-Turin noch nicht einmal im Planungsstadium befindet, ist die „autoroute ferroviaire alpine“ immerhin ein erster Schritt, um die erhitzten Gemüter der Bewohner der französischen Alpentäler von Frejus und Montblanc zu beruhigen.

Die neue RoLa, welche die Bahnlinie über Modane benutzt, kann von September an zunächst vier Fahrten täglich in beide Richtungen anbieten. Das bedeutet, dass im Jahr immerhin bis zu 50000 Lkw weniger auf der Straße die Alpen überqueren.

Die Zahl der Abfahrten könnte problemlos auf 20 bis 30 erhöht werden, wenn da nicht das Problem mit dem Lichtraumprofil wäre.

Die Tunnel, unter anderem auch der 14 km lange Mont Cenis, sind zu niedrig. Daher können auf die Waggons keine Fahrzeuge mit der europäischen Standardhöhe von 4 m verladen werden. Das: beschränkt den Kundenkreis in den nächsten vier Jahren – so lange dauert der Ausbau der Infrastruktur – auf Speditionen mit Spezialfahrzeugen, wie etwa Tank- und Silo- oder Flachbettfahrzeuge. Jeder Zug vermag 18 Lastzüge aufzunehmen.

Für das Verkehrsaufkommen am Frejus-Strassentunnel bedeutet dies eine Verringerung um mindestens 25 % des heutigen Lkw-Aufkommens.

Während der Versuchsphase haben Frankreich und Italien vereinbart, das Projekt mit jährlich 12,2 Mio Euro zu subventionieren, damit der Preis für die einzelne Fahrt eine wirkliche Alternative zu den Kosten des reinen Strassentransportes darstellt. Eine Alpenquerung kostet 290 Euro, Vielfahrer können bis zu 20 % einsparen.

Privatisierung der Russischen Eisenbahnen

In Russland, dem flächengrößten Land der Erde, in dem es vsl erst im nächsten Jahr eine durchgehende Strassenverbindung zwischen der Pazifikküste und dem Rest des Riesenreiches geben wird, ist die Eisenbahn nach wie vor

das wichtigste Transportmittel. 2002 wurden 81 % aller Gütertransporte (ohne Berücksichtigung von Pipelines) über die Schiene abgewickelt. Im westlichen Europa liegt dieser Wert deutlich unter 20 %.

Mit einem Grundkapital von über 40 Mrd Euro, einer Gesamtstreckenlänge von 87 500 km und 1,6 Mio Mitarbeitern (über zwei Prozent der werktätigen Bevölkerung des Landes) wird die zur Aktiengesellschaft umgewandelte Russische Eisenbahn neben dem weltgrößten Gasproduzenten Gazprom und dem Stromkonzern RAO EES zu den drei größten russischen Konzernen gehören.

Die 18 regionalen Tochtergesellschaften zwischen Kaliningrad und der Pazifikinsel Sachalin verwalten ein gigantisches Imperium, zu dem außer eigentlichen Betrieben der Eisenbahnwirtschaft auch ein Netz von eigenen Kindergärten, Krankenhäusern und Forschungsinstituten und Hunderte anderer Betriebe gehören. Einen großen Teil der sozialen Einrichtungen wird die Eisenbahn im Zuge der Reform an die jeweiligen Kommunen abgeben. Nach der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft sollen dann zunächst Industriebetriebe, Bauunternehmen und im Handel tätige Firmen aus dem Konzern ausgegliedert werden.

Die Reform der russischen Eisenbahnen geht in die entscheidende Runde. Mit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes (18. Mai) kann die Gründung der staatlichen Bahn-AG „OAO Rossijskije Zhelesnye Dorogi (RZD)“ eingeleitet werden. Das mächtige Moskauer Eisenbahnministerium will sich schrittweise überflüssig machen.

Bereits Ende September könnten die Strukturen der OAO RZD funktionsfähig sein. Das Grundkapital des Riesenkonzerns wird voraussichtlich etwa 1,6 Trillionen Rubel (43 Mrd Euro) betragen. Etwa 1000 von derzeit 2046 dem Ministerium unterstellte Betriebe und Organisationen werden Teil der OAO RZD. Die übrigen werden entweder regionalen Behörden abgetreten, direkt privatisiert oder verbleiben vorerst beim Ministerium. Die Risiken, dass ausgegliederte Betriebe bankrott gingen, seien minimal.

