

# 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

### Marco-Polo-Programm der EU

Ohne einschneidende Gegenmaßnahmen wird der Strassengüterverkehr in Europa bis 2010 um 50 % zunehmen, das Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr wird sich bis 2020 verdoppeln. Die Folgen für das Verkehrssystem, für Europas Wirtschaft sowie für Mensch und Umwelt wären verheerend. Dieser Anstieg der Verkehrsströme kann weder von einem Verkehrsträger allein bewältigt werden, noch lassen sich die Verkehrsprobleme nur durch Verkehrswegebau lösen. Um der Situation Herr zu werden, ist deshalb ein ganzes Bündel an Maßnahmen notwendig, die einander ergänzen und aufeinander abgestimmt sein müssen.

Die EU versucht mit ihrem neuen Förderprogramm Marco Polo der dargestellten Entwicklung entgegen zu wirken. Durch die Unterstützung von Alternativen zum Strassengüterverkehr will es die Umweltfreundlichkeit des Verkehrssystems als Ganzes verbessern, in dem Verkehr von der Straße auf Schiene, Binnenschifffahrt, Kurzstrecken-seeverkehr oder eine Kombination von Verkehrsträgern verlagert wird.

Marco Polo ist ein zentrales Element der im aktuellen Weissbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010 – Weichenstellungen für die Zukunft“ angekündigten Strategie, die Anteile der Verkehrsträger im Jahr 2010 auf dem Niveau von 1998 zu halten. Um dieses Ziel zu erreichen, hat Marco Polo im Gegensatz zu seinem Vorgänger Pact (Pilot Actions for Combined Transport) einen deutlich weiteren Anwendungsbereich. Es wird alle Segmente des Güterverkehrsmarktes umfassen und nicht nur den kombinierten Verkehr.

Ausgestattet ist das Programm leider nur mit 75 Mio Euro bis 2006.

Deshalb dürfen von Marco Polo keine Wunderdinge erwartet werden. Ob damit echte Verlagerungseffekte von der Strasse auf Schiene, Wasserstrasse und Kurzstrecken-seeverkehr erreicht werden, muss daher bezweifelt werden.

## Inhalt (u.a.)

### Verkehrspolitik der EU

Marco-Polo-Programm der EU	1
Mautvorschlag der EU	2
Verkehrsunfälle in der EU	5

### Verkehrspolitik in Deutschland

Lachnummer Maut	6
Gleisanschlussprogramm	7
Weniger Geld für die Schiene	8

### Eisenbahnen

Stinnes bessert Bahnergebnis auf	9
Börsengang der DB	9
Gereiztes Klima zwischen Bahn und Industrie	11
Züge immer unpünktlicher	13
Neues Konzept für zeitkritische Verkehre	16
Neuer KV-Anbieter am Brenner	16
Super S-Bahn für München	21
Rhein/Neckar-S-Bahn	22

### Andere Verkehrsträger

Der Bus	27
100 Jahre Motorflug	28
Billig Fliegen	29

### Umwelt

DB erreicht Umweltziele eher	30
------------------------------	----

### Ausland

TGV in Frankreich	31
Kehrtwende bei britischer Bahn	35
Anschluss von Eilat an die Israel. Eisenbahnen	36

Personalien	38
-------------	----

Leserzuschrift	38
----------------	----

## Ergänzung und Neustrukturierung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN)

Anfang 2003 wurde von der Generaldirektion Transport und Energie der EU-Kommission eine hochrangige Beratergruppe unter der Leitung des früheren EU-Kommissars van Miert eingesetzt, um Vorschläge zur Anpassung der Leitlinien für die Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) zu entwickeln. Mittlerweile hat die Arbeitsgruppe einen Strauss von Empfehlungen vorgelegt, die auch vom Europäischen Parlament diskutiert werden. Der Anpassungsbedarf der Leitlinien wird insbesondere in den erheblichen Defiziten bei der gegenwärtigen Projektrealisierung gesehen. Die so genannten prioritären Essensprojekte sind bislang nur teilweise realisiert worden. Die Arbeitsgruppe gibt einen Überblick in einer Liste 0, in welchen Zeiträumen (bis 2010) die ursprünglich prioritären Projekte fertig gestellt sein werden. In einer Liste 1 werden mit dem Zeithorizont bis 2020 sinnvolle 18 weitere Projekte dargestellt; zusätzlich enthält eine Liste 2 ohne zeitliche Eingrenzung weitere vier Infrastrukturprojekte. In einer Liste 3 werden vor allem mit der EU-Erweiterung 2004 notwendige Kohäsionsprojekte aufgeführt, von denen neun innerstaatliche und zwischenstaatliche Erreichbarkeitsverbesserungen bringen sollen, während sechs Projekte auf die grenzüberschreitenden Verbindungen konzentriert sind. Die Realisierungszeiträume liegen zwischen 2012 und 2020.

Der Ausbau- und Modernisierungsbedarf in den EU-Beitrittsländern wird auf etwa 20 000 Straßen- sowie etwa 30 000 Bahnkilometer geschätzt. Bis zum Jahr 2020 werden die gesamten Investitionserfordernisse in der erweiterten EU mit rund 600 Mrd. Euro beziffert. Es sollen bis zum Jahr 2010 fünf bereits laufende TEN-Projekte abgeschlossen werden; 18 weitere Infrastrukturprojekte mit einem Investitionsvolumen von 248 Mrd. Euro sollen in Angriff genommen werden. Hinsichtlich der Finanzierung sollen öffentlich-private Partnerschaften (PPP-Modelle) entwickelt und neue Betreiber- und Konzessionsmodelle eingesetzt werden. Auch wird eine verstärkte Gebührenfinanzierung präferiert. Die gemeinsame Finanzierung durch die EU-Kommission und die EU-Mitgliedstaaten soll durch eine Erhöhung des maximalen EU-Fördersatzes von zehn auf 20 % verstärkt werden. Auch soll eine Nutzung der Instrumente der Europäischen Investitionsbank im Sinne höherer Darlehen, Bürgschaften und Garantien intensiviert werden.

Inwieweit es zu einer Konkretisierung und Umsetzung der Vorschläge der van-Miert-Arbeitsgruppe kommt, ist derzeit noch nicht absehbar. In den vergangenen Monaten hatte sich zunächst die EU-Kommission sehr reserviert gegenüber weiteren TEN-Projekten gegeben. Nach Vorlage des van-Miert-Berichts und der sehr positiven öffentlichen Aufnahme der Vorschläge kann damit gerechnet werden, dass sich auch die Haltung der EU-Kommission verändert. Die Internationale Combivereinigung UIRR kritisiert den

TEN-Bericht van Mierts; sie will gemeinsam mit den europäischen Eisenbahnen untersuchen, wo genau die Engpässe im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr liegen. Die identifizierten Strecken sollen dann der EU-Kommission als vordringlicher Ausbaubedarf gemeldet werden. U.a. kritisiert die UIRR auch Investitionen in Binnenschiffahrtsprojekte (oft kein wirtschaftliches Verhältnis) und „Riesenprojekte“ wie die Fehmarn-Beltquerung. Sie müssen genau auf ihre Rentabilität untersucht werden.

## Maut-Richtlinienvorschlag der EU

Die EU-Kommission hat am 23.7.03 einen Richtlinienvorschlag (anstelle der Richtlinie 1999/62 EG) vorgestellt, um vor allem den Wildwuchs an Mautregelungen in den EU-Mitgliedstaaten zu beseitigen. Er soll auch für die neuen Beitrittsländer gelten.

Insbesondere für Deutschland bringt dieser Richtlinienvorschlag wesentliche Veränderungen hinsichtlich des aktuellen nutzungsabhängigen Gebührensystems auf Autobahnen für Lkw ab 12 t Gesamtgewicht. Dies betrifft sowohl die Struktur der Mauterhebung als auch die Verausgabung der durch Mauteinnahmen gewonnenen Finanzmittel. Es werden keine konkreten Mautsätze vorgegeben, sondern die entscheidenden Strukturmerkmale eines Mautsystems. Die konkrete Mauthöhe kann unter Berücksichtigung spezieller länderspezifischer Besonderheiten nach dem Subsidiaritätsprinzip von einzelnen Mitgliedsstaaten vorgenommen werden. Von besonderem Interesse ist auch der Hinweis der Kommission, dass sich durch die Einführung eines solchen Mautsystems die Gesamtbelastung des Strassenverkehrs nicht erhöhen muss, sondern lediglich eine Veränderung der Belastungsstrukturen einzelner Fahrzeugkategorien und Regionen erfolgen sollte.

### Die wichtigsten Änderungen:

Zunächst wird eine Einbeziehung aller Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht ab 3,5 t vorgegeben; bei den einzubeziehenden Straßen soll es sich nur um Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen handeln, die im Trans European Network (TEN) ausgewiesen sind.

Es dürfen lediglich die dort anfallenden Bau-, Instandhaltungs- und Unterhaltungskosten verrechnet werden, gegebenenfalls unter Anlastung von Zinsen für das gebundene Kapital. In die Mautgebühren dürfen auch Unfallkosten einbezogen werden, soweit sie nicht durch das Versicherungssystem abgedeckt sind.

Die Mauthöhe kann nach den EURO-Emissionsklassen differenziert werden, ebenso durch Zuschläge nach Tageszeiten und Stauneigungen sowie nach bestimmten regionalen ökologischen Sensibilitäten erhöht werden.

Den Mitgliedstaaten wird freigestellt, die Bemautung auch auf weitere Strecken des Hauptstraßennetzes sowie auf

sonstige Straßen auszuweiten.

Hinsichtlich der Mittelverwendung engt die Richtlinie den Spielraum der Finanzpolitik in den einzelnen Staaten wesentlich ein. So wird ausdrücklich untersagt, die vereinnahmten Gebühren für verkehrsfremde Haushaltstitel, beispielsweise für Maßnahmen im Gesundheits- oder Bildungsbereich, zu verwenden. Grundsätzlich sollen die vereinnahmten Mittel den Straßenkategorien wiederum zugeführt werden, durch deren Nutzung sie erhoben wurden.

Eine Mittelnutzung für andere Verkehrsinfrastrukturen soll möglich sein unter Berücksichtigung des ausgewogenen Ausbaus der Verkehrsnetze. Infrastrukturelle Ouer-subventionierungen sind demnach möglich, allerdings müssen entsprechende nachvollziehbare Begründungen gegeben werden.

Außerdem sollen nationale unabhängige Infrastrukturaufsichtsbehörden Sorge tragen, dass die Einhaltung der in der Richtlinie vorgegebenen Verwendungsregeln gewährleistet ist.

Die Kommission schlägt vor, die Kraftfahrzeugsteuern für die in das Mautsystem einbezogenen Lastkraftwagen aufzuheben, **um das Ziel einer insgesamt nicht wesentlich erhöhten Gesamtbelastung zu erreichen.** Diese Infrastrukturaufsichtsorgane auf nationaler und EU-Ebene sollen auch die Einhaltung der methodischen Rahmenvorgaben für die Mautberechnung kontrollieren.

Im Anhang der Richtlinienvorschläge werden die Emissionsgrenzwerte von EURO 0 bis EURO 5 aufgelistet sowie die Methodik der Berechnung und Anrechnung der für die Gebührenerhebung einzubeziehenden Kosten einschliesslich spezieller Äquivalentkoeffizienten erläutert.

Die Richtlinie soll bis spätestens 1.7.08 in nationales Recht umgesetzt werden.

**Der Richtlinienentwurf hat gravierende Diskussionen ausgelöst!**

#### **Stellungnahmen:**

Die European Rail Freight Association **ERFA** macht sich Sorgen um die Zukunft der Güterbahnen in Europa: Sollte der Entwurf einer EU-Wegekostenrichtlinie für den Schwerverkehr so durchgehen wie vorgelegt, wäre das Ziel des EU-Weissbuchs gefährdet, den Eisenbahnverkehr zu stärken und Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Die wesentlichen Punkte im Entwurf, die den Eisenbahnen Kopfzerbrechen machen, sind:

1. Anstatt, wie im Weißbuch angekündigt, eine Rahmenrichtlinie vorzulegen, die für alle Verkehrsträger gilt, hat die Kommission nur die so genannte Eurovignettenrichtlinie 1999/62/EG novelliert. Damit ist die Chance, eine verkehrsträgerübergreifende Lösung zu finden, zunächst einmal vertan.
2. Der Entwurf überlässt es den Mitgliedstaaten, ob sie Maut- oder Benutzungsgebühren für den Strassen-

güterverkehr erheben wollen. Demgegenüber sieht die Richtlinie 2001/14/EG verbindlich vor, dass auf dem gesamten EU-Eisenbahnnetz Trassenpreise zu erheben sind.

3. Der geographische Geltungsbereich wird auf das transeuropäische Straßennetz begrenzt. Zwar können Gebühren auch auf konkurrierenden Ausweichtrecken erhoben werden. Aber die Eisenbahnen müssen Trassenkosten grundsätzlich auf dem gesamten Eisenbahnnetz entrichten.
4. Ursprünglich sollten laut Weißbuch in den Wegekosten sowohl die Kosten der Infrastruktur als auch die externen Kosten enthalten sein, die mit Unfällen, Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Staus verbunden sind. Der Entwurf verzichtet hingegen auf die Anlastung der Umweltkosten.
5. Die Mautgebühren sollten sich auch an den durchschnittlichen Kosten für Bau, Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrsnetzes sowie an den Unfallkosten orientieren, die nicht durch Versicherungen gedeckt sind. Der Entwurf will nur Strassenverkehrsanlagen einbezogen sehen, die in den vergangenen 15 Jahren entstanden sind.  
Die ERFA:  
„Der Großteil des Straßennetzes ist älter als 15 Jahre.“  
Die Abschreibungen darauf fänden damit keinen Eingang in die Maut. Bei den Bahnen hingegen könnten die Preise auf Basis der Vollkosten unter Berücksichtigung einer angemessenen Rendite kalkuliert werden.
6. Maut und Benutzungsgebühren erfüllen nach Ansicht der Güterbahnen ihre Funktion nur, wenn die Einnahmen nicht an den Nutzer zurückfließen. Ausgleichsregelungen widersprächen damit der Zielsetzung des Richtlinienvorschlags.

#### **Entsprechend fordern die Bahnen:**

- ▶ Die Mitgliedstaaten müssen verpflichtet werden, die Infrastrukturkosten des Strassengüterverkehrs in Rechnung zu stellen.
- ▶ Die Infrastrukturkosten müssen für das gesamte Strassennetz erhoben werden.
- ▶ Die Umweltkosten müssen verbindlich berücksichtigt werden.
- ▶ Die Kalkulationskosten für die Bahninfrastruktur sind auf die Straße zu übertragen
- ▶ Ausgleichsregelungen darf es nicht geben.
- ▶ Eventuelle Überschüsse müssen der Schiene zu Gute kommen.

Die ERFA verbindet Eisenbahnunternehmen und nationale Verbände, die sich zum Wettbewerb im Eisenbahnmarkt bekennen. Dem Präsidium gehören neben Präsident Rob Spierings (Short-Lines), Ireneusz Gojski (Polnische Wirtschaftskammer für Land-



verkehr), Jeroen Le Jeune (Dillen & Le Jeune Cargo), Dr. Christian Kuhn (Connex Cargo Logistics) und Guido del Mese (ASSTRA, Rom) an. [www.erfa.be](http://www.erfa.be)

**Stellungnahme des VDV** (sie lautet zwar ähnlich, aber wir bringen sie der Vollständigkeit halber)

Der Kommissionsvorschlag wird dem im Weissbuch angekündigten Anspruch einer gerechten Anlastung der Kosten der Infrastrukturnutzung für alle Verkehrsträger nicht gerecht.

- ▶ Er enthält im Gegensatz zur Schiene keine Verpflichtung, die Infrastrukturkosten des Strassengüterverkehrs tatsächlich anzulasten.
- ▶ Er bezieht sich nur auf das transeuropäische Netz und enthält ebenfalls im Gegensatz zur Parallelvorschrift für den Eisenbahnverkehr keine Verpflichtung, das gesamte Straßennetz einzubeziehen. Das kann zu weiteren Wettbewerbsverzerrungen führen.
- ▶ Ein weiteres Defizit im Kommissionsvorschlag ist der nahezu vollständige Verzicht auf die Anlastung der Umweltkosten. Gravierende Problembereiche wie Lärm, gesundheitsschädliche Emissionen, Flächenverbrauch, Klimabelastung u. a. m. finden keinerlei Erwähnung.
- ▶ Im Gegensatz zur Parallelregelung für den Eisenbahnverkehr untersagt der Vorschlag die Anlastung der Vollkosten. Er verhindert die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern und steht im Gegensatz zum deutschen Mautgesetz.
- ▶ Die im Vorschlag vorgesehene Option, im Ausgleich zu den Gebühren für die Benutzung der Infrastruktur andere Belastungen des Strassengüterverkehrs zu reduzieren, kann dazu benutzt werden, jede verkehrspolitische Wirkung der Maut oder Benutzungsgebühr zu vereiteln.
- ▶ Die Verwendung der Einnahmen aus Maut- und Benutzungsgebühren zur Querfinanzierung anderer Infrastrukturen ist nach dem Vorschlag möglich. Die tatsächliche Nutzung dieser Möglichkeit insbesondere für den Ausbau des Schienennetzes ist ein unverzichtbarer Beitrag zu der von der Kommission angestrebten ausgewogenen Entwicklung der Verkehrsträger.