Ende des Jahres werde die neu gegründete AG damit beginnen, Steuern zu zahlen. Die ersten Aktien der russischen Eisenbahn könnten bereits 2005 an der Börse gehandelt werden. Welches Schicksal auf das Eisenbahnministerium wartet, ist noch nicht entschieden. Als wahrscheinlich gilt eine Zusammenlegung mit dem Verkehrsministerium. Ziel der russischen Eisenbahnreform ist es, überall dort, wo es in der Branche möglich ist, den Wettbewerb konkurrierender Anbieter zuzulassen.

Der Einzug marktwirtschaftlicher Mechanismen soll Gütertransporte billiger machen und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit der russischen Industrie insgesamt fördern. Der bislang notorisch Verlust bringende Personenverkehr soll zukünftig nicht mehr durch die Einnahmen aus den Gütertransporten subventioniert werden.

Auch soll die Reform dazu dienen, die notwendigen Mittel in Millionenhöhe zu akkumulieren, die zur Erneuerung der größtenteils veralteten Technik und zur Rekonstruktion vieler tausender Gleiskilometer benötigt werden. Bereits im laufenden Jahr will die Eisenbahn umgerechnet 2,36 Mrd. Euro beziehungsweise drei Viertel ihres gesam-

ten Investitionsprogramms für den Kauf neuer Waggons und Lokomotiven verwenden. Anders als in anderen europäischen Ländern solle die Staatskasse durch die russische Eisenbahnreform jedoch nicht zusätzlich belastet werden.

Bedingt durch die gute Binnenkonjunktur, steigende Exporte russischer Rohstoffe und die zunehmende Attraktivität Russlands als Transitland für Gütertransporte zwischen Ostasien und Europa konnten die russischen Eisenbahnen ihren Umsatz in den vergangenen Monaten um zehn Prozent im Vergleich zum jeweiligen Vorjahreszeitraum steigern. Dadurch gelang es, die Schuldenlast der Eisenbahn auf eine Summe von 41 Mrd Rubel (1,17 Mrd Euro) zu reduzieren. Um ohne staatliche Subventionen auszukommen, konnte das Ministerium durchsetzen, dass ein großer Teil der gewinnbringenden Fremdbeteiligungen, etwa an Baufirmen oder Schwarzmeer-Sanatorien nicht aus der neuen Eisenbahn AG ausgegliedert wird. Diese Geschäftsfelder werden gebraucht, um die Reform zu finanzieren.

Den Kenner Russlands wundert es, dass das Militär der Privatisierung zugestimmt hat, wo doch die Eisenbahn die Mehrzahl aller Militärtransporte abwickelt. *Der Herausgeber erinnert sich noch, wie auch nach dem 2. Weltkrieg die russische Bahn militärisch organisiert war. Die Entladung von Güterzügen durfte nicht länger als zwei Stunden dauern. Wer dagegen verstieß, wurde bestraft. Schäden bei der Entladung wurden in Kauf genommen.*

Eine starke Konkurrenz wird nicht erwartet, wenn auch einzelne Firmen für den Markteintritt durchaus bereit sein könnten.

Viel Verkehr auf der Transsib

Der Irak-Konflikt hat der Transsibirischen Eisenbahn Rekordverkehr beschert. Wegen der schwierigen Lage auf der Schiffsroute durch den Suez-Kanal wechselten offenbar viele Transportunternehmen auf die Schiene. Gemäss russischem Eisenbahnministerium nahm der Umsatz im ersten Quartal 2003 im Vergleich zum Vorjahr um 70 Prozent zu.

Die Bedeutung der vollständig elektrifizierten, rund 9500 km langen Strecke für den Güterverkehr dürfte in den nächsten Jahren generell zunehmen. Insbesondere von Seiten Südkoreas sind Bestrebungen im Gange, das Land über China und Russland an das europäische Bahnnetz anzuschliessen.

Italiens Eisenbahnen schreiben Gewinne

Den nachstehenden Beitrag haben wir einem Interview der Südd. Zeitung vom 31.6.03 mit dem Bahnchef Giancarlo Cimoli (64) entnommen:

Cimoli ist seit 9 Jahren Chef der Ferrovie dello stato (FS). Die FS machten 2002 bei einem Umsatz von fünf Mrd Euro einen Brutto-Gewinn von 730 Mio Euro, bei nur zwei Mrd Euro Schulden. Doch sind die Verhältnisse mit der DB nicht vergleichbar. Die DB ist dreimal so gross, Deutschland ist mitten in Europa auch Transitland, während Italien ein langgezogenes Gebilde ist, in dem fast drei Viertel der Wirtschaftsleistung auf die Po-Ebene entfallen. Das bedeutet, 70 % des Verkehrs rollt über 25 % der Gleise.