## Eisenbahnliberalisierung – Brüssel klagt beim EuGH

Die EU-Kommission hat gegen Deutschland und acht weitere Mitgliedstaaten Klage vor dem Europäischen Gerichts-

hof (EuGH) in Luxemburg eingereicht. Die Länder haben es bislang versäumt, der Kommission die Umsetzung der europäischen Vorschriften des ersten Eisenbahnpakets zur Liberalisierung des internationalen Güterverkehrs in nationales Recht mitzuteilen. Immerhin hätten vier der neun Mitgliedstaaten ihren Schienengüterverkehr aber bereits für den Wettbewerb geöffnet, so die Kommission: Deutschland, Österreich, Schweden und das Vereinigte Königreich.

Dies entbinde diese Länder jedoch nicht von der Pflicht, ihre einzelstaatlichen Maßnahmen zur Marktöffnung sowie die Maßnahmen zu anderen Aspekten des Eisenbahn-Infrastrukturpakets wie unabhängige Kapazitätszuweisung, Entgeltsystem, unabhängige Regulierungsbehörde, Genehmigungsbedingungen und Sicherheitsbescheinigung **auch ordnungsgemäss mitzuteilen**. Ansonsten bestehe die Gefahr eines rechtlichen Vakuums, begründet die Kommission ihr Vorgehen. Den zehn Ländern droht bei einer Verurteilung eine Geldbuße. Bisher hätten lediglich Frankreich, Belgien, Finnland, die Niederlande, Italien und Dänemark die Umsetzung des ersten Maßnahmenpakets mitgeteilt, so die Kommission. Die Umsetzung musste eigentlich bis zum 15. März 2003 erfolgt sein. In einem zweiten Schritt wird die Kommission überprüfen, ob Gremien wie die Regulierungsbehörde auch wirklich eingesetzt wurden und operationell sind. Sollte dies nicht der Fall sein, drohen Vertragsverletzungsverfahren wegen unzureichender oder mangelhafter Umsetzung von EU-Gesetzgebung.

## EU will Maut für Lkw und Busse von 2007 an

Abgeordnete der größten Fraktionen im Europäischen Parlament haben sich in Strassburg für die Einführung einer europaweiten Maut für Busse und Lastwagen ausgesprochen. Damit schlossen sich die Parlamentarier einem Vorschlag der Kommission an. Allerdings wollen sie die Maut erst 2007 und damit zwei Jahre später als von der Kommission angepeilt einführen.

Die Einnahmen aus der Maut seien für den dringend erforderlichen Ausbau des Schienenverkehrs notwendig, sagte die deutsche Elisabeth Schrödter (Grüne). Wie die federführende Berichterstatterin Renate Sommer (CDU) betonte, soll der europäische Mautdienst lediglich die Art der Maut regeln. Über die Höhe der Gebühren sollen weiterhin die Mitgliedstaaten entscheiden. Der britische Konservative Philip Charles Bradburn forderte hingegen die Beachtung des Subsidiaritätsprinzips. „Die EU darf England keine Maut aufzwingen“, sagte er. „Die europäische Maut soll die Möglichkeit schaffen, dass die Gebühren in allen Mitgliedsländern einheitlich elektronisch erhoben werden können“, sagte EU-Kommissarin Loyola de Palacio. Das Parlament hat hierbei ein Mitentscheidungsrecht. Die Abstimmung darüber ist noch notwendig (erste Lesung). RailNetEurope erleichtert Zugang zur Schiene: Netze, Produktpalette, regionale Ansprechpartner im One-Stop-Shop (OSS) sowie rechtlicher

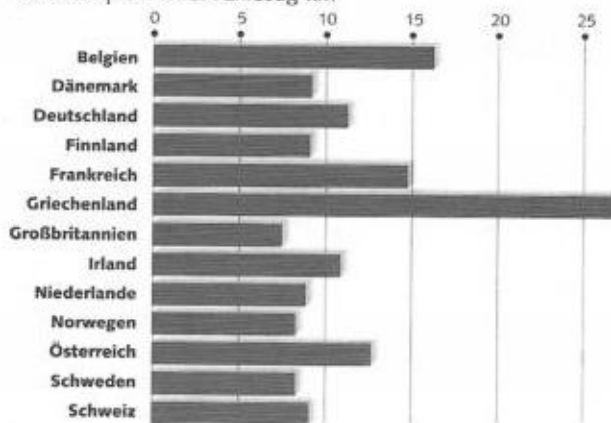


Rahmen des grenzüberschreitenden Netzzugangs. Das alles gibt es jetzt im Internet – auf der Homepage von RailNet Europe. Es handelt sich um eine Kooperation von Schienennetzbetreibern von derzeit 17 Ländern.

## Verkehrsunfälle in den Ländern der EU

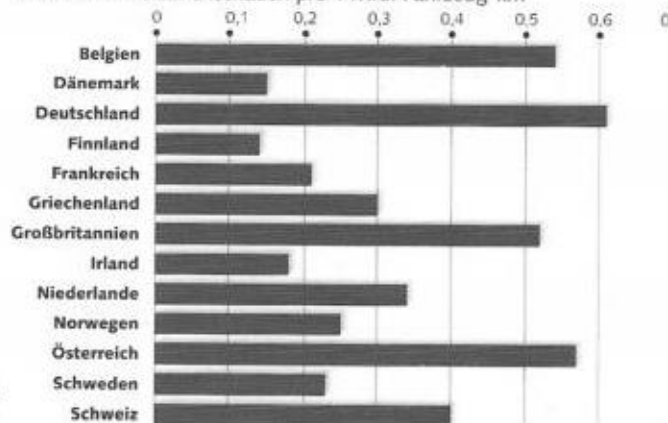
### Vergleich der Verkehrsofferzahlen in Europa im Jahr 2001

Getötete pro 1 Mrd. Fahrzeug-km



### Vergleich der Verkehrsofferzahlen in Europa im Jahr 2001

Unfälle mit Personenschaden pro 1 Mrd. Fahrzeug-km



aufgenommen worden. Ein Platz auf dieser Liste sorgt dafür, dass die Vorhaben mit bis zu 20 % aus Gemeinschaftsmitteln finanziert werden.

## Zuschüsse zum Ausbau der europäischen Infrastruktur

Für den Aus- und Aufbau der Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur auf dem Gebiet der länderübergreifenden Verknüpfungen gibt es die „Trans-europäischen Netze“ (TEN) und die Förderung dieser Projekte in Europa. Die für Verkehrsmaßnahmen zur Verfügung gestellten Mittel des Jahresprogramms wurden nun verteilt. Wie das Bundesverkehrsministerium mitteilte, habe der TEN-Ausschuss in Brüssel 82,42 Mio. Euro an die Mitgliedstaaten ausgeschüttet. **Deutschland sei mit 23,71 Mio. Euro größtes Empfängerland.**

Insgesamt seien acht Verkehrsprojekten in Deutschland Zuschüsse gewährt worden. Die mit 7,5 Mio. Euro größte Förderung habe das Planfeststellungsverfahren und der Projektentscheid zur Magnetschwebbahn zwischen Münchner Hauptbahnhof und Flughafen erhalten, so das Bundesministerium. Zwei Projekte zur Optimierung des kombinierten Verkehrs, der Vernetzung von Schiene, Wasserstraße und Straße sollen Zuschüsse erhalten: Die Erweiterung und Neugestaltung der Terminalanlagen des Stuttgarter Flughafens (2 Mio. Euro) und Maßnahmen auf dem Flughafen Köln/Bonn (3 Mio. Euro) zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bahn und Flugzeug. Zwei Ausbaubauabschnitte des Dortmund-Ems-Kanals (1,62 und 1,69 Mio. Euro) und Untersuchung des Hochsicherheitshafen in Wilhelmshaven (2 Mio. Euro) seien ebenfalls bezuschusst. Des Weiteren würden zwei Studien gefördert: Zur Erweiterung bzw. Ausbau des bestehenden Personentransportsystems am Flughafen Frankfurt/Main (23,9 Mio. Euro) und zur Anwendung des European Controlsystems (ETCS) auf der NBS Nürnberg-Ingolstadt-München.

## Freie Fahrt für Lkw durch Österreich

Im Transitverkehr durch Österreich gilt vom 1.1.2004 an freie Fahrt für alle Lkw. Österreich wird die von den EU-Umweltministern am 2.12.2003 abgeseignete Nachfolgeregelung des Ökopunktesystems nicht umsetzen.

## Europäische Bahnchefs beschließen Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit

Beratung in Berlin am 20.9.2002 über Perspektiven in einer erweiterten Europäischen Union. Mehdorn warnt vor Vernachlässigung der Investitionen in das Schienensystem. Gemeinsame Resolution verabschiedet:

Heute unterzeichneten die Generaldirektoren von 26 europäischen Eisenbahnunternehmen und der stellvertretende

## EU fördert prioritäre Projekte mit 20 Prozent

Die Binnenschiffahrtsverbindung von Seine und Schelde ist als einziges Vorhaben noch zusätzlich in die Liste der vorrangigen Projekte des Transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN aufgenommen worden. Darauf verständigten sich die europäischen Verkehrsminister am 5.12.03 auf dem Rattreffen in Brüssel.

Sie beschlossen ausserdem, den Finanzierungsanteil der EU an TEN-Projekten von derzeit 10 auf maximal 20 % anzuheben. Die Kommission hatte den Verkehrsministern vor kurzem eine Liste von 29 vorrangigen Vorhaben vorgelegt. Diese Projekte sind jetzt bestätigt worden. Einige Mitgliedstaaten hatten versucht, noch zahlreiche andere Vorhaben auf der Prioritätenliste unterzubringen. Die Seine-Schelde-Verbindung ist als einzige Ausnahme

Minister für Eisenbahnwesen der Russischen Föderation, Vadim Morosov, eine Resolution zu den „Perspektiven der Bahn als Mobilitätsgarant einer erweiterten Europäischen Union“. Ziel ist es, die europäischen Bahnen besser mit einander zu vernetzen und die Zusammenarbeit zu stärken. An dem Spitzentreffen nahmen auch Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe und der EU-Kommissar Günter Verheugen teil.

Das Treffen der europäischen Bahnchefs fand bereits zum dritten Mal seit 2001 statt. In diesem Jahr stand die schnelle Integration der Eisenbahnsysteme in den EU-Beitrittsländern im Vordergrund. Dabei soll der Vorteil des flächendeckenden Schienennetzes in den Beitrittsländern für den Ausbau eines wirtschaftlich leistungs- und wettbewerbsfähigen Bahnangebotes genutzt werden. Unter Hinweis auf den in den Beitrittsländern noch hohen Marktanteil der Schiene, der im Güterverkehr bei durchschnittlich 38 % liegt, sagte Mehdorn: „In den neuen Mitgliedsstaaten sollten Fehler, wie insbesondere die Vernachlässigung der Investitionen in die Schienensysteme, die in den früheren Jahren in westeuropäischen Ländern gemacht wurden, nicht wiederholt werden.“ Mehdorn weiter: „Wir erwarten bis zum Jahre 2015 eine Verdoppelung, wenn nicht gar Verdreifachung der Warenströme zwischen Russland und der EU sowie der Türkei und der EU. Wir werden alles daran setzen, dass die Eisenbahnen ihre Vorteile für solche Langstreckenverkehre nutzen und entsprechende Anteile am Marktzuwachs sichern.“

Ein Meilenstein auf dem Weg zur Integration der europäischen Bahnen ist das so genannte „Vierachsenprojekt“. Gemeinsam von der Deutschen Bahn, der polnischen PKP, der weißrussischen Staatsbahn BC und der russischen Staatsbahn RZD vorangetrieben, sollen sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr auf der Schiene eine neue automatische Umspuranlage zwischen der westeuropäischen Normalspur und der im GUS-Bereich vorhandenen Breitspur installiert werden.

## Verkehrspolitik in Deutschland

### Wirtschaftlicher Vorsprung des Lkw durch Vorschriftenverstöße

Durch systematische Verstöße gegen Vorschriften senken Speditionen ihre Kosten. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Forschungsinstituts Prognos, die im Auftrag der Deutschen Bahn erstellt wurde.

„Lkw-Unternehmer verschaffen sich Kostenvorteile von bis zu 17 Prozent durch illegale Praktiken“, stellt das Institut fest. Prognos zählt Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeitregeln, Höchstgeschwindigkeiten oder das Fahrverbot an Sonntagen zu den typischen Verfehlungen der Branche. Durchschnittlich ermittelte Prognos eine Kosteneinspa-

rung zwischen sechs und acht Prozent im Strassengüterverkehr gemessen an der behördlich gemessenen Häufigkeit von Verstößen. Dies entspreche einer Ersparnis von sechs Cent pro Kilometer, heißt es in der Untersuchung. **Auf längeren regelmäßig gefahrenen Routen kann eine Spedition im Jahr auf diese Weise über 60 000 Euro sparen.** Die in Deutschland erhobenen Bussgelder schrecken offenkundig kaum ab. Sie betragen durchschnittlich 140 Euro. Maximal kann den Fahrern ein Bußgeld von 5 000 Euro aufgebremst werden. Darin sieht Prognos auch das Hauptproblem. Die Kontrolldichte sei hoch genug, doch es fehle an wirksamen Sanktionen.

Bei der Bahn kommen ähnliche Verstöße kaum vor. Die oben erwähnten Verstöße sind auch ein Sicherheitsproblem. An jedem fünften Unfall auf deutschen Strassen ist ein Lkw beteiligt. Bei den Kontrollen wird jeder vierte Brummi beanstandet. Meist wurden dabei die Lenkzeiten überschritten, keine ausreichenden Pausen eingelegt oder Fahrtenschreiber manipuliert.

Eine Wachsamkeitstaste, wie sie auf den Loks installiert ist, gibt es beim Lkw oder Bus nicht.

### Neuer Finanzvertrag mit der Bahn Bund senkt die Mittel für das Schienennetz um 800 Mio Euro

Die Bundesregierung und die Deutsche Bahn (DB) wollen ihre Finanzbeziehungen regeln. Bahnchef Hartmut Mehdorn hat dem Aufsichtsrat zugesagt, auf Grundlage einer neuen Vereinbarung zwischen dem Bundesverkehrs- und Finanzministerium sowie der DB einen überarbeiteten mittelfristigen Finanzplan vorzulegen. Der neue Vertrag soll die gegenwärtige Übereinkunft ablösen, die Ende 2003 ausläuft. Für den Ausbau und Neubau des Schienennetzes wird der Konzern künftig deutlich weniger Mittel bekommen. Mehdorn hat den Ländern bereits eine aktualisierte Netzplanung vorgelegt. Demnach sinken die Zuschüsse der öffentlichen Hand von 4,25 Milliarden Euro in 2003 auf nur noch 3,43 Milliarden Euro von 2007 an.

Der Chef der Bahngewerkschaft Transnet, Norbert Hansen, appellierte an die rot-grüne Bundesregierung, die Investitionszuschüsse für die Schieneninfrastruktur nicht zu kürzen. „Die Kostenexplosionen bei den politisch bestellten Großprojekten wie in Berlin soll der Bund abdecken“, sagte Hansen.

### Lachnummer Maut – wenn es nicht todtraurig wäre.

Wegen gravierender Fehler beim Mautsystem Toll Collect wurde der Mautbeginn vom 31.08. auf 2.11.03 verschoben. Bundesverkehrsminister Stolpe sagte noch anfangs September: „Den Termin 2. November werden wir schaffen.“ Stolpe hat keine Ahnung von der Komplexität

der satellitengestützten Maut. Er wäre zu diesem Zeitpunkt bereits gut beraten gewesen, das deutsche Mautsystem durch Kündigung der Verträge mit den Anbietern den Weg frei zu machen für die Einführung z. B. des Schweizer Mautsystems, das reibungslos läuft, oder das österreichische Mautsystem, das im Januar 2004 wirksam wird, zu übernehmen.

### Stand der Mautverhandlungen Ende 2003:

Man fragt sich, ob ein satellitengesteuertes System überhaupt für die Einhebung der Maut tauglich ist. Die von TollCollect selbst gesetzten Termine für die Realisierung im August und November sind längst verstrichen. Eine neue Software müsse erstellt werden. Und das dauert. TollCollect sieht sich wieder nicht in der Lage, einen neuen präzisen Einführungstermin zu nennen. Vom 3. Vierteljahr 2004 oder gar erst von 2005 wird gesprochen und der verantwortliche Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe wartet und wartet. Er hätte längst dem Unternehmen kündigen sollen. Brauchbare Mautsysteme in der Schweiz und in Österreich – letzteres hat einen reibungslosen Probebetrieb seit anfangs Oktober durchgeführt und wird die Maut planmäßig zum 1.1.2004 einführen – stünden zur Verfügung.

Nun hat auch der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages beschlossen, den Vertrag zum 31.12.2003 zu kündigen, wenn es bis dahin keinen verbindlichen Termin gäbe. Monat für Monat verliert der Bund über 150 Mio Euro an Mautgebühren, was sich natürlich auch auf die Finanzierung von Verkehrsprojekten negativ auswirkt. Aber Stolpe ignoriert auch diesen einstimmigen Beschluss und hat wohl mit Rückendeckung des Kanzlers noch einmal bis Ende Januar Zeit gegeben, weil sich angeblich bei TollCollect etwas bewege. Wenn dieser Zeitpunkt wieder ohne verbindliche Zusagen verläuft, wird Stolpe nicht umhin können, zu kündigen.

Auf der anderen Seite steht die Schadenersatzregelung, bei der ebenfalls keine Einigung gefunden wird.

**Für die Spediteure ist das jetzt wunderbar, ihre und die ausländischen Lkw können seit September 2003 zum Nulltarif über Deutschlands Autobahnen fahren, dagegen**



müssen die Güterbahnen für jeden zurückgelegten Kilometer Trassenbenutzungsgebühren zahlen. Schliesslich wird der Schiene mit Verweis auf die bislang nicht realisierten Mauteinnahmen von der Politik sogar das Geld für das Schienennetz vorenthalten.

„Die völlige Überschätzung der satellitengestützten Mauterhebungstechnik und

die totale Unterschätzung der Umsetzungsprobleme hat zu einer weltweiten Blamage der beteiligten deutschen Industrie geführt, zu einem noch nicht abschätzbaren Imageschaden, aber auch zu einer ernststen Krise im Verhältnis Verkehrspolitik und Industrie.“ Dies meint – auch nach Auffassung der GRV – zu Recht Prof. Aberle im „Internationales Verkehrswesen“.

### Zu allerletzt:

Die Allianz pro Schiene hat erleichtert auf die Zusage der Deutschen Telekom reagiert, bis Ende Januar 2004 einen konkreten Termin für die Behebung der technischen Pannen im Zusammenhang mit der Mauteinführung für schwere Lkw in Deutschland zu nennen.

*Die GRV hält trotzdem an ihrer Meinung fest, dass die Schonfrist schon längst abgelaufen ist. – In Österreich verläuft die Einführung der Maut planmäßig. Die zuständige österreichische Firma Europass hat Stolpe angeboten, dass Deutschland in weniger als sechs Monaten mit einem funktionierenden System über Mauteinnahmen verfügen könne.*

### Mautausfall blockiert Verkehrsprojekte

Der Haushaltsausschuss des Bundestages hat für 2004 die Hälfte der mit Mautgebühren geplanten Verkehrsprojekte gesperrt. Damit reagierten die Abgeordneten auf die anhaltende Unsicherheit über die Mauteinnahmen. Im Bundesetat für das nächste Jahr seien 2,8 Milliarden Euro Mauteinnahmen eingestellt. Ihnen stünden allerdings Kosten für den Mauteinzug von 637 Millionen gegenüber. Mit dem Rest sollten viele Einzelprojekte aus den Bereichen Straßenbau, Bahn und Wasserstrasse finanziert werden. Bei entsprechenden Projektkürzungen sollen alle Verkehrsträger gleich behandelt werden.

### Gleisanschluss-Förderprogramm soll am 1. Juli 2004 anlaufen

Das Bundesverkehrsministerium hat eine „Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen“ entworfen. Danach werden bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Kosten als nicht rückzahlbare Zuschüsse gezahlt. Der Zuschuss ist abhängig vom erwarteten Schienengüterverkehrsvolumen des Antragstellers. Es gibt für neue Anlagen höchstens 8 Euro pro Tonne erzielten Schienengüterverkehrsaufkommens auf dem Gleisanschluss pro Jahr oder alternativ 32 Euro pro tkm erzielter Schienenverkehrsleistung auf dem deutschen Eisenbahnnetz pro Jahr. Für den Ausbau oder die Reaktivierung vorhandener Anschlussgleise halbieren sich diese Beträge. Der Förderbetrag muss mindestens 15000 Euro erreichen. Ein Höchstbetrag von 100000 Euro ist für Ausbaumaßnahmen vorgesehen. Bei Neubau gibt es keine Obergrenze. Das Förderprogramm für den Gleisanschlussverkehr soll am 1. Juli 2004 für einen Zeitraum von fünf Jahren anlaufen.



## Verknüpfung von TGV-Est und ICE bis 2007

Im Rahmen der 81. deutsch-französischen Regierungskonsultationen und der gemeinsamen Sitzung der beiden Kabinette am 18. September 2003 trafen der Bundesminister für Verkehr Dr. Manfred Stolpe und sein französischer Amtskollege Gilles de Robien zu Ressortgesprächen zusammen.

In einer gemeinsamen Erklärung kamen Frankreich und Deutschland überein, die Verknüpfung zwischen dem TGV-Est und dem ICE bis 2007 herzustellen. Zu diesem Zweck wird Frankreich im Juli 2007 den ersten Bauabschnitt des TGV-Est, Paris - Baudrecourt, fertig stellen. Die Fahrzeit zwischen Paris und Strassburg reduziert sich dann um insgesamt anderthalb Stunden.

Deutschland werde im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans den Ausbau der Verbindung von Saarbrücken durch das Saarland über Ludwigshafen in Richtung Frankfurt/Main abschliessen. Darüber hinaus soll durch eine neue Brücke bei Kehl ein zweigleisiger Rheinübergang geschaffen werden.

## Billig Fliegen mit Ryanair

**SO MACHT MAN STEUERZAHLER  
GLÜCKLICH, HERR EICHEL!**  
Steuerfrei fliegen auf allen Strecken!

AB **9**,99  
€ einfacher Flug

**LONDON**  
STANSTED

**JEDER SITZPLATZ, JEDER FLUG\*!**

**WWW.RYANAIR.COM**

Probleme bis 27.11.03. Reisen nach 22.11.03 bis zum 27.11.03. \*Stilles Reisebüro Sonntag bis Donnerstag. Angebotspreise sind keine verbindliche Preisgarantien. Angebot ist abhängig von Verfügbarkeit und bestimmter Bedingungen. Die Gebühr für Buchung per Kreditkarte beträgt 0%. Alle Flüge ab Flughafen Frankfurt/Main. Hamburg, Köln/Bonn, München, Düsseldorf, Frankfurt & Brüssel (Aachen).

**Nyköping**  
www.nykoping.se

**Hertz** Niesiger Rabatt und Gratisupgrades in Irland

GRV: Es ist schon hanebüchen, dass Ryanair noch damit wirbt und prahlt, dass ihre Fluggäste steuerfrei fliegen dürfen, während der Bahnreisende in Deutschland Steuern zahlen muss. Brüssel sei dafür zuständig, sagen die Minister Eichel und Trittin. Da kann die DB noch lange warten, bis etwas geschieht. Es ist einfach unverständlich, dass ein Verkehrsmittel, das die Umwelt so stark belastet, durch Steuerbefreiung noch belohnt wird.

Mehdorn verlangt die Gleichberechtigung für die Bahn. Wer z.B. die Strecke Berlin - Frankfurt mit der Bahn zurücklege, muss schon an Steuern 21 Euro mehr bezahlen als ein Fluggast. 13 % weniger Passagiere bei der Bahn, 13 % mehr bei den Billigfliegern – das ist für Mehndorn kein Zufall. Aber auch im Vergleich mit dem Strassenverkehr schlepp die Bahn eine schwere Bürde mit sich, da sie als einziges Verkehrsmittel allein für die Instandhaltung ihrer Strecken aufkommen müsse. Eine Lkw-Maut von 12,4 Cent pro km reiche bei weitem nicht aus, Chancengleichheit herzustellen. Mehndorn will nichts geschenkt, aber er will gleiche Ausgangsbedingungen.

## Ryanair fliegt Rekordgewinne ein

Ryanair verzeichnete in der ersten Hälfte von 2003 mehr Gewinn als im Vergleichszeitraum des Vorjahres und zwar 175,5 Mio Euro. Im übrigen hat Norwegens grösste Gewerkschaft ihre 300000 Mitglieder zum Boykott wegen unzumutbarer Arbeitsbedingungen aufgerufen. Die Mitarbeiter hätten die Zeche für die niedrigen Flugpreise zu zahlen.

(Weiteres über Probleme mit dem Fliegen siehe unter „Andere Verkehrsträger“)

## Weniger Geld für die Schiene

November 2003: Die DB muss nach den bisherigen Plänen der Bundesregierung deutliche Abstriche hinnehmen. Die Mittel für das Streckennetz sollen von 4,25 Mrd Euro in 2003 auf 3,77 Mrd Euro in 2007 sinken. Angesichts der Finanznot des Bundes sind aber weitere Kürzungen nicht ausgeschlossen. Die Bauwirtschaft befürchtet, dass die DB kein Geld mehr für Aus- und Neubaustrecken hat und nur noch das bestehende Netz sanieren kann. Damit seien 10 000 Arbeitsplätze gefährdet.



Über weitere Sparmassnahmen der Bahn wird zur Zeit im Vermittlungsausschuss geredet. Die Ministerpräsidenten Koch und Steinbrück hatten Kürzungen nach der Rasenmähermethode vorgeschlagen und wollen auch die Mittel für den Regionalverkehr stark kürzen. In diesem Jahr gibt der Bund den Ländern 6,72 Mrd Euro für den Nahverkehr. Man befürchtet, wenn die Mittel nicht mehr im bisherigen Umfang gegeben werden – der Nahverkehr hat seit 1996 um 20 % zugenommen –, würden viele Fahrgäste wieder auf das Auto umsteigen.

Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Albert Schmidt, warnt ebenfalls vor einer einseitigen Kürzung zu Lasten der Schiene. „Koch und Steinbrück wollen der Bahn bis 2006 insgesamt 4,4 Mrd Euro wegnehmen, während Strasse und Luftfahrt ungeschoren davonkommen.“ Ausserdem seien sowohl die Regionalisierungsgelder als auch die Zuschüsse des Bundes für den Erhalt und den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur keine Subventionen, sondern Investitionen in einen umweltfreundlichen Verkehr und in Arbeitsplätze.

## Eisenbahnen

### Allgemeines

#### DB-Jahresabschluss 2003

Die DB wird das Geschäftsjahr 2003 vsl. mit einem Verlust von 200 Mio Euro abschliessen (Vorjahr - 454 Mio Euro). Im Jahr 2004 will die DB dem Vernehmen nach einen Betriebsgewinn nach Zinsen von 310 Mio Euro erzielen.



#### Stinnes bessert Bahnergebnis auf – Betrachtung bis September 2003

Die Deutsche Bahn hat dank eines radikalen Sparkurses und der profitablen Logistiktochter Stinnes ihren Betriebsverlust im dritten Quartal deutlich reduziert. Für das Gesamtjahr sieht sich die Bahn trotz der anhaltenden Probleme im Fernverkehr auf gutem Weg, ihre Planung zu erreichen. Der Betriebsverlust nach Zinsen unter Einbeziehung des 2002 gekauften Logistiklers Stinnes habe sich im dritten Quartal auf sieben Millionen Euro belaufen, hieß

es in Unternehmenskreisen. Ende September summiert sich der Verlust damit auf insgesamt 150 Mio Euro.

Ohne den Logistiker hätte der Konzern nach neun Monaten einen Verlust von 300 Mio Euro ausgewiesen; trotz massiver Kürzungen bei allen Bahn-Investitionen. Verantwortlich dafür ist in erster Linie der Fernverkehr, der bis September fast 370 Mio Euro Verluste einfuhr. Für das Gesamtjahr 2003 hat der Bahn-Konzern laut Mittelfristplanung insgesamt einen Verlust von gut 200 Mio Euro mit Stinnes vorausgesagt, so dass die Ergebnisplanung wohl erreicht wird. Hätte der Fernverkehr wie geplant 2003 ein leichtes Plus erreicht, würde die Bahn in diesem Jahr wohl einen Betriebsgewinn ausweisen können.

Der Umsatz lag nach Informationen der Nachrichtenagentur Reuters im Konzern nach neun Monaten vor allem wegen des Nahverkehrs mit 11,5 Milliarden Euro (ohne Stinnes) um knapp zwei Prozent über den Vorjahreszahlen. Der Plan sei allerdings um fast vier Prozent verfehlt worden. Ein Bahn-Sprecher wollte die Zahlen nicht kommentieren, er sagte aber, die Bahn sei froh, dass der Umsatz im Gegensatz zu vielen anderen Unternehmen gesteigert werden konnte. Vor allem aber liege das Ergebnis deutlich über Vorjahr. Im Gesamtjahr 2002 hatte der Konzern einen Verlust von knapp 500 Mio Euro ausgewiesen.

Das Betriebsergebnis hat sich den Angaben zufolge durch den radikalen Sparkurs in den vergangenen Monaten verbessert. Allein beim Fernverkehr seien rund 300 Mio Euro gestrichen worden und damit der Großteil des Investitionsbudgets. Auch im Nahverkehr sei bis Ende September 25 Prozent weniger investiert worden als vorgesehen, hieß es. Das Betriebsergebnis lag daher in der Sparte mit 270 Mio Euro gut 40 % über Vorjahr. Auch beim Umsatz konnte der Bereich, der etwa ein Drittel der Bahn-ErLöse erzielt, um fünf Prozent besser abschneiden als im Vorjahr. Die Verkehrsleistungen der Bahn, also die Zahl der Pkm und tkm, lagen nach neun Monaten knapp ein Prozent über Vorjahr aber vier Prozent unter Plan. Hier machten sich erneut die Probleme im Fernverkehr bemerkbar.

### Börsengang der DB

Bahnchef Mehdorn hatte einen Börsengang der DB für das Jahr 2005 geplant. Das hat heftige Einwendungen ausgelöst. Die SPD-Fraktionen in den Länderparlamenten wollen eine Privatisierung des Schienennetzes überhaupt verhindern. Das Netz müsse vollständig in öffentlicher Hand verbleiben.

Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe sagte, die Bahn müsse erst stabile schwarze Zahlen schreiben, bevor man an einen Börsengang denken könne. Ausserdem müsse man das Klima an den Aktienmärkten berücksichtigen und die DB nicht zur Unzeit an die Börse zu bringen. Mehdorn möchte 2004 erstmalig ein positives Ergebnis präsentieren.

Warten wir es ab, ob ihm das gelingt.

Diethelm Sack, Vorstand für Finanzen und Controlling der Bahn, sagt in der FAZ vom 24.9.03: „Ausserordentlich befremdlich ist es, wenn Organmitglieder einen möglichen Börsengang, über den der Eigentümer und nicht der Vorstand befindet, populistisch nutzen, um den unternehmerischen Weg der Bahn zur Kapitalfähigkeit zu verdammen.“

#### **Die Gewerkschaft Transnet meint dazu in ihrer Broschüre „Inform“ vom Oktober 2003:**

Das Thema Börsengang DB AG wird immer heftiger diskutiert. Die Bahn hat selbst den Stein ins Rollen gebracht. Doch was da alles aus den Reihen der DB AG verkündet wird, gleicht einem Informationschaos. Die mögliche Datumspalette für den Börsengang reicht vom Jahr 2004 bis 2007. Andererseits möchte man sich nicht auf ein verbindliches Datum festlegen.

Mal ist die Rede von der Kapitalmarktfähigkeit oder von einem Börsengang, dann wieder von einer Teilprivatisierung. Damit nicht genug: 15 bis 20 % der Aktien könnten an der Börse verkauft werden. Jetzt sollen es sogar bis zu 25 % sein.

Andererseits versucht die DB AG den Einstieg von potenziellen Investoren der Öffentlichkeit schmackhaft zu machen. Auch von Sperrminoritäten wird geredet. Aber schließlich, so ist aus Kreisen der DB AG zu vernehmen, sei dies ausschließlich Sache des Eigentümers.

Nach dem Motto „jeder darf mal in der Lostrommel rühren“ kommen jedoch auch von der Bundesregierung als Eigentümer und der Politik alles andere als verlässliche oder klare Aussagen. Noch im Juli 2003 hatte das Finanzministerium erklärt, Börsenpläne der DB AG voranzu-

treiben und dafür nach einem Berater zu suchen. Im Oktober sollte eine Kabinettsentscheidung getroffen werden. Zwischenzeitlich wurde dies dementiert. Das Bundeskabinett werde auch nicht im November 2003 eine Entscheidung über den Verkauf von Bahnteilen ab 2005 treffen. Die Bundesregierung wolle nur zustimmen, wenn die DB AG rentabel arbeite. Andererseits ist zu hören, dass noch in diesem Jahr eine Entscheidung getroffen werde und dabei ausschließlich die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der DB AG im Vordergrund stehe.

Grüne und CDU/CSU warnen davor, Teile des Bahnnetzes zu verkaufen. Die Infrastruktur müsse im Übrigen in staatlicher Hand bleiben. Also auch hier ist eine nachvollziehbare Richtung nicht erkennbar.