Worauf ist sein Erfolg zurückzuführen:

Als Cimoli kam, waren die FS ein grosser Staatsmonopolist ohne industrielle Arbeitsweise. Führungsziele oder richtige Buchführung gab es nicht; die Gewerkschaften waren die eigentlichen Inhaber des Unternehmens und Politiker schusterten sich gegenseitig Posten zu. Der damalige Ministerpräsident Prodi hat ihn um Hilfe gerufen. In den rückliegenden sechs Jahren wurden 50 000 Mitarbeiter entlassen und 20 000 qualifizierte Kräfte neu eingestellt.

Es gab natürlich eine Menge Widerstand. Das Unternehmen wurde in Sparten aufgeteilt, aus denen Tochtergesellschaften gemacht wurden. Wir nahmen private Gesellschafter in unsere Bahnhöfe. Wir erklärten einen Lohnstopp und brauchten dann drei Jahre, um mit unseren elf verschiedenen Gewerkschaften einen neuen Tarifvertrag auszuhandeln.

SZ: Warum haben die Gewerkschaften nicht die Revolution ausgerufen?

Cimoli: Wir haben gleichzeitig mit der Liberalisierung des Marktes begonnen und den Gewerkschaften gesagt, die FS sind kein Monopolist mehr, und ihr müsst jetzt nicht mehr mit uns, sondern mit dem Industrieverband verhandeln, in dem auch andere Arbeitgeber organisiert sind. Das hat sie diszipliniert. Gleichzeitig wurde der Schutz für FS-Manager aufgehoben. Sie können entlassen werden wie jeder andere auch.

SZ: FS macht seit zwei Jahren Gewinne. Doch kann man angesichts hoher Staatszuschüsse von echten Gewinnen sprechen?

Cimoli: Wir bekommen heute weniger Geld vom Staat als 1996. Gleichzeitig haben wir die Kosten massiv gesenkt, nicht nur über Personalabbau. Zum Beispiel bekamen externe Reinigungsfirmen neue Verträge und bis zu 50 Prozent weniger Geld. Das war in einem Land, in dem es Mafia und Camorra gibt, sehr kompliziert. Viele Waggons haben gebrannt, und wir haben eine Menge, sagen wir, „gute Ratschläge“ erhalten. Und schließlich: Das Ministerium hat uns seit drei Jahren keine Fahrpreiserhöhung gestattet; wir haben jetzt das gleiche Preisniveau wie in Polen.

SZ: Netz und Fahrzeuge wurden jahrelang vernachlässigt.

Cimoli: Wir haben seit 1996 die jährlichen Investitionen von 2,4 auf 7 Mrd Euro hochgefahren. 2005 werden es 10 Mrd sein. In den nächsten zehn bis zwölf Jahren investieren wir

138 Mrd Euro, davon 60 Mrd in Hochgeschwindigkeitsstrecken, 63 ins normale Netz und 13 in Loks und Wagen.

SZ: Viele zweifeln am Sinn der teuren Hochgeschwindigkeitstechnik.

Cimoli: Auf der Strecke von Florenz nach Rom, die schon fertig ist, hat die Bahn einen Anteil von 84 Prozent am gesamten Verkehr. Wenn es möglich ist, von Mailand nach Rom in 3 Stunden 15 Minuten zu fahren, werden die Kunden ähnlich begeistert sein. Schön wäre es, hätte man schon vor 20 Jahren begonnen.

SZ: Eisenbahnen in Europa verlieren immer weiter Marktanteile. Ist dieser Trend zu stoppen?

Cimoli: Erstens ist ein schienengebundenes System weniger flexibel als Lastwagen oder Autos. Zweitens haben Bahngesellschaften bis vor wenigen Jahren sehr ineffizient gearbeitet. Drittens gelten für Züge und Lastwagen verschiedene Sicherheitsbestimmungen. Außerdem stimmt die Preispolitik nicht. Ein Lkw zahlt auf den Straßen nicht den Nutzungspreis, der seinem Platzverbrauch entspricht, von Umweltschäden oder Verkehrsgefahren ganz zu schweigen. Das ist unfairer Wettbewerb.

Wir als Bahn müssen sehen, dass unser Angebot stimmt. Wir werden mit mehr Kapazität und besserer Qualität gehalten. Wir warten auf Entscheidungen aus Brüssel, sonst ändert sich nichts. Nationale Regierungen können keine Regeln beschließen, die sich gegen Lastwagen richten, denn dann ist gleich das Land blockiert. Es gibt keinen Politiker, der stark genug wäre, das zu tun.

SZ: Bis 2008 soll der Schienenverkehr in Europa liberalisiert werden. Wie schnell öffnet sich Italiens Markt?