*Die GRV schliesst sich grundsätzlich dieser Meinung an.*

#### **Containerbahnhofgelände in München wird endlich städtebaulich genutzt.**

*(Die GRV bringt diesen Beitrag, weil gerade in München riesige Grundstücksflächen in bester Baulage immer noch nicht genutzt werden.)*

Nach Verlegung des Containerbahnhofs in den 80-er Jahren von der Arnulfstrasse in München hinaus nach München-Riem entsteht auf seinem Gelände zwischen Hackerbrücke, Arnulfstrasse und Donnersbergerbrücke zusammen mit dem Mercedes-Areal und dem Bereich des früheren Milchladehofs der „Arnulfpark“. Die Entwurfsplanung für dieses erste Glied in der Kette von ehemaligen



SZ 24.10.2003



Bahngrundstücken ist abgeschlossen. Seit August 2003 liegt der rechtskräftige Bebauungsplan dafür vor. Zuerst werden die Straßen und Wege geplant und angelegt. Herausragendes Merkmal des Areals ist der vier Fußballfelder große, innenliegende Park. Um den Park gruppieren sich vier Bauabschnitte mit den Gebäuden für Wohnungen (rund 1000 Einheiten), Büros (4500 Arbeitsplätze), Kultur und Einzelhandel. Der Wettbewerb für die Gestaltung des Arnulfparks läuft. Mit der Entscheidung des Preisgerichts ist Anfang 2004 zu rechnen. Baubeginn für den Park wäre dann Mitte 2004.

**Damit haben die Arbeiten für eines der größten innerstädtischen Entwicklungsgebiete in Deutschland begonnen.** Aber Vieles wartet noch auf eine Realisierung. So liegt das gesamte Gelände des ehemaligen Laimer Rangierbahnhofs immer noch brach, der durch den Bau des Rangierbahnhofs München-Nord ebenfalls in den 80er Jahren überflüssig geworden ist. Einschliesslich Arnulfpark handelt es sich um ein Gelände von 1,5 Mio m<sup>2</sup>. Im übrigen soll im Norden der Hackerbrücke der zentrale Busbahnhof für München in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs errichtet werden, wenn sich ein Investor findet.

## **Klima zwischen Bahn und Bahnindustrie gereizt**

In diesem Sommer vergraulte die DB viele Reisende, die den ICE 3 benutzten, durch Verspätungen, verpasste Anschlüsse und nicht funktionierende Klimaanlage. Dabei trifft sie nur eine Teilschuld. Das gilt auch für die Neigezüge, die sich nicht neigen und inzwischen ausser Betrieb gesetzt wurden. Hauptverantwortlich für die peinliche Pannen sind die Hersteller.

Dass weltweit führende Bahntechnikanbieter wie Siemens oder Bombardier große Probleme mit der Belieferung ihres mit Abstand wichtigsten deutschen Kunden haben, lässt sich historisch erklären. **Vor der Bahnreform 1994 entwickelte die Bahn ihre Fahrzeuge komplett in Eigenregie und vergab präzise Aufträge an die Industrie.**

Danach ging die Entwicklungsarbeit auf die Hersteller über. Dieser Wechsel erwies sich als zu abrupt. Die Milliardenaufträge der Deutschen Bahn gierig vor Augen, ließen sich die Hersteller auf Konditionen ein, die sie mangels Erfahrung nicht einhalten konnten. Aus Zeit- und Kostendruck verzichteten sie auf ausführliche Erprobungsfahrten. Also schleppten die neuen Fahrzeuge ihre Kinderkrankheiten in den laufenden Betrieb – zum Leidwesen der Bahn und ihrer Fahrgäste.

Der Schwarze Peter liegt freilich nicht allein bei der Industrie: Beim ICE 3 zum Beispiel hat die Bahn mit zahlreichen Änderungswünschen während des Baus zur Komplexität und Fehleranfälligkeit des Systems beigetragen. Und diese Komplexität hat denn auch so manchen Lokführer und Wartungstechniker überfordert.

Nicht zuletzt deshalb würden die Hersteller die Instand-

haltung am liebsten selbst übernehmen. Doch die Bahn denkt nicht im Traum daran, diese lukrative Aufgabe in fremde Hände zu geben: Sie misstraut der Leistungsfähigkeit der Hersteller und fürchtet, noch abhängiger von ihnen zu werden.

Vor allem aber sprechen beschäftigungs- und wettbewerbspolitische Gründe dagegen: Wenn private Anbieter künftig die Züge warten, müssten Tausende von Bahnmitarbeitern gehen. Und das ist in dem politisch beeinflussten Staatskonzern mit seinen mächtigen Gewerkschaften nicht durchzusetzen. Also lohnt es sich für Siemens und andere momentan nicht, ein flächendeckendes Wartungsnetz aufzubauen. Das wiederum erschwert es Bahn-Konkurrenten in Deutschland zu expandieren, denn die bahn-eigenen Instandhaltungswerke dürfen die Wettbewerber bislang nur sehr selektiv nutzen.

Immerhin haben Bahn und Industrie inzwischen erkannt, daß sich die Zusammenarbeit in beiderseitigem Interesse verbessern muß. Um Fehler künftig schon in der Konstruktionsphase zu vermeiden, sollen die Hersteller jetzt mehr über den Betrieb der Fahrzeuge im Netz erfahren. Außerdem will die Bahn der Industrie bei Neubestellungen präzisere Vorgaben machen.

## **Rollprüfstand der Bahn vor dem Aus**

Kapazität nicht ausgelastet: Einer der modernsten Fahrwegsimulatoren der Welt muss stillgelegt werden. Er gilt als einer der modernsten Fahrmaschinen der Welt und ist in seiner Art einmalig in Europa, der Rollprüfstand der Bahn auf dem Gelände der DB Systemtechnik in München-Freimann. Dennoch steht er vor dem Aus und soll bis zum Ende des Jahres 2003 geschlossen werden. Grund: Dem Rollprüfstand gehen die Kunden aus. Die Kapazität des Rollprüfstands sind von Seiten der Bahnindustrie seit Monaten nicht mehr ausgelastet.

## **Horizontalumschlag im Kombinierten Verkehr Alternativen zum Kran**

Der Umschlag mit Kran dominiert im Kombinierten Verkehr. Aber es gibt auch Fälle, in denen Horizontalumschlaggeräte interessante Alternativen bieten. Dies ist die Quintessenz des europäischen Projekts „InHoTra“, dessen Ergebnisse kürzlich in Budapest vorgestellt wurden.

Im Rahmen des Projekts wurden drei neue Umschlaggeräte beziehungsweise-systeme konstruiert und erprobt - alle für den Horizontalumschlag.

Konstrukteure sind:

- ▶ die Neuweiler AG aus Kreuzlingen (Schweiz) ,
- ▶ die ÖBB-Tochter RailCargo Austria unter anderem mit Komponenten von Palfinger und Künz in Wien
- ▶ Korax gemeinsam mit Bosch-Rexroth Kft. in Ungarn.

# **der Mobiler**<sup>®</sup>

der kurze Weg für Güter auf die Bahn

**informiert:**

**mobilern**

am nächsten Ladegleis  
einfach - flexibel  
kostengünstig

Container - Fahrzeuge  
Funktionalität - Beratung  
alles aus einer Hand

## **Cargo auf die Bahn fängt mit mobilern an...**



**transportieren**

Handling - Truck - Vorort-Kontrolle  
mehr als ein Terminal machen kann

**ein Fahrer**

**Cargo mit LKW-Service  
ein moderner Bahn-Service**

**kippen**

geeicht wiegen  
ausblasen

oder

was der Kunde wünscht  
z.B. Vorratshaltung in  
abgestellten Container usw.



und so war es früher

**rufen Sie uns an**

**wir sagen wie es geht**

Tel. 0049 (0) 8106 3099 0  
Fax 0049 (0) 8106 3099 29

**...hört mit mobilern auf**

**so macht Cargo auf der Bahn wieder Freude  
mehr Info unter [www.mobiler.de](http://www.mobiler.de)**

**Palfinger Bermüller GmbH, Regio Cargo Transporttechnik, D-85604 Zorneding**

Öffentlichkeit-Mobiler-News-Agro-Linz-3

Die Projektpartner hatten über 10 Mio. Euro an Budget eingeplant. Davon kamen 2,7 Mio. Euro Zuschuss von der Europäischen Kommission. Aber nicht alle Projektpartner blieben bis zum Schluss dabei und realisierten ihre Projekte. „Ausgeschieden sind im Grunde alle die Systemplanungen, die nicht mit Standardkomponenten arbeiten, sondern ein je eigenes System realisieren wollten“, erläuterte Dr. Christoph Seidelmann von der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr, Frankfurt/Main, der das Projekt geleitet hatte. Seidelmann: „Offenbar ist dieser Weg für eine kommerzielle Anwendung zu riskant.“

Es gibt eindeutig einen Markt für diese Geräte. Bedarf besteht vor allem bei kleineren Anlagen. Für diese Anwendungen können die horizontalen Umschlaggeräte eine interessante Alternative bieten.

*Die GRV setzt sich für den Horizontalumschlag vor allem in der Fläche ein. Damit könnte so manches Anschlussgleis wieder betrieben werden, denn besondere Einrichtungen sind nicht erforderlich. Aber auch in manchem Terminal könnten solche Geräte eingesetzt werden. Das bedarf jedoch kleiner Änderungen an den Waggonen, die immer wieder an die Standorte des Horizontalumschlags zurückkehren müssen. Die Schweiz und Österreich bedienen sich solcher Systeme.*

## **Intercontainer-Interfrigo (ICF) schneidet Netz zurück**

ICF wird vom 1. Januar 2004 an nur noch rund 160 Terminals eines Kernnetzes in Europa regelmäßig bedienen. Weitere etwa 290 werden nach Kundenabsprache angefahren. Ziel sei, die Tochtergesellschaft von 25 Eisenbahnunternehmen bis 2005 wieder nachhaltig in die schwarzen Zahlen zu bringen.

ICF wird im laufenden Jahr einen erheblichen operativen Verlust einfahren. Es wird mit einem Minus von rund 8,5 Mio. Euro, wovon allein 6,5 Mio im ersten Halbjahr angefallen sind. In den ersten sechs Monaten wurde mit 367 000 TEU die Planzahl um fast 20 % verfehlt.

ICF macht vor allem die mangelnde Qualität der Traktion für die Misere verantwortlich. Dazu kamen die Streiks in Italien und Frankreich.

## **Personenverkehr**

### **Neues City-Ticket ab 14.12.03**

Mit dem neuen City-Ticket kann der Fernreisende, der die Bahncard 25 oder 50 besitzt, zunächst in 44 deutschen Städten seine Fahrt vom Zielbahnhof kostenlos mit Bus, S-Bahn, Strassenbahn oder U-Bahn beenden. Voraussetzung ist, dass der Reisende eine Fernfahrkarte über mindestens 100 km besitzt, mindestens 100 km gefahren ist, und ganz oder teilweise DB-Fernverkehrszüge genutzt hat. Bei Rückfahrten gilt die kostenlose Fahrt auch vom Zielort zum

dortigen Bahnhof.

Das Angebot wurde von der DB, dem VDV und den beteiligten Verbänden entwickelt.

## **DB-Züge immer unpünktlicher**

Ende September berichtete das Hamburger Nachrichtenmagazin „Der Spiegel“ über einen weiteren dramatischen Pünktlichkeitsrückgang bei den Zügen der DB AG. Der in den letzten Jahren stets genannte Zielwert von 95 % Pünktlichkeit, der auch Eingang in viele SPNV-Verkehrsverträge mit den Aufgabenträgern gefunden hat, rückt damit in immer weitere Ferne: Verkehren im Jahre 2001 noch 89,9 % der DB-Züge mit bis zu fünf Minuten Verspätung, sei dieser Wert im Jahr 2002 auf 88,7 % und in den ersten acht Monaten des Jahres 2003 gar auf 86,9 % abgesunken, berichtet der Spiegel unter Berufung auf DB-Angaben. Hierbei ist zu beachten, dass die verspätungsanfälligen Herbstmonate des Jahres 2003 noch nicht in dieser Statistik enthalten sind, so dass für das Gesamtjahr 2003 eine Pünktlichkeit von unter 86 % nicht unwahrscheinlich ist. Schon im August (dank Schulferien und unproblematischer Witterung ein „guter“ Monat für die Bahn) lag die Pünktlichkeit unter 85 %. Während Bahnchef Mehdorn nach aussen hin immer wieder die

**„Was wir bei der Pünktlichkeit erreicht haben, ist nicht akzeptabel“**

*Hartmut Mehdorn*

„Machtlosigkeit“ des Unternehmens betont und darauf verweist, dass ein Drittel der Verspätungen „extern“, also ohne Verschulden der Bahn verursacht werde (Witterung, Selbstmorde, Autounfälle), liegen dem Spiegel andere Informationen vor, die für die DB-Führung unbequeme und pikante Details an die Öffentlichkeit bringen. So zitiert das Nachrichtenmagazin eine neunseitige DB-Vorstandsvorlage vom 9. September 2003 („Massnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit“), nach der lediglich rund 6 % der Verspätungen auf externe Gründe zurückzuführen sind. Die anderen Probleme seien hingegen weitgehend „hausgemacht“, das Wort „Wetter“ tauche im Bericht erst gar nicht auf.

## **Personenverkehr Deutsche Bahn ordnet Unternehmensbereich**

Nach der Neubesetzung des Personenverkehrsvorstands bei der Deutschen Bahn mit Dr. Karl Friedrich Rausch Anfang Juli wurde nun der ganze Unternehmensbereich neu organisiert. Unter dem Dach einer DB Personenverkehr GmbH werden künftig drei Gesellschaften den Personenverkehr betreiben: Die DB Fernverkehr AG (bisher DB Reise & Touristik AG), die DB Regio AG und die DB Stadtverkehr GmbH.

Dr. Rausch ist Vorsitzender der Geschäftsführung der DB



Personenverkehr GmbH und Ullrich Homberg verantwortet den Regional- und Stadtverkehr.

## Bahn will Pannen-ICE nicht mehr einsetzen

Unabhängig von der mittlerweile abgeschlossenen Nachrüstung der Züge will die Deutsche Bahn AG generell auf den Einsatz der Diesel-ICE mit Neigetechnik verzichten. Als Gründe für die Entscheidung nannte die DB die anhaltende Unzuverlässigkeit der vierteiligen Trilbwagen und die daraus resultierende mangelnde Wirtschaftlichkeit der Züge. Über die künftige Verwendung der 19 dieselbetriebenen ICE-Garnituren habe die DB noch nicht entschieden. Unabhängig davon hat das Eisenbahn-Bundesamt geprüft, ob die nachgerüsteten ICE-Züge künftig wieder mit Neigetechnik fahren dürfen.

Auf der ICE-Linie Nürnberg-Dresden sollen die Diesel-ICE auch künftig durch Regionalexpress-Züge (VT 612) ersetzt werden und das, obwohl das EBA am 23.11.2003 seine Bedenken bezüglich der Festigkeit der Achswellen aufgegeben und einem bogenschnellen Einsatz durch die DB zugestimmt hat. Die 150 Mio teure Anschaffung soll ins Ausland verkauft werden. Wegen der engen Einstiegs-türen, des geringeren Sitzkomfort und fehlenden Kofferablagen lehnen die Regionalpolitiker diesen Ersatz durch den VT 612 ab.

## Speisewagen bleiben erhalten

Die DB will die Bord-Restaurants nun doch nicht gänzlich aus ihren Zügen verbannen. Personenverkehrsvorstand Karl Friedrich Rausch zufolge sieht das neue Gastronomie-Konzept möglichst in jedem IC- und ICE-Speisewagen einen Bistrobereich mit Steh- und einen Restaurant-Bereich mit Sitzplätzen vor. Im Sitzplatz-Bereich der ICE 3-Bistros werde es künftig eine persönliche Bedienung geben. Darüber hinaus will die Bahn einen zuverlässigen Am-Platz-Service für alle Fahrgäste der 1. Klasse sicherstellen.

## Klimaanlagen im ICE 3 funktionierten nicht

Seit Inbetriebnahme sind die Klimaanlagen des ICE 3 bereits ständiger Stein des Anstosses. Alles Reparieren von Bahn und Industrie half bisher nichts. In diesem heißen Sommer hat sich gezeigt, dass die Klimaanlagen nicht leistungsfähig sind. Auch der Herausgeber der GRV-Nachrichten erlebte einen solchen Ausfall der Klimaanlage auf der Fahrt nach München. Das Personal hat versucht, die Reisenden durch Verteilung von Sprudelwasser zu trösten. Kurzfristige Abhilfe war nicht in Sicht. Vsl. müssen einzelne Bauteile der gesamten ICE-3-Flotte ausgetauscht werden. Ein stabiler Betrieb dürfte erst zur Kühlperiode 2004 erreicht werden.

## Herbstschwierigkeiten bei der DB

Zum 14. September wurde bei sämtlichen rund 200 DB-Elektrotriebzügen der Baureihe 425/426 die Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h beziehungsweise 160 km/h (LZB-geführt) auf 120 km/h beschränkt. Anlass für diese drastische Massnahme, welche DB Regio im Einvernehmen mit dem Eisenbahn-Bundesamt vornahm, sind mehrere Vorkommnisse aus dem vergangenen Herbst, bei denen die Züge auf herbstlich-nassglatten Schienen keine ausreichende Bremswirkung zeigten und an Bahnsteigen oder sogar haltzeigenden Signalen vorbeifuhren. Dies führte zu Fahrplanänderungen oder unangenehmen Verspätungen.

Ursache ist infolge der leichten Konstruktion der Fahrzeuge der zu geringe Anpressdruck der Räder beim Bremsen. Abhilfe könnte durch Besandung geschaffen werden.

## Bahn will künftig für Verspätungen haften

Die Deutsche Bahn ist nach langen Diskussionen mit Verbraucherschützern und der Bundesregierung offenbar bereit, für unpünktliche Züge zu haften. Von Oktober 2004 an sollen die Kunden Anspruch darauf haben, bei Verspätungen einen Teil des Fahrpreises zurückzubekommen. Bisher stellt die Bahn in solchen Fällen lediglich Gutscheine aus, die bei neuen Reisen angerechnet werden. Das geschieht freiwillig und in bescheidenem Umfang. Kommt ein Fernzug eine halbe Stunde zu spät ans Ziel, gibt es einen Gutschein über 10 Euro, bei eineinhalb Stunden und mehr sind es dann 25 Euro. Nun ist im Gespräch, dass bis zu 50 Prozent des Fahrpreises zurückerstattet werden.

## Neue Schlafwagen mit Rauchmelder

Ein Jahr nach der Brandkatastrophe in einem Schlafwagen auf der Strecke Paris-München hat die Deutsche Bahn neue Schlafwagen vorgestellt. „Sie sind mit einem Feuer- und Rauchmelder ausgestattet“, sagte der Geschäftsführer der Bahn-Tochter „DB AutoZug“ Winfried Czilwa in Frankfurt. Die 42 Wagen kosteten 50 Millionen Euro. Erstmals sind sie am 28. November von Berlin nach Paris gerollt.

Bei dem Zugunglück im französischen Nancy waren 2002 zwölf Menschen getötet worden. Jedes Abteil des neuen Wagen-Typs WLABmz 173 ist mit einem Sicherheitssystem ausgestattet, das bei Hitze- und Rauchentwicklung Alarm schlagen soll. Eine Sprechanlage erlaubt Kontakt zwischen Passagieren und Zugbegleitern. Bis Dezember sollen alle älteren Schlafwagen mit Feuer- und Rauchwarnern nachgerüstet werden, sofern sie nicht von der Schiene geholt würden. Nach der Tragödie waren alle Wagen des Unfall-typs aus dem Verkehr gezogen worden.

Dank einer optimalen Raumausnutzung gibt es pro Wagen zwölf statt bisher elf Abteile mit jeweils drei Betten. Drei Deluxe-Abteile pro Wagen sind mit einem eigenen Bad (Dusche, WC) ausgestattet. Die neun Economy-Abteile verfügen über ein Waschmodul mit Spiegel und eine Steckdose für einen Rasierapparat; zusätzlich sind im Wagen eine Dusche und Toiletten für alle Reisenden vorhanden. Durch das Öffnen einer Verbindungstür entsteht aus zwei Abteilen eine grosszügige Suite, in der bis zu sechs Personen zusammen über Nacht reisen können. Die Economy-Suite bietet zwei Waschgelegenheiten, die Deluxe-Suite Dusche und WC sowie eine zusätzliche Waschgelegenheit.

Die nachstehende Übersicht zeigt, wo und ab wann die neuen Schlafwagen zum Einsatz kommen;

Berlin - Paris ab 28. November 2003

München - Paris ab Frühjahr 2004

München - Milano ab Frühjahr 2004

München - Berlin / Binz ab Frühjahr 2004

Dortmund - Milano ab Sommer 2004

München - Firenze ab Sommer 2004

Dresden - München ab Herbst 2004

Hamburg - Paris ab Herbst 2004



Bei der Präsentation des neuen DB-Schlafwagens am 20. November 2003 liess es sich auch Konzernchef Hartmut Mehdorn nicht nehmen, einen Blick ins Innere eines Abteils zu werfen.

*Eisenbahnrevue 1/2004 S. 28, Foto Keystone*

## Güterverkehr

### Railion beteiligt sich an RTC

#### Carrier fährt 2004 auch in Konkurrenz zu SBB

Die Railion GmbH, Mainz, will sich an der italienischen Eisenbahngesellschaft Rail Traction Company (RTC) beteiligen. Gedacht sei an 30 Prozent mit Wirkung zum

Jahresbeginn 2004, kündigte Dr. Klaus Kremper, Vorstandsvorsitzender der Railion Deutschland AG und Vorstand Railion der Stinnes AG, an.

RTC gehört zu knapp 50 Prozent der STR, einer Tochter der italienischen Brennerautobahn-Gesellschaft. Gut 24 Prozent liegen bei der Ferrotramviaria SpA. Die private Eisenbahn betreibt in Konkurrenz zu der italienischen Eisenbahngesellschaft Trenitalia Cargo Transitgüterverkehr über den Brenner. Railion ist derzeit dabei, den Güterverkehr mit Italien auf den drei Routen über den Brenner, den Lötschberg und den Gotthard neu zu organisieren. Von 2004 an will Railion mit dem Partner BLS 80 von derzeit rund 300 Güterzügen selbst über den Gotthard nach Chiasso fahren. „Das ist für uns ein Durchbruch im Alpentransit“, erläuterte Kremper: „Wir fahren mit einer Lok von Mannheim bis Chiasso durch.“

### Stinnes AG profitierte von Niedrigwasser

Die Schiene hat im vergangenen Sommer von den niedrigen Wasserständen auf dem Rhein profitiert. Sowohl im Containerverkehr als auch bei den Massengütern ist das Aufkommen deutlich gestiegen, berichtete die Stinnes AG. So hat der Unternehmensbereich Freight Logistics in 2003 erheblich mehr Mengen an Steinkohle befördert als in 2002. Bis Ende 2003 dürften zusätzlich rund 1 Mio. t Steinkohle von den Seehäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen abtransportiert worden sein, was etwa 1000 Zügen entspricht. Stinnes habe mit zusätzlich angemieteten Wagen und neuen Verladefenstern in den Häfen auf die Mehrmengen reagiert. Auch im Containerverkehr hat die Stinnes-Gruppe reagiert. Conliner, eine Vertriebsgesellschaft im Geschäftsfeld Intermodal, setzte Sonderzüge im Verkehr mit den Westhäfen Antwerpen und Rotterdam ein. Davon profitieren Verbindungen mit Mannheim, Ludwigshafen, Wörth und Frankfurt.

Die Binnenschiffer indes mussten in Zeiten von Niedrigwasser deutliche Transportmehrgelassen hinnehmen, da sie auf dem Rhein oft nur noch ein Drittel ihrer Ladekapazität ausnutzen konnten. Zwar zahlen die Auftraggeber Kleinwasserzuschläge als Ausgleich, jedoch können die Verluste nur zum Teil kompensiert werden. Um ihre Aufträge erfüllen zu können, wendeten sich Schifffahrtsunternehmen an Speditionen oder die Bahn. Der Transport auf Straße und Schiene ist bei Massengütern jedoch teurer als auf dem Wasser.

### Vier Spediteure entziehen der Bahn Sammelgut

Grund: Verspätungen und zeitraubende Abfertigung

Vier namhafte Sammelgutspeziteure stellen derzeit ihre Transporte vom Kombinierten Verkehr (KV) auf die Straße um. Permanente Verspätungen und oft zeitraubende Abfertigung in den Umschlagbahnhöfen seien nicht mehr

akzeptabel. heißt es zur Begründung. „Da waren wir einfach gezwungen, auf die Strasse umzustellen, um die Kunden nicht zu verlieren“, sagte der Vertreter einer Spedition. Damit verliert der KV-Operateur Kombiverkehr täglich rund 30 Transporte; hochgerechnet sind das 10 000 t Ladungsmenge pro Jahr.

## Neues Konzept für zeitkritische Speditionsverkehre

Mit einem neuen Produktionskonzept für zeitkritische Systemverkehre gehen Stinnes Intermodal und das Logistikunternehmen Hellmann Worldwide Logistics ab dem 12. Januar 2004 auf den Markt. Speditions-Systemverkehre wie Paketdienst, Sammel- und Stückgut haben ein konstant hohes, tägliches Transportvolumen, das in festen Linienverkehren umgeschlagen wird, werden überwiegend in Wechselbehältern abgewickelt und eignen sich somit in besonderer Weise für den kombinierten Verkehr. Allerdings werden Systemverkehre meist im Nachtsprung in knappen Zeitfenstern gefahren. Dazu war der kombinierte Verkehr in der Vergangenheit nicht flexibel genug, weswegen die zeitsensiblen Sammelladungsverkehre in Deutschland bislang fast ausschliesslich über die Strasse geführt wurden.

In einem ersten Schritt werden mit dem Angebot System-Cargo jede Nacht rund 100 LKW-Fernfahrten auf die Schiene verlagert. Die Hellmann-Niederlassungen in Osnabrück, Bremen, Hannover und Hamburg werden im Nachtsprung mit den Standorten Frankfurt und Nürnberg verknüpft. Zum Einsatz kommen bis zu 140 km/h schnelle Güterzüge. Kurze Umschlagzeiten und genaue Planung sollen dafür sorgen, dass die knapp berechneten Zeitfenster eingehalten werden. Die bis Mitte 2005 laufende Entwicklung von System-Cargo wird mit 2,2 Millionen Euro durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert.

## 6000-t-Erzzug wurde getestet

Am 25.11.03 führten Stinnes und Hansaport eine Testzug-Premierenfahrt durch: Der mit 6000 t Bruttolast schwerste Zug Europas mit drei Lokomotiven der Baureihe 151 mit zusammen 24000 PS und 39 sechssachsigen Waggons der Gattung „Faals“. Bisher hatten die Züge 5400 t Bruttolast. Die Erzzüge verkehren von Hamburg-Hansaport nach Salzgitter-Beddingen. Die Strecke wurde für Achslasten von 25 t ertüchtigt. Sollten die Testfahrten erfolgreich verlaufen, werden die 6000-t-Verkehre durch die Stinnes AG (Unternehmen der Deutschen Bahn) planmässig aufgenommen. Hansaport belädt täglich bis zu 18 Züge mit einer Ladung von rund 2300 bis 4500 t.

## Mehr Rola-Züge am Brenner

Die deutsche Kombiverkehr hat vom 5.10.03 die Kapazität der Rollenden Landstrasse Manching - Brennersee um 20 % erhöht. Statt 140 Züge pro Woche verkehren nun 168 Züge.

## Wie kommt Smirnoff Ice von Italien nach Bocholt?

Das ist wirklich eine interessante logistische Lösung: Wöchentlich fährt ein Zug 945 Paletten mit diesem Getränk (Mix aus Wodka und Zitronenlimonade, der z. Zt. sehr nachgefragt wird – 2003 bis Juni 150 Mio Flaschen): Die Diageo-Werksbahn zieht 15 angemietete Schiebewandwagen zum Bahnhof Santa Vittoria d'Alba. Dort stellt Tren Italia Cargo Shuttle-Züge zusammen, die nach Bra gefahren werden. In Bra wird ein Ganzzug gebildet. Diesen übergibt Tren Italia an der Grenze zur Schweiz der Schweizerischen Güterbahn SBB-Cargo und fährt ihn nach Basel. Dort übernimmt Railion den Zug für die Weiterfahrt nach Bocholt. In Bocholt spannt die Bocholter Eisenbahn an, um die 15 Waggons über ein Anschlussgleis über die letzten fünf der insgesamt 1200 km in Fiege-Lager zu bringen. Möglich wurde der ganze Transport durch die Stadt Bocholt, die das Anschlussgleis auf ihre Kosten wieder herstellen liess. Die Bocholter Eisenbahn ist eine Ausgründung von Bocholter Eisenbahnfreunden, denen Railion technische Unterstützung leistete.

Die umweltschonende Beförderung ist 20 % billiger als der Lkw-Transport. Es kam auf die Zusammenarbeit von Fiege und Stinnes an.

## Erfahrungen eines neuen KV-Anbieters auf der Brennerachse

### 1. Gründung des Unternehmens Lokomotion

Im Jahr 2000 wurde Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH gegründet. Die Gesellschafter sind 30 % RTC- Rail Traction Company AG (Italien), 20 % STR-Brenner Schienentraktion AG, 30 % DB Cargo Deutsche Bahn Gruppe AG, 20 % Kombiverkehr-Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG.

Ziel der Gesellschaft sind die Planung, Erprobung, Vermarktung und Durchführung von Schienentraktionsleistungen auf der Brennerachse. Der Grund dieser Initiativen war die grosse Nachfrage des Marktes für neue Traktionsleistungen aufgrund der bekannten Mängel im Brennerverkehr. Vorerst mussten die rechtlichen, materiellen, personellen und organisatorischen Voraussetzungen geschaffen werden, um eine private Traktionsleistung im internationalen Güterverkehr aufbauen zu können. Im Jahr 2000 wurden erste konzeptionelle Überlegungen angestellt und weiters zur zeitgleich gegründeten RTC-Rail Traction Company AG Kontakt aufgenommen. Bereits 2001 wurden die ersten beiden Zugpaare im kombinierten Gütertransport im Rahmen einer Projektphase gestartet.



Diese Projektphase, die mit Hilfe der EU und des Bayerischen Staatsministeriums ermöglicht wurde, sollte laut Plan zwei Jahre dauern und darüber Aufschluss geben, ob auf Grund der gemachten Erfahrungen ein Ausbau des Projektbetriebes Sinn macht. Nach anfänglichen Schwierigkeiten im Herbst 2001 (technische Probleme bei den RTC-Loks) liefen die Verkehre reibungslos und überraschend erfolgreich. Aufgrund der stark gestiegenen Nachfrage wurden bereits während der „Projektphase“ weitere Zugverbindungen aufgenommen. Damit wurde die erste Verbindung im alpenquerenden kombinierten Verkehr mit durchgehend privater Traktion geschaffen!

## **2. Erkenntnisse aus dem 1. Betriebsjahr**

### **a) Länderübergreifende Betriebsplanung**

Zu aller erst musste verständlicherweise zwischen der italienischen RTC und der deutschen Lokomotion ein Ablauf und Regelsystem entwickelt werden, welches es ermöglicht, effizient und störungsfrei Dienstpläne, Fahrpläne, Zugüberwachung, Abstellungen, Zusatzbestellungen, Sonderzüge, Ferien und Feiertagsregelungen etc. koordinieren zu können. Parallel dazu wurden Leitstellen in München und Verona eingerichtet, welche die Zugabwicklung über 24 Stunden koordinieren und überwachen. An oberster Stelle stand das Sprach- bzw. Kommunikationsproblem. Heute können wir feststellen, dass die Sprache kein wesentliches Problem mehr darstellt.

### **b) Unterschiedliche Reglements**

Dass der Brennerschienenverkehr ein besonderer ist, liegt in erster Linie daran, dass die Bestimmungen und Reglements, die nördlich des Brenners gelten, sich sehr stark von jenen südlich des Brenners unterscheiden:

Auf der 440 km langen Strecke zwischen München/Verona haben wir es mit 3 Ländergrenzen, unterschiedlichen Betriebssystemen und zwei Stromsystemen zu tun.

Die unterschiedlichen Stromsysteme zwingen z.B. alle am Brenner tätigen Eisenbahnunternehmen zu aufwendigen Rangiermanövern, die Zeit und Geld kosten. Auch die unterschiedlichen Tonnagebegrenzungen in Deutschland/ Österreich (1.560 t) und Italien (1.200 t bzw. 1.350 t) und die ebenfalls unterschiedlichen Zuglängen in Italien (bei 1.200 t 550 m, bei 1.350 t 450 m) bedingen eine aufwendigere Planung der Fahr- und Betriebsplanung als auf anderen Strecken.

### **c) Lokomotiven**

Die technischen Probleme bei den RTC Loks können im Nachhinein als „Kinderkrankheit“ definiert werden, stellen aber zur damaligen Zeit die beiden erst gegründeten Gesellschaften vor einer harten Probe. Das Angebot an E-Loks für den Brennerverkehr ist in Italien noch immer ein heikles Thema, weil die notwendigen Ressourcen nach wie vor äußerst knapp bzw. nicht vorhanden sind. Das bedeutet, dass wir unser Betriebsprogramm ein Stück weit auch davon abhängig machen müssen, ob neue Loks verfügbar sind oder nicht.