Cimoli: Er ist schon offen. Im Frachtgeschäft haben wir sechs bis sieben neue Anbieter. Im Personenverkehr gibt es den von Schweizern betriebenen Cisalpino in Norditalien.

SZ: Können Sie damit leben?

Cimoli: Mir macht es nichts, wenn wir als FS eines Tages nur noch 80 Prozent des Marktes abdecken. Nur will ich dann genauso wie die Wettbewerber ertragreiche Strecken herauspicken dürfen. Wenn der Staat will, dass ich weiter nach Sizilien fahre, muss er mir die Differenz zwischen Kosten und Erlös bezahlen.

SZ: Gibt es einen Privatisierungsfahrplan für die FS?

Cimoli: Mein Gesellschafter hat sich dazu nicht festgelegt. Ein Börsengang wäre wenn überhaupt nur für die Verkehrsgesellschaft Trenitalia denkbar.

SZ: Ihr Vertrag bei den FS endet im Dezember. Haben Sie Ihre Mission erfüllt?

Cimoli: Es ist noch viel Arbeit zu tun; aber der Job wird ein anderer sein. Ich kann sagen, mein Unternehmen ist jetzt ein normales Unternehmen wie jedes andere. Das war mein Ziel.

Italien fordert Bau von neuen Alpentrassen

Die Straßenverbindungen über die Alpen müssen ausgebaut werden, sonst sei der zu erwartende Anstieg des Gütertransports um 40 Prozent im EU-Raum in den nächsten zehn Jahren nicht zu bewältigen. Das forderten die italienischen Transportverbände (Confetra und Astra) im Rahmen der Alpentransit Konferenz in Cuneo. „Wir brauchen bessere Straßenverbindungen nach Europa, wie einen zweiten Tunnel am Frejus und am Montblanc, sowie eine dritte Spur auf der Brennerautobahn. Bahntunnel alleine reichen nicht aus“, sagte Confetra-Präsident Aldo Gatti. Er wurde darin unterstützt vom italienischen Verkehrsminister Pietro Lunardi, der wie sein Schweizer Amtskollege Moritz Leuenberger an dem Treffen teilnahm.

Die Schweiz beharrte hingegen auf ihrem Standpunkt. Das primäre Ziel bleibe die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene, betonte Leuenberger. Erneut plädierte er für eine stetige Verbesserung des europäischen Schienengüterverkehrs auf der Nord/Süd-Achse. Lunardi sagte, dass der Alpentransit kein bilaterales Problem sein dürfe, sondern auf gesamteuropäischer Ebene zu lösen sei. Er schlug vor, die Ergebnisse der Konferenz in einem „Cuneo Dokument“ zusammenzufassen und der EU-Kommission vorzulegen.

Die GRV meint, neue Strassen widersprechen der Alpenkonvention, in der seinerzeit beschlossen wurde, keine neue Strassen mehr durch die Alpen zu bauen. Dies dürfte auch den massiven Ausbau von Transitwegen einschliessen.

Auch Österreich will eine elektronische Lkw-Maut

Vor mehr als zwei Jahren hatte der Europäische Gerichtshof in Straßburg festgestellt, die von Österreich erhobene Maut für die Brennerstrecke sei diskriminierend sowie überhöht und verstoße damit gegen EU-Recht. Bis heute ist Österreich diesem Urteilsspruch nicht durch ausreichende Mautsenkung nachgekommen, meint der Bundesverband für Güterverkehr und Logistik (BGL).

Nun plant Österreich die Einführung einer „vollelektronischen Maut“ für sein Autobahn- und Schnellstraßennetz. Für schwere Güterverkehrsfahrzeuge mit 4 und mehr Achsen ist generell (exklusive Umsatzsteuer) ein Kilometersatz in Höhe von mehr als 27 Cent vorgesehen. Bereits dieser „Normaltarif“ liegt deutlich über der in Deutschland geplanten km-abhängigen Autobahnbenutzungsgebühr für mautpflichtige Fahrzeuge. Wer allerdings glaubte, mit Einführung dieser elektronischen Maut in Österreich gehöre das Problem diskriminierender und überhöhter Tarife auf alpenquerenden Verbindungen der Vergangenheit an, sieht sich getäuscht. So sollen auf so genannten „Sondermautstrecken“, wozu neben der Brennerstrecke auch die Tauern-, die Pyhrn- und die

Karawanken-Autobahn sowie die Arlbergschnellstraße gehören, künftig gegenüber dem Normaltarif drastisch höhere Tarife gelten. Für die Brennerautobahn z. B. ist für schwere Lkw ein Tarif in Höhe von 1,43 Euro je Kilometer vorgesehen, nachts soll dieser Tarif sogar auf 2,86 Euro je Kilometer erhöht werden.