## **3. Erfahrungen**

### **a) Akzeptanz am Markt**

Die Spezialisierung auf den Brennerverkehr und die daraus resultierende hohe Pünktlichkeit haben die Nachfrage nach unseren Leistungen in die Höhe schnellen lassen. Die Gesamttonnage und parallel dazu die Zufriedenheit unserer Kunden ist im Zeitraum seit der Inbetriebnahme unserer Verkehre enorm gewachsen. Auch die Bereitschaft, zeitsensible Güter auf die Schiene zu verlagern steigt wieder deutlich an.

### **b) Aufbrechen alter Strukturen**

Etlche Abläufe und Gegebenheiten liefen im Bahnverkehr nach einem jahrzehntelang eingespielten Muster ab, wofür es zwar keine Regelung gab, die aber nach einem ungeschriebenen Gesetz fest geschrieben schienen. So haben wir beispielsweise festgestellt, dass im Wagenladungsverkehr die Entlader in den Güterterminals die LKW's vorrangig behandelt haben, mit der Erklärung, dass der LKW-Verkehr im Unterschied zum Schienenverkehr zeitlich genau abgestimmt sei, während der Schienenverkehr ohnehin unpünktlich und somit zweitrangig einzustufen wäre. Angesichts solcher Gegebenheiten wird klar, dass es noch eine gewisse Zeit brauchen wird, um den Schienengüterverkehr als mindestens gleichrangig und wettbewerbsfähigen Leistungsträger darzustellen.

### **c) Erfolge der Liberalisierung**

Anfänglich wurden wir belächelt, interessiert beobachtet, und in vereinzelt Fällen sogar „gefürchtet“. Im Laufe der Zeit haben der Markt, die anderen EVU's und speziell die Ex-Staatsbahnen gelernt, mit uns zu leben und uns als Mitbewerber im Schienenverkehr zu akzeptieren. Ressentiments oder gar anfängliche Hinderungsversuche sind der Erkenntnis gewichen, dass Lokomotion und RTC Kinder der Liberalisierung sind und die Liberalisierung nicht mehr gestoppt werden kann.

Der wichtigste und notwendigste Erfolg der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs war die deutliche Zunahme der Qualität der Transporte. Die Kooperationsverkehre RTC/Lokomotion weisen aktuell eine Pünktlichkeit von fast 90 % auf. Dieser Qualitätssprung hat weiters dazu geführt, dass auch die traditionellen, am Brenner tätigen EVU's die Qualität ihrer Transporte erhöht haben.

In der Eisenbahnlandschaft hat sich in letzter Zeit einiges getan. Die traditionellen Kooperationen der Ex-Staatsbahnen sind aufgebrochen und auf verschiedensten Ebenen haben Große mit Kleinen produktionsbezogene Kooperationsformen gebildet.

## **4. Zukunftsperspektiven**

Die Nachfrage bzw. der Bedarf an Transportkapazitäten ist groß und der Auftrag an uns Eisenbahnunternehmen ist klar, dass die Transportart „Schiene“ pünktlich und zuverlässig bleiben und vielfach noch besser werden muss!

Denn nur wenn der Schienengüterverkehr dauerhaft zuverlässig wird, kann die Eisenbahn ihr angekratztes Image ablegen und sich vom Markt nachhaltigen Zuspruch erwarten.

Deshalb ist für uns „höchste Qualität“ nicht nur Marktgeschrei oder ein Werbegag, sondern das unverzichtbare und solide Fundament für die Langfristigkeit unseres Unternehmens.

Aber allein die Qualität des Schienenverkehrs reicht nicht aus, um langfristig mit der Straße konkurrieren zu können: Auch der Preis für das Produkt „Schiene“ muss wettbewerbsfähiger werden.

Hier ist das Engagement aller im internationalen Schienengüterverkehr beteiligten Akteure gefragt, denn um im Wettlauf mit der Straße den LKW überholen, sprich prozentuell an Marktpotenzial gegenüber dem LKW dazugewinnen zu können, müssen folgende Zielsetzungen gelten:

- a) Steigerung der Produktivität des Schienenverkehrs durch einen gesunden Wettbewerb zwischen den Eisenbahnunternehmen;
- b) Beseitigung von administrativen und strukturellen Hürden, wie z.B. Ausbau der zu knappen Terminalstrukturen, einheitliche Formulare etc.;
- c) Unbedingte und verstärkte Zusammenarbeit zwischen den EVU's dort, wo es Sinn macht und klare Vorteile für alle Beteiligten bringt. Dies deshalb, weil das Eisenbahngeschäft ein sehr kapitalintensives ist, das mit hohen Investitionsrisiken verbunden ist. Das Ziel muss deshalb sein, das Equipment der Bahnen insgesamt besser zu nutzen, um die Wirtschaftlichkeit des Schienenmaterials generell zu erhöhen.

#### Massnahmen für die Qualitätssicherung

- ▶ 24 Stunden Laufüberwachung und Monitoring der Qualität
- ▶ GPS Überwachung der Verkehre per Internet
- ▶ Direktkontakt mit den Lokomotiven per Fax und Mobiltelefon
- ▶ Qualitätssicherungskonzept zusammen mit RTC
- ▶ Einsatz von Lokomotiven modernster Bauart
- ▶ Lokomotiven werden ausschliesslich für diese Züge eingesetzt
- ▶ Einsatz des Fahrpersonals ausschliesslich auf diesen Zügen

Ziel ist, die Schiene nicht nur gleich gut, sondern besser als den LKW und damit den kombinierten Güterverkehr

zum vorrangigen Leistungsträger über den Brenner zu machen.

Eine Statistik zeigt, dass ab Januar 03 tatsächlich eine Pünktlichkeit von fast 90 % erreicht worden ist.

Die GRV hat diesen Artikel so ausführlich gebracht, weil er zeigt, was alles beachtet werden muss, um Eisenbahnverkehre über den schon stark belasteten Brenner qualitativ gut durchzuführen.

## Infrastruktur

### DB Energie GmbH öffnet ihr Netz für Durchleitung Eisenbahnen können Energie selbst einkaufen.

#### Konditionen für die Vollstromversorgung weiterentwickelt

DB Energie, der Energiemanager der Bahn, führt zum 1. Januar 2004 ein Durchleitungspreissystem (DPS) ein. Als erster 16,7-Hertz-Bahnstromversorger in Europa eröffnet die DB ihren Kunden die Möglichkeit, ihren Strom bei beliebigen Anbietern zu kaufen und ihn durch die Anlagen der DB zu den Lokomotiven zu transportieren.

Eisenbahnverkehrsgesellschaften oder deren Stromlieferanten liefern den 50-Hertz-Strom an einen vorab festgelegten Einspeisepunkt des Bahnstromnetzes, auch wenn die Züge bundesweit verkehren. DB Energie wandelt den 50-Hertz-Strom mittels Umformer in 16,7-Hertz-Strom um und verteilt diesen an die Lokomotiven.

### Schäden der Jahrhundertflut bei der DB behoben

Am 13. August 2002 ergossen sich die verhängnisvollen Fluten der Weisseritz und spülten auch 17 Kilometer Schienenstrang der Sachsen-Franken-Magistrale (Nürnberg-Chemnitz-Dresden) einfach weg. Kein anderes Unternehmen war durch die Naturkatastrophe so sehr geschädigt worden wie die Deutsche Bahn. 15 Strecken waren unterbrochen, auf 850 Millionen Euro summierten sich die Zerstörungen an Gleisanlagen, Brücken, Dämmen und Bahnhöfen. Unmittelbar nach der Flut versprach die Bahn den Menschen in Sachsen und Sachsen-Anhalt, dass die zerstörte und beschädigte Bahn-Infrastruktur so schnell wie möglich wieder in Stand gesetzt wird. Und genau so geschah es. Vom Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 an verkehren zwischen Dresden und Chemnitz wieder



Die Sachsen-Magistrale bei Tharandt nach der Flut und nach Wiederaufbau



Mehil 10/2003



Dresden Hbf. am 13.08.02 und heute

durchgehend Züge. Schon Ende August, acht Wochen früher als geplant, konnte die Bahn auf den neuen Elbauenbrücken bei Röderau das zweite Gleis in Betrieb nehmen, was der Hauptstrecke Leipzig-Dresden zu alter Leistungsfähigkeit verhilft. Ab Ende des Jahres sind auch die Regionalstrecke Leipzig-Meißen und die Müglitztalbahn auf der gesamten Strecke zwischen Heidenau und Altenberg wieder befahrbar. Auf dem unteren Teilstück zwischen Heidenau und Glashütte verkehren bereits seit Juni wieder Züge. Bahnchef Mehdorn würdigte die unbürokratische Hilfe aus Berlin und Brüssel, die einen schnellen Baubeginn ermöglichte. Noch ist allerdings nicht alles erledigt: Der schwer in Mitleidenschaft gezogene Hauptbahnhof in Dresden ist bis auf weiteres eine Baustelle, die Flutschäden belaufen sich hier auf 42 Millionen Euro.

## Spatenstich für Neu-Ulm 21

Mit einem symbolischen Spatenstich haben in Ulm am 18. September 2003 die Arbeiten für das Grossprojekt Neu-Ulm 21 begonnen. Dieses umfasst den Aus- und Neubau von 6,2 km Gleisen im Innenstadtbereich, die Neugestaltung des Bahnhofbereichs und die Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsführung. Die Fertigstellung des fast 160 Millionen Euro teuren Projektes ist für Anfang 2008 geplant. Davon übernehmen Bund und Freistaat etwa 123 Mio, 17 Mio die DB und die Stadt Neu-Ulm 19,5 Mio. Die Finanzierung galt als gesichert als der Freistaat sich bereit erklärte, den Bundesanteil vorzufinanzieren. In Neu-Ulm werden zwischen der Donaubrücke und dem Stadtteil Pfuhl rund 4 km (grösstenteils tiefer gelegte) und in Richtung Kempten 2,2 km Schienestrecke neu gebaut. Zusammen mit dem viergleisigen Ausbau der Donaubrücke wird eine deutliche Verbesserung für den Bahnverkehr erreicht. Für den Regional- und Fernverkehr stehen künftig je zwei Gleise zur Verfügung.



SZ 18.9.2003

## Neuer Mainzer Tunnel

Am 2. Oktober 2003 wurde der 82 Millionen teure neue Mainzer Tunnel feierlich eröffnet. Durch den neuen Tunnel stehen künftig vier statt bisher zwei Gleise für den Zugverkehr zur Verfügung. 1297 m Länge hat das Tunnelbauwerk, das nicht nur den Mainzer Hauptbahnhof mit Mainz Süd verbindet, sondern eine besondere Rolle im europäischen Schienenverkehr spielen wird. Die Ausbaustrecke Mainz - Mannheim ist ein wichtiger Teil des europäischen Schienennetzes. Sie verbindet Belgien, die Niederlande und das Ruhrgebiet mit Süddeutschland, der Schweiz, Österreich und Italien. An einem normalen Werktag fahren hier über 400 Züge pro Richtung. Der Engpass beim Verkehrsknotenpunkt Mainz ist damit Vergangenheit.

## Teilstrecke der Lausitz-Bahn wird ausgebaut und elektrifiziert

Erstmals seit der Bahnreform soll eine Strecke des Bundeschiennetzes grundlegend ausgebaut und elektrifiziert werden, auf der keine planmäßigen Personenzüge der Deutschen Bahn mehr verkehren, meldet das private Verkehrsunternehmen Connex.

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist der Ausbau der Strecke Berlin-Cottbus-Görlitz für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h einschließlich Elektrifizierung vorgesehen und wird als „vordringlich“ eingestuft.

Der Ausbau der Strecke Cottbus-Görlitz ist die Voraussetzung dafür, dass die Oberlausitz, Niederschlesien sowie



die Urlaubsgebiete im böhmischen und schlesischen Riesengebirge eine schnellere Anbindung an den Ballungsraum Berlin erhalten.

## **Fitmachen von Strecken in Thüringen und Bayern für Neigetechnik**

Für den künftigen Einsatz von Neigezügen (VT 612) bei 160 km/h Höchstgeschwindigkeit zwischen Erfurt und Meiningen bzw. Würzburg werden die zugehörigen Streckenabschnitte ausgebaut. Mit diesem Streckenausbau soll sich die Reisezeit zwischen Erfurt und Würzburg um 30 Minuten verkürzen. Dafür werden im thüringischen Abschnitt 182 Mio Euro und im bayerischen 18,1 Mio Euro investiert.

## **Nahverkehr**

### **Tariferhöhung im Personennahverkehr**

Nach zweijähriger Preisstabilität erhöht die Deutsche Bahn zum 14. Dezember 2003 (Fahrplanwechsel) die Tarife im Schienenpersonennahverkehr. Vorgesehen ist eine durchschnittliche Tariferhöhung von 4,1 Prozent für die Nahverkehrsprodukte der Deutschen Bahn (Inter-RegioExpress, RegionalExpress, RegionalBahn und S-Bahn).

Damit werden Einzelfahrscheine für den Nahverkehr bis zu einer Entfernung von 100 Kilometern entfernungsabhängig zwischen 0,10 Euro und 0,70 Euro pro Fahrt teurer. Preislich stabil bleiben Kurzstreckenfahrten bis zu fünf Kilometern. Der Preis für Zeitkarten des Berufsverkehrs (bis zu 400 km) und des Schülerverkehrs (bis zu 90 km) erhöht sich um durchschnittlich 4,1 Prozent.

Von den Tarifänderungen ausgenommen sind Fahrten innerhalb von Verkehrsverbänden, in denen eigene Preise gelten. Im Gegensatz zu den Verbänden hat die Deutsche Bahn im Nahverkehr seit Anfang 2002 keine Preiserhöhungen durchgeführt. Auch insgesamt haben sich die Nahverkehrstarife der Deutschen Bahn seit Beginn der Bahnreform deutlich moderater entwickelt als die Preise der Verkehrsverbände. Während von 1993 bis 2003 die Verbände ihre Preise im Durchschnitt um jährlich 3,7 Prozent erhöhten, stiegen die Nahverkehrstarife der Deutschen Bahn im gleichen Zeitraum um durchschnittlich nur 1,9 Prozent pro Jahr.

Inzwischen hat der Bundesverkehrsminister den Antrag genehmigt trotz des Einspruchs mehrerer Bundesländer.

### **Deutscher Nahverkehrstag in Mainz**

Bereits zum 5. Mal traf sich die Fachwelt des öffentlichen Nahverkehrs in Rheinland-Pfalz vom 17.-19. September 2003 in der Landeshauptstadt Mainz. Mit über 800 Teilnehmer war der 5. Deutsche Nahverkehrstag eine der

führenden Kongressveranstaltungen insbesondere bei den Aufgabenträgern.

Das Leitthema war diesmal die Frage, ob der Nahverkehr fit für die Zukunft ist? Das Umfeld für den öffentlichen Verkehr wird angesichts der prekären Haushaltslage auf allen Ebenen zunehmend schwieriger. Gerade jetzt kommt es darauf an, den wachsenden Herausforderungen durch neue Strategien zu begegnen. Ein bestimmtes Vorgehen im ÖPNV und SPNV kann Synergien freisetzen. Kostensenkungen und Erlössteigerungen sind Ansatzpunkte, um neue Spielräume zu schaffen. Es gilt, alle Bereiche des öffentlichen Verkehrs zu durchleuchten und die Entwicklungen in diesem Zusammenhang zu diskutieren.

Der 5. Deutsche Nahverkehrstag hat erneut wichtige Impulse gegeben und dazu beigetragen, den öffentlichen Nahverkehr in einem veränderten Umfeld ein Stück voranzubringen.

*Von der GRV nahmen die Herren Dr. Thoma und Kammer an der Veranstaltung teil.*

### **Zwei Mrd Euro für den Münchener S-Bahn-Ausbau**

Am 13.9.03 unterzeichneten der bayerische Verkehrsminister Otto Wiesheu und Bahnchef Mehdorn nach zweijährigen Verhandlungen einen Verkehrsdurchführungsvertrag. Dabei einigten sich die beiden Unterzeichner auf ein Ausbauprogramm für die S-Bahn München, in die in den nächsten 10 Jahren noch einmal rund zwei Mrd Euro investiert werden sollen – zusätzlich zu den bereits laufenden Arbeiten für den 10-Minuten-Takt. Wichtige Bestandteile des Vertrages sind mehr Pünktlichkeit, mehr Sauberkeit und ein verringerter Zuschussbedarf. Dafür wird die S-Bahn München bis 2017 nicht ausgeschrieben. Der Vertrag enthält auch Bestimmungen für Zahlungen der Bahn, wenn weniger als 91 % der Züge pünktlich sind.

Mit dem Verkehrsvertrag werden die Rahmenbedingungen für den gesamten Nahverkehr der DB in Bayern gesetzt. Die Münchner S-Bahn spielt dabei eine wichtige Rolle - immerhin benutzen diese Verkehrsmittel rund 60 % aller bayerischen Nahverkehrs-Kunden. Dass ausgerechnet dieses lukrative System nicht ausgeschrieben wird, begründete Wiesheu mit den laufenden und geplanten Investitionen in das 442-Kilometer-Netz: da braucht die Bahn einfach Planungssicherheit. Immerhin habe die DB in den vergangenen Jahren für 800 Mio Euro ihren Fuhrpark erneuert.

Im neuen Verkehrsvertrag verpflichten sich Freistaat und Bahn gemeinsam weitere 675 Mio Euro in die Fahrzeugflotte vor allem in die S-Bahnen München und Nürnberg. In dieser Summe ist allerdings ein bedeutender Posten der Vergangenheit enthalten: die 90 Münchner Züge, deren 50%-Bezuschussung Wiesheu bereits vor einiger Zeit zugesagt hatte.

## Super-S-Bahn für München und Nahverkehrsvertrag

Am Freitag, den 5.12.2003 erhielt Hartmut Mehdorn vom bayerischen Verkehrsminister Otto Wiesheu einen 15-Jahresvertrag für die S-Bahn München rückwirkend zum 1.1.2003 (Wert über 1 Mrd Euro). Das Land gewährt hohe Zuschüsse für den Kauf der Züge und gleicht das Defizit aus dem S-Bahn-Betrieb aus. Dafür verlangt Wiesheu von der DB einen umfassenden Ausbau des Nahverkehrs in der Region München.

Der zweite Tunnel durch die Stadt ist bereits beschlossen. Sein Bau soll 2006 beginnen und spätestens 2010 fertig sein. Bereits während dieser Bauzeit und danach sollen auch die Aussenstrecken erweitert werden, damit der geplante 10-Minuten-Takt verwirklicht werden kann. In diesem Entwicklungskonzept ist vorgesehen, die Aussenäste der S-Bahn vom übrigen Schienenverkehr weigehend zu entflechten. Es würde hier zu weit führen, die vorgesehenen Einzelmassnahmen aufzuführen.

Die Bahn, Bayern und der Bund müssen aushandeln, wer was bezahlt. In Anbetracht zunehmend leerer Kassen könnte es durchaus sein, dass nicht alle Träume in Erfüllung gehen.

## SPNV-Vergabepaxis in Bayern

Mit einem Bestellvolumen von rund 102 Millionen Zugkm pro Jahr ist Bayern vor Nordrhein-Westfalen das Bundesland mit dem mengenmässig umfangreichsten SPNV-Angebot. Im kürzlich mit der DB AG geschlossenen langfristigen Verkehrsvertrag wurden der DB Regio knapp 70% dieses Volumens direkt und ohne wettbewerbliche Prinzipien, also ohne Bestimmung haushaltschonender Marktpreise, überlassen. Nur rund 30% des Bestellvolumens sollen in den nächsten zehn Jahren für den Wettbewerb geöffnet werden.

Der Bayerische Verkehrsminister Otto Wiesheu beruft sich auf das von der Berliner Koalition im letzten Jahr veränderte Vergaberecht bei SPNV-Leistungen, das vorsieht, bei der längerfristigen Vergabe von Verkehrsleistungen während der Vertragslaufzeit „wesentliche Teile“ auszu-schreiben. Dass exakt diese Änderung des Vergaberechtes noch am 3. September 2003 vom Oberlandesgericht Brandenburg (Az.: Verg W3103 und 5103) als unbeachtlich beziehungsweise überflüssig eingestuft wurde, da der Verordnungsgeber nicht nachträglich Entscheidungen des Gesetzgebers ändern könne (Seite 31 f des Urteils), scheint für Wiesheu keine Rolle zu spielen. Stattdessen argumentiert er, dass es derzeit ausser der DB AG kein Verkehrsunternehmen gibt, das dieses Volumen übernehmen könnte. Deswegen ist es erforderlich, hier mit Augenmass und in vernünftigen Schritten vorzugehen. Ob die private Konkurrenz wirklich damit überfordert wäre, in den nächsten Jahren Ausschreibungen über mehr als die nun angepeilten durchschnittlich rund drei Millionen Zugkm

pro Jahr zu bearbeiten, sei dahingestellt.

Mit der Ausschreibung des Ersatzes für die IR-Linie 25 von Oberstdorf über München nach Hof läuft bereits ein Wettbewerbsprojekt. Voraussichtlich in 2004 werden Vergabeverfahren für den Raum Regensburg (zirka 2,9 Millionen Zugkm), für die Nürnberger Dieselstrecken (zirka 2,8 Millionen Zugkm), für den SPNV auf der Neubaustrecke München - Ingolstadt - Nürnberg (zirka 2 Millionen Zugkm) und für den Regionalverkehr Salzburg - Freilassing- Berchtesgaden (zirka 0,5 Millionen Zugkilometer) starten. In den folgenden Jahren kommen weitere Ausschreibungsverfahren in den Räumen Augsburg, Würzburg und Bayreuth hinzu, die Linie A der S-Bahn München, der Gesamtverkehr auf der Strecke München - Passau und schliesslich der Raum Aschaffenburg. Im Detail sind die Ausschreibungsprojekte im Verkehrsdurchführungsvertrag mit DB Regio festgelegt, der zur abschliessenden Behandlung noch dem Ministerrat und Landtag vorgelegt wird. Danach werden die Ausschreibungen durch das Verkehrsministerium im Schienenpersonennahverkehrsplan veröffentlicht.

Laut Verkehrsminister Wiesheu kommt damit der Wettbewerb auf Bayerns Schienen in Fahrt. Er erwartet in erster Linie neben dem Preis- auch einen Qualitätswettbewerb. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die als Aufgabenträger für den SPNV in Bayern die Vergabeverfahren im Auftrag des Verkehrsministeriums durchführt, kündigt an, durch entsprechende Leistungsanforderungen ein hohes Qualitätsniveau sicherzustellen. So sollen im Regelfall neue Fahrzeuge und stets garantierte Qualitätsstandards verbindlich gefordert werden. Man hofft dabei auf ein starkes Engagement der bereits in Bayern aktiven EVU, aber auch neuen Bewerbern sieht die BEG mit Interesse entgegen.

## Baden-Württemberg schliesst Verkehrsvertrag mit DB AG

Die DB AG und das Land Baden-Württemberg haben am 8. Juli einen langfristigen Verkehrsvertrag für den Schienenpersonennahverkehr geschlossen. Der bis 2016 geltende Vertrag regelt Umfang und Qualität der Verkehrsleistungen. Gleichzeitig wurden umfassende Regelungen vereinbart, die Ausschreibungen von Verkehrsleistungen während der Vertragslaufzeit vorsehen und somit für einen schrittweisen Übergang in den freien Wettbewerb sorgen. Der Nahverkehrschef der DB AG, Ulrich Homburg, machte deutlich, dass sich die Bahn an allen Ausschreibungen, die ausreichend Raum für unternehmerische Freiheiten lassen, beteiligen werde. Während der Vertragslaufzeit würden rund 450 Millionen Euro in den Fahrzeugpark investiert, weitere 80 Millionen bringt das Land Baden-Württemberg auf. Damit verfüge die Bahn über die nötige Investitionssicherheit für die kommenden Jahre.

## Verkehrsvertrag in Mittelsachsen

Die DB AG und der Verkehrsverbund Mittelsachsen haben am 15. September einen Verkehrsvertrag über zwölf Jahre abgeschlossen, der Umfang und Qualität der SPNV-Leistungen auf zwölf Linien regelt, auf denen die DB AG ausschließlich Doppelstockwagen und moderne Dieseltriebwagen, teilweise mit Neigetechnik, einsetzen will. In drei Jahren werden 9,2 % der Leistungen ausgeschrieben, 2008 weitere 6,6 % und 2012 sogar 73,6 %.

## S-Bahn Rhein-Neckar

Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 hat die S-Bahn Rhein-Neckar ihren Betrieb aufgenommen. Sie ersetzt das Regionalbahnangebot zwischen Kaiserslautern und Osterburken sowie zwischen Speyer und Karlsruhe über Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg durch ein modernes S-Bahn-Angebot. Mit vier S-Bahn-Linien stellt das Verkehrsunternehmen Rhein-Neckar als Tochterunternehmen der DB Regio AG mit Sitz in Mannheim die Weichen für ein zukunftsfähiges Nahverkehrssystem. 240 km Strecke, 65 Bahnhöfe, 40 neue S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe ET 425.2, 6 Millionen Zugkm pro Jahr und ein Investitionsvolumen von 450 Mio Euro - das sind die wichtigsten Merkmale der neuen S-Bahn Rhein-Neckar im Dreiländereck Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz.

Die S-Bahn Rhein-Neckar umfasst vier Linien:

- ▶ S 1 Kaiserslautern - Ludwigshafen (Rhein) - Mannheim - Heidelberg - Eberbach - Neckarelz - Osterburken (stündlich)
- ▶ S 2 Kaiserslautern - Ludwigshafen (Rhein) - Mannheim - Heidelberg - Eberbach (stündlich) mit Verlängerung nach Neckarelz-Mosbach (zweistündlich)
- ▶ S 3 Speyer - Schifferstadt - Ludwigshafen (Rhein) - Mannheim - Heidelberg - Bruchsal - Karlsruhe (stündlich)
- ▶ S 4 Speyer - Schifferstadt - Ludwigshafen (Rhein) - Mannheim - Heidelberg - Bruchsal (stündlich)

Die heutigen Züge zum BASF-Werk in Ludwigshafen, bestehende Regional-Expressverkehre Mannheim - Neckarelz - Heilbronn, Mainz - Ludwigshafen (Rhein) - Speyer - Karlsruhe sowie Stuttgart - Heidelberg und die Stadtbahn-Verkehre Bruchsal - Karlsruhe der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) bleiben auch nach dem S-Bahn-Start bestehen. Durch die Überlagerung der vier S-Bahn-Linien zwischen Schifferstadt, Ludwigshafen, Mannheim Hbf und Heidelberg Hbf gibt es dort vier Fahrten pro Stunde und Richtung. Zwischen Kaiserslautern und Schifferstadt bzw. Speyer und Schifferstadt gibt es einen Halbstundentakt mit zusätzlichen Zügen in der Hauptverkehrszeit.

Lieber Leser!  
Ohne Ihre Spende können wir die GRV-Nachrichten nicht mehr weiterführen!

## Die Münchener sind Meister bei der Nutzung des ÖPNV

In bundesweit keiner anderen Stadt werden S-Bahn, U-Bahn, Bus und Trambahn so häufig genutzt wie in München. Im Jahre 2002 hat jeder Münchner 264,8 mal den Münchner Verkehrsverbund (MVG) benutzt. Selbst Berlin, reich ausgestattet mit ÖPNV-Linien, kommt nur auf 253,6 Fahrten pro Einwohner. Der bundesweite Durchschnitt liegt unter 200 Fahrten.

Einer der Hauptgründe ist, dass sich München mit der Errichtung von Parkhäusern in der Innenstadt sehr zurückgehalten hat.

Im Jahr 2002 wurden 554,98 Mio Fahrten mit dem MVG zurückgelegt.

Die meisten Fahrten werden mit der U-Bahn angetreten, deren Anteil bei rund 37 % liegt. Auf Platz zwei folgt die S-Bahn mit etwa 29 %, dann kommen die Stadtbusse mit 20 und die Trambahn mit 10 %. Die Regionalbusse machen 4 % aus. Rechnet man aber mit den zurückgelegten Pkm, dann liegt die S-Bahn klar mit 59 % vorne. Es folgen die U-Bahn mit 25, der Stadtbus mit 8, die Trambahn mit 4,5 und der Regionalbus mit 3,5 %. Die Gesamtzahl der zurückgelegten Pkm betrug in 2002 5,5 Mrd Pkm.

Die Einnahmen betragen 2002 450,99 Mio Euro.

## Metro-Express-Bahn

**Bund, Land und Deutschen Bahn AG wollen neue Metro-Express-Bahn entwickeln**

Ministerpräsident Peer Steinbrück, Bundesverkehrsverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe und Landesverkehrsminister Dr. Axel Horstmann erklärten kürzlich in Düsseldorf, dass sie gemeinsam das Verkehrsangebot auf der Schiene in Nordrhein-Westfalen (NRW) durch eine neue Express-Bahn verbessern wollen.

Zur Konzeption gehört die Entwicklung eines neuen Fahrzeugs für hohe Geschwindigkeiten. Dieser Zug soll die Eigenschaften des Regionalexpress und des Interregio mit höherer Geschwindigkeit verknüpfen. Die neue Metro-Express-Bahn soll die Zentren der Metropolregion verbinden, Mehrverkehr auf der Schiene sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr generieren und durch zusätzliche Infrastruktur Trassen für den Güterverkehr freimachen. Zunächst ist an eine Konzentration auf vorhandene Engpässe und eine rasche Kapazitätssteigerung durch die Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur gedacht.

## Streckenstilllegungen in Sachsen-Anhalt

Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA), die den ÖPNV im Auftrag des Landes bestellt, wird einige Streckenstilllegungen durchzuführen haben, weil das Verkehrsaufkommen zu gering ist. Es handelt sich um die Strecken:



Magdeburg - Belzig,  
Quedlinburg - Aschersleben und  
Querfurt - Rößlingen.

Die NASA vertritt die Auffassung, dass z.B. bei der Strecke Quedlinburg - Aschersleben mit 100 Reisenden pro km Betriebslänge und Tag etwa 500 Reisende pro Tag für einen wirtschaftlichen Betrieb erforderlich wären.

## Wettbewerb im Schienenverkehr

### Bahnaufträge ohne Ausschreibung

Die juristischen Bemühungen von Konkurrenzunternehmen der Deutschen Bahn AG für mehr Wettbewerb auf der Schiene haben einen Rückschlag erlitten. Das private Bahnunternehmen Connex, Tochtergesellschaft des französischen Mischkonzerns Veolia (früher Vivendi), ist mit einer Klage gegen die Vergabe von Nahverkehrsaufträgen an die Bahn gescheitert. Das Oberlandesgericht Brandenburg entschied, es gebe im Schienennahverkehr keine Ausschreibungspflicht. Eine Ausschreibung liege im Ermessen der Länder. Connex hatte sich gegen die Entscheidung Brandenburgs gewandt, den Betrieb auf Regionalstrecken ohne Ausschreibung an die Bahn zu vergeben. Land und Bahn hatten in 2002 einen Verkehrsvertrag mit 10 Jahren Laufzeit abgeschlossen, mit dem staatliche Zuschüsse von 1,9 Milliarden Euro verbunden sind. Auch andere Länder haben solche Verträge abgeschlossen oder planen es. Die Bahn hat im Nahverkehr nach wie vor einen Marktanteil von 92 Prozent. Connex hat kürzlich Beschwerde bei der EU-Kommission eingereicht, weil die deutschen Regeln gegen EU-Vergaberecht verstießen.

### Metronom fährt

Im SPNV hat sich in Norddeutschland das Bild im Angebot auf den bisher von DB Regio durchgeführten Regional-Express-Verkehren zwischen Bremen, Hamburg und Uelzen verändert. Die Züge des neuen Betreibers „Metronom Eisenbahngesellschaft (ME)“, der ab 14. Dezember 2003 die beiden Strecken Hamburg - Bremen und Hamburg - Uelzen befährt, sind vor allem durch das gelb-weiss-blaue Design der Züge zu erkennen.

Die Verkehrsleistung umfasst etwa 2,7 Millionen Zugkm pro Jahr und stellt für das Land Niedersachsen den ersten Verkehr im Wettbewerb dar, der mit elektrischer Traktion und vollständig auf stark befahrenen Hauptstrecken betrieben wird. Die von der LNVG beauftragte

Bietergemeinschaft gründete im Februar 2002 die Metro-Rail GmbH, die sich zwischenzeitlich zur Metronom Eisenbahngesellschaft mbH (ME) umbenannt hat. Gesellschafter der ME sind

- ▶ die Niedersachsen-Bahn GmbH (NB) mit 69,9%,
- ▶ die Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn) mit 25,1% und
- ▶ die Bremer Strassenbahn AG (BSAG) mit 5 %.

Die ME führt den Betrieb ausschliesslich mit Fahrzeugen aus dem landeseigenen niedersächsischen Fahrzeugpool durch; Eigentümer der Fahrzeug ist die LNVG, die ihre Fahrzeuge für die Dauer des Mietvertrages an die ME vermietet hat. Die Fahrzeugunterhaltung ist der Fa. Bombardier übertragen.

Die ME hat bei der Betriebsaufnahme etwa 100 Mitarbeiter, davon 35 Lokführer und 55 Fahrgastbetreuer.

Ein wichtiger Aspekt für Fahrgäste (insbesondere für Pendler) ist auch die Frage, ob weiterhin mit einem Fahrausweis alle auf drei Strecken verkehrenden Züge der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen benutzt werden können. Auf den Strecken oder Teilstrecken des Metronom fahren weiterhin auch RB-Züge der DB Regio AG sowie IC Züge der DB. Daher hat sich die ME dafür entschieden, eine Tarifkooperation mit der DB AG einzugehen, die es z. B. Monatskarteninhabern weiterhin erlaubt, alle Züge zu benutzen. Der Vertrag wurde im November letzten Jahres nach intensiven Verhandlungen geschlossen.