Nach Ansicht der von dieser Maut betroffenen Güterkraftverkehrsverbände der Nachbarstaaten sowie der International Road Transport Union (IRU) würde damit auch die „neue Maut“ gegen EU-Recht verstoßen: Nach wie vor seien die Tarife auf den Sondermautstrecken überhöht und diskriminierend.

Die GRV meint, dass die weit höheren Mautgebühren in Österreich dazu beitragen würden, Güter von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

SBB Cargo will Grossterminal bauen

Die Planungen der SBB Cargo für den Bau eines Container-Gateway im Norden Basels nehmen konkrete Formen an. Das Großterminal für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) soll auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs entstehen. Das Areal eignet sich bestens als künftige Verkehrsdrehscheibe zwischen Deutschland, Benelux und Frankreich im Norden sowie Italien im Süden. SBB Cargo, die Frachtochter der Schweizerischen Bundesbahnen, hat das 14 ha große Grundstück vom (deutschen) Budeseisenbahnvermögen erworben. Die Investitionen werden je nach Ausbaustufe auf 32,4 bis 64,8 Mio Euro veranschlagt. Weitere 19,4 bis 32,4 Mio Euro sollen in Ergänzungsprojekte fließen. Dazu zählen ein Umspannkomplex (Lokwechsel), die Erweiterung der jetzigen Doppelspur Basel-Freiburg auf vier Spuren sowie eine Betriebsanlage, in der bis zu 1,5 km lange Güterzüge für den transalpinen Streckenabschnitt zusammengestellt werden können. Zum Vergleich: Die maximale Länge eines konventionellen Güterzugs beträgt 750 m. Nach dem aktuellen Stand der Planungen wird die kranbare Schienlänge – sechs Gleise unter bis zu vier Containerkränen für den Vertikalumschlag – 700 m betragen. Hinzu kommen infrastrukturelle Baumaßnahmen wie Stauräume, Zufahrtsstraßen, Ein- und Ausfahrtstore, ein Rundlaufsystem für die reibungslose Abfertigung der Lkw sowie Sicherheitseinrichtungen gegen potenzielle Störfälle. In der ersten Betriebsphase des neuen Gateway will SBB Cargo rund 10000 Einheiten pro Jahr umschlagen. Im Endausbau soll sich dessen Kapazität mehr als verdoppeln.

Connex UK verliert Lizenz

Die britische Bahnaufsichtsbehörde, die „Strategic Rail Authority“ (SRA), entzieht der Connex Transport UK auf Ende 2003 die Lizenz zum Betrieb des „South-Eastern“-Streckennetzes, das bezüglich Passagieraufkommen eines der größten Regionalnetze in Grossbritannien ist und die

Grafschaften Kent, Surrey und Essex umfasst. Offiziell würde der Vertrag erst Ende 2006 auslaufen, jedoch gelang es Connex offenbar nicht, für die restliche Betriebsperiode ein überzeugendes Konzept vorzulegen, um auf den stark belasteten Strecken im Südosten Englands die Pünktlichkeit zu erhöhen und die Ausfallquote zu verringern. Connex will den Entscheid der SRA nach eigenen Angaben nicht anfechten. Die SRA will nun rasch eine neue Ausschreibung starten, welche zusätzlich zum bisherigen South-Eastern-Netz auch die inländischen Hochgeschwindigkeitsstrecken über den Kanaltunnel-Rail Link enthalten soll. Schon in 1 bis 1 1/2 Jahren soll der neue Betreiber aktiv werden. Bis dahin wird der Betrieb durch eine Interimsgesellschaft, genannt South Eastern Trains aufrechterhalten.

Verschiedenes

Transportvolumen ging 2002 zurück BAG legte Marktbeobachtungsbericht 2002 vor

Auch im vergangenen Jahr sind in Deutschland weniger Güter befördert worden als im Vorjahr. Das geht aus dem jetzt vorgelegten Geschäftsbericht 2002 des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) hervor. Im Jahr 2002 verringerte sich die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr beförderte Gütermenge um 5 Prozent auf etwa 3,2 Mrd t. Ein Jahr zuvor lag der Rückgang bei 3,8 Prozent. Der Einbruch des Transportaufkommens hat alle drei Verkehrsträger (Straße, Schiene und Binnenschiff) betroffen.

- Im Straßengüterverkehr (national und international) verringerte sich die beförderte Menge um 5,7 % auf 2,7 Mrd t.
- Im Eisenbahngüterverkehr sank die beförderte Gütermenge um 1 % auf 285,4 Mio t.
- Im Binnenschiffsgüterverkehr wurden im vergangenen Jahr 331,7 Mio. t befördert. Damit verringerte sich das Transportaufkommen um 1,8 %.

Drei Ursachen werden für den **Straßengüterverkehr** genannt: Schwache Entwicklung der deutschen Aus- und Einfuhr, abgeschwächtes Wirtschaftswachstum und anhaltend schlechte konjunkturelle Entwicklung speziell in der Bauwirtschaft. „Die wirtschaftlichen Probleme der haben sich verschärft“. Die überwiegende Anzahl der Lkw-Unternehmen befindet sich in einer äusserst angespannten wirtschaftlichen Situation. Immer mehr Unternehmen gerieten in eine existenzielle Krise und müssten aus dem Markt ausscheiden.

Sowohl beim **Eisenbahnverkehr** als auch in der **Binnenschifffahrt** waren die Beförderung von Steinen und Erden sowie Baustoffen, Eisen- und NE-Metallen als auch von Erzen und Metallabfällen auf Grund der konjunkturellen Entwicklung rückläufig. Gestiegen ist hingegen bei beiden Verkehrsträgern das Volumen bei chemischen Produkten und besonderen Transportgütern.

Alstom-Bahngeschäft ist nicht verkäuflich

Der neue Alstom-Chef Patrick Kron hat den Verkauf seines Eisenbahn-Geschäfts erneut kategorisch ausgeschlossen. Kron sagte in Paris, es seien nie entsprechende Gespräche geführt worden und das sei auch nicht vorgesehen. Das Eisenbahngeschäft gehöre zum Kerngeschäft von Alstom. Siemens hatte sich kürzlich am Erwerb der Transportsparte des französischen Unternehmens interessiert gezeigt, das um sein Überleben kämpft. Alstom fertigt unter anderem den TGV. Kron kündigte gleichzeitig an, dass auch im Eisenbahnsektor Personal abgebaut werden soll. Er zeigte sich überdies bereit, das Werftengeschäft abzugeben. Alstom baut vor allem Kreuzfahrtschiffe.

Prognos Basel; Vorhersagen für das 2. Halbjahr 2003 im Güterverkehr

Die markantesten Ergebnisse:

I. Die immer noch sehr gedämpften Einschätzungen zur Entwicklung des Transportaufkommens im nächsten halben Jahr spiegeln die nach wie vor unerfreuliche konjunkturelle Situation und die sehr zurückhaltenden Erwartungen der Konjunkturprognostiker wider. Unsere Experten schätzen die Entwicklungsaussichten für das kommende halbe Jahr bei den Transportmärkten und in den verschiedenen Relationen allerdings recht unterschiedlich ein:

- Im allgemeinen Straßengüterverkehr, bei den KEP-Transporten, für die Binnenschifffahrt und im kombinierten Verkehr kann man für die meisten Hauptverkehrsrelationen leichte Aufwärtstendenzen feststellen. Den grenzüberschreitenden Verkehren werden dabei meistens ein etwas höheres Wachstumspotenzial zugemessen als den Binnenverkehren.
- Die Mengenperspektiven des klassischen Schienengüterverkehrs sind wieder tendenziell auf Abwärtskurs.
- Beim Luftfrachtaufkommen wird der bislang meistens noch recht optimistisch eingeschätzte Asienverkehr momentan nicht mehr als Wachstumsmarkt gesehen – das ist eine ziemlich radikale Wende gegenüber den bisherigen Einschätzungen.

Steigende Preise werden wegen der Lkw Maut erwartet. Sonst sind nur moderate Preiserhöhungen zu erwarten.

GdB (Güterkraftverkehrsunternehmer der DB) feierten ihren 50. Geburtstag

Sie feierte anfangs Juni in Frankfurt am Main mit 21 Mitgliedsunternehmen ihren Geburtstag. Begonnen hatte alles 1949 mit dem Wunsch der Deutschen Bundesbahn, Güterkraftverkehr zu betreiben. Doch der Partner „Deutsche Kraftverkehr GmbH“ – kurz DKV – war der DB zu einseitig auf die Straße ausgerichtet. So entschied die DB, den Vertrag nicht zu verlängern. Sehr zum Bedauern der Unter-

nehmer: Sie sprachen sich auf einer Großveranstaltung für die Fortsetzung der Zusammenarbeit aus. So kam es am 22. Februar 1953 zur Gründung der Genossenschaft in Düsseldorf.

BN 90 Jahre

Vor 90 Jahren wurde im Innenministerium in München der Bund Naturschutz in Bayern (BN) gegründet. Man versprach sich von ihm ein wirkungsvolleres Auftreten gegenüber der Industrie als von der Vorgängereinstitution „Landesausschuss für Naturpflege“ der 1906 berufen wurde. Wenn der BN in der Folgezeit einige Erfolge aufweisen konnte, kamen bis in die sechziger Jahre die BN-Oberer im Bayerischen Innenministerium zusammen. Erst Hubert Weinzierl formte aus dem Honoratioren-Verein eine kämpferische Organisation, die heute 170 000 Mitglieder umfasst.

BAG kontrolliert Gefahrguttransporte

Mängel an jedem fünften Gefahrguttransport entdeckten die Kontrolleure des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) im Verlauf von vier Sonderkontrollen in den Monaten Mai und Juni. Die häufigsten Verstöße betreffen: mitzuführende Sicherheitsausrüstung, Kennzeichnung von Versandstück, Tank und Fahrzeug, Ladungssicherung, Zulassungsbescheinigungen sowie Verpackung der gefährlichen Güter. Nicht-gefahrgutspezifische Vorschriften eingeschlossen, lag die Beanstandungsquote bei 26 %.

Negative Einstellung zur DB

Manche Mitbürger haben in Sachen Wettbewerb schon eine besonders negative Einstellung zur DB. Auf der Pressekonferenz von Thalys am 1.7.03 fragte ein Gast, ob die DB einer Ausdehnung von Thalys in Deutschland nach Osten oder Süden Schwierigkeiten bereite. Weiter fragte er, ob die DB die Neubaustrecke Köln - Rhein/Main deshalb mit 4 % Steigung trassiert habe, damit der Thalys dort auf keinen Fall verkehren könne. Zu letzterem ist zu sagen, dass der BMV letztlich im Benehmen mit dem EBA bestimmt habe, dass die Strecke mit 4 % trassiert wurde; die DB hat damit nichts zu tun. Aber darüber hinaus hat der Thalys keine deutsche Linienzugbeeinflussung. Im übrigen ist Thalys ein Joint Venture zwischen SNCF, SNCB, Thalys Niederlande sowie der DB.

Klimaanlagen im ICE

Auf der Fahrt von Bonn nach München am 16.7. war bei hohen Temperaturen die Klimaanlage beim ICE ausgefallen. Die Reisenden wurden dafür mit einem Gratisgetränk versorgt. Aus einem Gespräch mit einem Mit-

reisenden, wie auch aus einem Leserbrief war zu erfahren, dass die Klimaanlage im ICE öfters ausfällt. Ist das auch ein Herstellermangel?

Personalia

Hermann Grewer, seit 1995 Präsident des BGL, wurde am 6.6.03 60 Jahre.

Dr. Bernd Gottschalk, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie, wurde am 10.6.03 60 Jahre.

Karla Peijs (59) ist neue Verkehrsministerin der Niederlande.

Christof Hinz, langjähriger Leiter der Abt. Seeverkehr im BMV, wurde am 11.6. 70 Jahre.

Jochen Flasbarth, bisher Präsident des Naturschutzbundes NABU, wechselte im März in das Bundesumweltministerium. Als sein Nachfolger wurde **Olaf Tschimpke** für vier Jahre gewählt.

Helmut Steininger, bisher Landesgeschäftsführer des BN, wurde neuer Schatzmeister des BUND. Sein Nachfolger in der Landesgeschäftsführung ist der Jurist **Peter Rotter** (47).

Dr. Heinz Dürr vollendete am 16.7. sein 70. Lebensjahr. Dürr ist u.a. Präsident des Deutschen Verkehrsforums.

Änderungen bei der DB AG:

Nachdem Christof Franz (vormals Vorsitzender des Unternehmensbereichs Personenverkehr) und Hans-G. Koch (vormals Vorstand Vertrieb und Marketing im Bereich des Unternehmensbereichs Personenverkehr) und Anna Brunotte (Leiterin des Preismanagements) das Unternehmen verlassen haben, wurde **Dr. Karl-Friedrich Rausch** (bisher im Holdingvorstand für den Bereich Technik) Nachfolger von Franz. Rauschs Nachfolger ist **Stefan Garber**, der zuvor in Rauschs Ressort für den zentralen Einkauf verantwortlich war. Hans Kochs Nachfolger wurde **Hemjō Klein**, der vor Jahren schon einmal im Vorstand der DB war. **Dr. Horst Föhr** verließ das Unternehmen auf eigenen Wunsch. Seine Nachfolge als Vorsitzender der Geschäftsführung von DB Services hat **Dr. Lutz Bücken** (vormals Lahmeyer und RWE) zum 1.7.03 übernommen. Verlängert wurde der Vertrag von **Klaus Daubertshäuser**, Marketingvorstand in der Holding, um drei Jahre. **Hartmut Mehrdorns** Vertrag wurde bis zum Jahre 2008 verlängert

Günther Elste, Hamburger Hochbahn, wurde zum Präsidenten des VDV gewählt. Er tritt die Nachfolge von **Dr. Dieter Ludwig**, Karlsruhe, an.

Wolfgang Mayrhuber hat am 18.6. die Führung der

Lufthansa AG übernommen. Sein Vorgänger, **Jürgen Weber**, wurde AR-Vorsitzender.

Kurt Wissenbach, Bundesbahnberrater a.D., vollendete am 26.7. sein 75. Lebensjahr. Er war zuletzt im Gütertarifbereich der Bundesbahndirektion Frankfurt tätig. Wissenbach schrieb manchen Artikel für die DVZ und ist der GRV sehr verbunden.

Prof. Dr.-Ing Josef Eisenmann vollendete am 9.7. sein 75. Lebensjahr. In seiner aktiven Zeit war er Ordinarius am Lehrstuhl „Bau von Landverkehrswegen“ an der TU München. Ihm ist es vor allem zu verdanken, dass die Feste Fahrbahn Eingang bei den Neubaustrecken der Bahn gefunden hat.

Prof. Dr. jur. Dr.-Ing. e.h. Heinz Maria Öftering vollendete am 31.8. sein 100. Lebensjahr.



Leserzuschrift:

Prof. Dr.-Ing e.h. Helmut Maak, Neumarkt i.d. Opf., nahm auch zu Heft 60 der GRV-Nachrichten Stellung. Er schrieb u.a.:

Zu 2. Eisenbahnpaket: Die Feststellung: „Der Schienengüterverkehr stellt 2000 nur noch 8 % des gesamten Gütertransports der EU dar, während es in den USA 40 % sind, bedarf einer Erklärung.“

Die GRV stimmt ihm zu. Die EU und die USA unterscheiden sich schon rein geografisch weit von einander. Eine ganz besondere Rolle spielt dort der weite Weg von Küste zu Küste. Hier lassen sich die Güterverkehre bestens bündeln. Für die Verkehre auf der Strasse ist diese Relation nicht wirtschaftlich. Deshalb ist der Vergleich mit den USA mit grösster Vorsicht zu geniessen.

Zu „B) Stellungnahmen zum Bundesverkehrswegeplan“ (S.10) Dass im „Netz 21“ die Vorrangstrecke G in München endet, obwohl auf der Achse Berlin-München-Brenner-Verona-Rom das stärkste Güterverkehrsaufkommen im Nord-Süd-Verkehr abgewickelt wird, ist unverständlich. Der Italien-Güterverkehr über den Brenner liegt seit Jahren etwa 20% über dem durch die

Schweiz. Richtig ist, wie auf Seite 31/32 nachlesbar, dass durch die Schweiz im Jahr 2000 allein im Transitverkehr 79% der Güter auf der Schiene befördert wurden. Über den Brenner haben von der gegenüber der Schweiz um 20% größeren Menge nur 25% die Schiene benutzt. Wenn die Bahn die Straßen vom Güterfernverkehr entlasten will, muss sie ihre Leistungsfähigkeit in Hauptkorridoren ausbauen, wo seit Jahren der größte Teil der Güter des Fernverkehrs die Straße benutzen. Dort ist das Potential für eine Verlagerung auf die Schiene zu finden. Fazit: Die Schweiz baut die Eisenbahntransversale durch den Gotthard viergleisig aus.

Das unter „fernerer Bedarf“ deklarierte Ausbauprojekt „München-Mühlendorf-Freilassing“ würde auf der Strecke München-Rosenheim unter anderem auch freie Kapazitäten für den Italien-Verkehr schaffen.

Zu „Rückblick der DB AG auf das Jahr 2002“ (S.12) Die Verkehrsleistungen gingen im Jahr 2002 gegenüber 2001 im Personenverkehr um 6,2% und im Güterverkehr um 2,9% zurück. **Das sind die beiden Zahlen, die die Verkehrspolitik interessieren und beunruhigen müssen.**

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

Impressum

Herausgeber und Redakteur:

Senator e.h. Dr.-Ing. Alfons Thoma
Amsterdamerstr. 10, 53117 Bonn, Tel 0228/6899982
Fax 0228/6899984 Email ATHoma1998@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!