Ebenfalls in diesem Vertrag geregelt wurde die Zusammenarbeit im Fahrkartenvertrieb der weiterhin vollumfänglich durch die Verkaufsstellen der DB AG erfolgt. Dadurch können die Fahrgäste ihre Fahrkarten an allen gewohnten Verkaufsstellen – wie zum Beispiel DB-Agenturen, DB-Reisezentren oder DB-Fahrkartenautomaten – kaufen. ME führt selbst einen personenbedienten Bordverkauf (nach den tariflichen Bestimmungen der Beförderungsbedingungen Personenverkehr der DB AG) in ihren Zügen durch und betreibt eine zusätzliche



Verkaufs- und Kundenbetreuungsstelle im Kundenzentrum Uelzen.

*Die GRV weist darauf hin, dass beim Fahrkartenverkauf nur eine vernünftige Zusammenarbeit zwischen dem neuen Betreiber und der DB zum Ziel führt.*

## Netzwerk Privatbahnen

28 private Eisenbahngüterverkehrsunternehmen haben sich im September 2002 zum Netzwerk Privatbahnen zusammengeschlossen. Ziel des Netzwerkes ist die Organisation betrieblicher Zusammenarbeit, eine Stärkung des privaten Eisenbahngüterverkehrsmarktes sowie die Interessenvertretung seiner Mitglieder gegenüber Politik, Behörden, Industrie und Zulieferunternehmen. Ansprechpartner ist Alexander Heilmann, Ringbahnstr. 3, 10711 Berlin.

## Containerzug Duisburg - Wien

Seit dem 6. Oktober 2003 verkehrt zwischen Duisburg und Wien ein Container-Shuttlezug, der dreimal wöchentlich den Duisburg Intermodal Terminal mit dem Containerterminal Wien-Cont verbindet. Frachtführer sind die deutsche Duisport Rail und die Wiener Lokalbahnen. Der Zug besteht aus rund 25 AAE-Containertragwagen und kann Wechselbrücken, ab 2004 auch Sattelaufleger transportieren. Der Zug verlässt Wien montags, mittwochs und freitags und fährt über Passau, Würzburg, Friedberg, Au (Sieg) und Duisburg-Wedau, in der Gegenrichtung geht die Fahrt dienstags, donnerstag und sonntags über Duisburg-Wedau oder Neuss (sonntags) - rechte Rheinstrecke - Wiesbaden Ost - Gelnhausen - Würzburg - Passau.

## Connex stellt Linie Köln - Rostock ein

Wegen Unwirtschaftlichkeit stellt Connex seine Verbindung zwischen Köln und Rostock wieder ein. Wie das Unternehmen im Oktober mitteilte, werden am 27. Oktober 2003 zum letzten Mal Züge dieser InterConnex-Linie verkehren. Die Fahrzeuge sollen ab 1. November auf der Fernverkehrsverbindung Hamburg-Flensburg-Padborg (Dänemark) eingesetzt werden.

Die Auslastung der Linie Neuss-Köln-Berlin-Rostock habe zwar bei 45 Prozent gelegen. Die Wirtschaftlichkeit des von Connex ohne Zuschüsse betriebenen Fernverkehrszuges wurde jedoch noch nicht erreicht. Connex-Chef Hans Leister hatte bereits bei der 100-Tage-Bilanz der Linie erklärt, dass der Zug zu 60 % ausgelastet sein müsse, um wirtschaftlich ein Erfolg zu sein. Der InterConnex-Zug war seit 6. Juni als Nachfolgeangebot des von der Bahn AG zum Jahreswechsel weitgehend eingestellten Interregio-Systems gedacht. Die Züge verkehrten über Gießen und Kassel. Weiter betrieben werden jedoch zwei

weitere Connex-Fernverbindungen von Gera nach Rostock und von Zittau nach Binz.

Die Hamburg-Dänemark-Linie, auf der die Fahrzeuge aus der eingestellten Köln-Rostock-Linie nun fahren sollen, ist am 25. September an Connex gefallen, nachdem gegen den bisherigen Betreiber, die Flex Verkehrs AG, ein vorläufiges Insolvenzverfahren eingeleitet wurde. Connex könne mit den InterConnex-Zügen das Land Schleswig-Holstein dabei unterstützen, eine bereits etablierte Bahnverbindung aufrecht zu erhalten und weiter zu entwickeln, erläuterte Leister die Entscheidung.

Die Flex-Züge pendeln im Zweistundentakt acht Mal täglich zwischen Hamburg, Flensburg und Padborg, wo Anschluss an den dänischen Bahnverkehr besteht. Für die 191 km lange Verbindung benötigt der Zug 2 Stunden und 20 Minuten.

## DB steigt bei der Oberlandbahn aus

Die Bayerische Oberlandbahn (BOB), die von München über Holzkirchen nach Bayrischzell, Tegernsee und Lengries fährt, ist wieder eine reine Privatbahn. Die Deutsche Bahn (DB) zieht sich aus der BOB zurück, die sich seit knapp zwei Jahren je zur Hälfte im Besitz der DB und des Verkehrskonzerns Connex befand. Dem Vernehmen nach will die DB das Defizit, das bei der BOB anfällt, nicht länger mittragen. Der Betrieb ist aber nicht gefährdet; Connex betreibt die BOB nun alleine weiter und will das Angebot in den nächsten Jahren sogar ausweiten. Dazu müssten allerdings erst neue Züge der Marke Integral gebaut werden, die im Oberland fahren. Die Produktion des Integral war nach Pannenserien eingestellt worden. Diese Pannenserie hatte dazu geführt, dass die DB mit ihren Zügen aushelfen musste und deshalb auch als Gesellschafter bei der BOB einstieg. Die BOB hatte Mitte der neunziger Jahre vom Bayerischen Verkehrsministerium den Zuschlag für die drei Linien erhalten. Der Integral funktioniert nun und könnte, falls sich genügend Abnehmer für eine neue Produktionsserie finden, bei der PFA in Weiden hergestellt werden. Die lange Zeit gefährdete PFA ließe sich so besser auslasten.

## Neue DB-Regio-Tochter

Die DB Regio hat eine neue Tochtergesellschaft mit Sitz in Potsdam gegründet die DB Heidekrautbahn GmbH. Vom Eisenbahn-Bundesamt bereits zugelassen, beteiligt sie sich an der Ausschreibung der Strecke von Berlin-Karow nach Gross Schönebeck (Barnim) und Schmachtenhagen, der so genannten Heidekrautbahn. Der Betrieb soll ab Dezember 2005 neu vergeben werden, die Bewerbungsfrist dazu ist kürzlich abgelaufen. Auch andere Bewerber, etwa die zu Connex gehörende Niederbarnimer Eisenbahn (NEB), der das Schienennetz in der Schorfheide gehört, haben ein Angebot abgegeben.

Mit der Gründung der Tochtergesellschaft verspricht sich die DB Regio künftig bessere Chancen bei Ausschreibungen. Die DB Heidekrautbahn wird ihren Beschäftigten niedrigere Löhne zahlen als DB Regio und kann deshalb bei der Bewerbung für die Strecke entsprechend günstigere Angebote unterbreiten. Bereits im August habe die DB Kontakt mit der Eisenbahnergewerkschaft Transnet aufgenommen, sagte der zuständige Regionalsekretär der Gewerkschaft. Einkommens- und Arbeitszeitanpassungen bei der künftigen Heidekrautbahn, die Kostenreduzierungen gegenüber dem DB-Niveau um 20 % erreichen sollen, seien das Ziel gewesen. Transnet habe abgelehnt. Jetzt will DB Regio einen an die Usedomer Bäderbahn angelehnten Tarifvertrag. Bei dieser 1994 gegründeten DB-Tochter liegt das Einkommen der Beschäftigten um rund 10 % unter dem DB-Niveau und die Arbeitszeit beträgt 40 Stunden.

*Die GRV meint, dass es eigentlich gerecht wäre, überall von gleichen Personalkosten auszugehen. Das würde die Wettbewerbe vereinfachen.*

### **Rail4Chem fährt für HSV**

Auch in der diesjährigen Bundesliga-Saison hat der HSV für den Besuch von Auswärtsspielen einen Wagenpark bei der Schienenverkehrsgesellschaft Stuttgart (SVG) gechartert. Die Traktion leistet eine Rail4Chem-Lokomotive, deren Wochenendstillstand auf diese Weise effizient genutzt werden kann.

### **Zehn Jahre Jacobs-Logistikzug**

Seit zehn Jahren verbindet der Logistikzug der Kaffeefirma Jacobs Bremen mit Berlin. Durch die Umstellung des Verkehrs auf den Schienentransport konnte die Kraft-Gruppe auf 53 LKW verzichten. Der Zug transportiert 1200 t Rohkaffee. In den zehn Jahren wurden somit die Strassen um rund 65000 LKW-Fahrten entlastet. Der Zug verkehrt mindestens einmal pro Woche. Zwischen Bremen und Berlin führt DB Cargo den Zug, in Berlin übernimmt die zur Connex-Gruppe gehörende Industriebahngesellschaft Berlin (IGB) den Zug und stellt die Wagen Jacobs in Neukölln zu. Die KraftGruppe denkt derzeit über eine Ausweitung des Verkehrs auf der Schiene nach Tschechien und Österreich nach.

### **Wieder Güter nach Bad Wurzach**

Die Connex-Tochter Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) hat am 2. Oktober erstmals mit einem Güterzug Bad Wurzach angefahren. Damit wurde die seit Ende 2002 eingestellte Bedienung von Güterverkehrskunden des oberschwäbischen Kurortes wieder aufgenommen. Die WEG will für den Glashersteller Saint-Gobain wöchentlich zwei Züge mit Quarzsand und Soda nach Bad Wurzach fahren.

Mit eingebunden in dieses Konzept ist die Bayerische Cargo-Bahn, ebenfalls eine Connex-Tochter, die ab Mannheim und Kornwestheim ein weiteres Saint-Gobain Werk in Neuburg an der Donau mit Quarzsand versorgt. Auch dort war die Bedienung des Gleisanschlusses im vergangenen Jahr eingestellt worden. Die zehn Güterverkehrsunternehmen der Connex-Gruppe in Deutschland verfügen über 51 Lokomotiven und beschäftigen rund 250 Mitarbeiter.

### **Eisenbahnverkehr der insolventen NAVG**

Der Bahnbetrieb der insolventen nordfriesischen Bahn NVGA kann weiterlaufen. Erhalten bleibt sowohl der Personenverkehr Niebüll - Dagebüll als auch der Güterverkehr in Schleswig-Holstein. Gesellschafter der neuen Bahn werden die NEG (Norddeutsche Eisenbahnges.), die Connex-Tochter NOB (Nord-Ostseebahn) und das Dagebülller Unternehmen Schmidt Busreisen. Die Verantwortung wird bei der NEG liegen, die der Luxemburgischen Staatsbahn CFL gehört.

### **Ikea löst eigenes Eisenbahnunternehmen auf**

Das schwedische Möbelhaus Ikea löst sein Bahnunternehmen Ikea Rail AB auf, dadurch wird auch der Ikea-Zug zwischen Älmhult in Schweden und Duisburg-Ruhrort Hafen obsolet. Zum 15.1.04 wird der Zugverkehr eingestellt. Ob die Güter auf die Strasse abwandern, ist noch unklar. Die Auslastung des Zuges mit 30 Stellplätzen war gut.

### **BTZ meldet Insolvenz an**

Es hat so vielversprechend angefangen. Die Sattelaufleger der Lkw wurden aufgebockt, Drehgestelle darunter geschoben und schon konnte der Zug fahren. Zunächst ging es von München nach Verona, dann streckte die Bayerische Trailerzuges für bimodalen Güterverkehr mbH, BTZ, auch die Fühler nach Norddeutschland aus. Begründet wurde der Schritt mit Verlusten auf der Relation Köln - Verona; dieser Zug sei wirtschaftlich nicht mehr darstellbar gewesen. Der Geschäftsführer der BTZ meint, es gebe nach wie vor grosses Interesse am bimodalen Verkehr. Hinter der BTZ steht zu 49 % die STR, eine Tochter der Brenner Autobahn AG, 51 % liegen bei der Bimodal GmbH, deren private Gesellschafter zum Teil aus dem Management der TX-Logistik AG stammen.

### **Neuer Kombi-Zug Duisburg - Domodossola**

Die schweizerische Bahn Regionalverkehr Mittelland AG (RM) startete am 5. Januar 2004 ein neues Zugpaar im Kombinierten Verkehr zwischen Duisburg und Domodossola. Der Zug soll fünf Mal pro Woche das Kombi-Terminal in Duisburg-Rheinhausen mit der neuen Umschlag-



anlage (Cargodrome) im RM-Bahnhof Wiler unweit von Solothurn und außerdem mit dem Terminal in Domodossola verbinden.

Vermarktet wird das neue Angebot von der RM-Tochter Cross Rail, die aus dem Projekt „LogRail“ entstanden ist. Die Traktion übernimmt RM für die Schweiz selbst, auf dem deutschen Streckenabschnitt übernimmt dies die RAG Bahn und Hafen. Mit den eigenen Wechselbehältern will RM den Start von CrossRail unterstützen. Der Zug wird aber auch für Kunden mit eigenen KV-Behältern zugänglich sein.



Eisenbahn Revue 1/2004, Foto: M. Schumann

## NordWest-Bahn startet im Ems-Senne-Weser-Netz

Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 übernimmt die Connex-Tochter NordWest-Bahn GmbH (NWB) im Auftrag der Zweckverbände SPNV Münsterland (ZVM), Nahverkehrsverbund Paderborn / Höxter (NPH) und Verkehrsverbund Ost-Westfalen Lippe (VVOWL) den Personenverkehr auf fünf Linien im östlichen Münsterland, in Ostwestfalen und im Hochstift vom bisherigen Betreiber, der DB Regionalbahn Westfalen GmbH.

Das Ems-Senne-Weser-Netz (ESW-Netz) ist mit einer Streckenlänge von rund 280 km und einer jährlichen Verkehrsleistung von drei Millionen Zugkm nach der S-Bahn Rhein-Neckar das zweitgrösste nach Ausschreibung vergebene Nahverkehrsnetz in Deutschland mit Betriebsaufnahme im Jahr 2003. Es umfasst die Strecken

- ▶ RB 67 Münster - Rheda - Wiedenbrück - Bielefeld („Der Warendorfer“),
- ▶ RB 74 Bielefeld - Paderborn („SenneBahn“),
- ▶ RE 82 Bielefeld - Lage - Altenbeken („Der Leineweber“),
- ▶ RB 84 Paderborn - Altenbeken - Holzminden („Egge-Bahn“),
- ▶ RB 75 Bielefeld - Dissen - Bad Rothenfelde („Haller Willem“).

Ausgeschrieben wurden die Verkehrsleistungen im ESW-Netz durch die drei beteiligten Zweckverbände Ende April 2001, wobei die RB 75 nicht zum Ausschreibungspaket zählte.

Zum Abgabetermin Ende August 2001 hatten sich nebst den Unternehmen DB Regionalbahn Westfalen und der Trans Regio Deutsche Regionalbahn sechs Bietergemeinschaften an der Ausschreibung beteiligt. Mitte Dezember 2001 beschlossen die Verbandsversammlungen der drei Zweckverbände, der Bietergemeinschaft aus NWB und TWE den Zuschlag für die Verkehrsleistungen im SWE-Netz für die Dauer von 10 Jahren zu erteilen. Die Zugleistungen auf der RB 75 „Haller Willem“ werden durch den VVOWL Ende Januar 2004 durch Nutzung einer neuen Vergabeordnung für die Dauer von drei Jahren ebenfalls an die NWB vergeben. Die TGWE, wie die NWB, ein Tochterunternehmen der Connex-Gruppe – wohl auf Geheiss des Mutterkonzerns – nicht weiter in den SWE-Betrieb einbezogen.

Zwei dreiteilige VT (701 - 719) der Nord - WestBahn erreichten am 25. November 2003 als Presse-Sonderzug den Bielefelder Hauptbahnhof.

## Auch mit Meter-Spur Selketalbahn bis Quedlinburg

Die Weltkulturerbestadt Quedlinburg soll in den nächsten zweieinhalb Jahren eine direkte Anbindung an das Schienennetz der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) bekommen. Somit wächst das grösste zusammenhängende Schmalspurnetz Deutschlands von bisher 132 km auf über 140 km an.

Noch im Dezember 2003 sollte eine Vereinbarung über die Verlängerung der schmalspurigen Selketalbahn (1000 mm Spurweite) unterzeichnet werden, kündigte Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Dr. Karl-Heinz Daehre am 19.11.2003 in Magdeburg an. 2004 soll auf einer Länge von 8,5 km mit dem Umbau der Normalspurgleise auf der DB-Strecke zwischen Gernrode und Quedlinburg begonnen werden, wofür das Land insgesamt rund 6 Millionen Euro Fördermittel zur Verfügung stellt. Mit der Infrastrukturinvestition hofft man, den am schwächsten ausgelasteten Streckenteil des HSB-Netzes für die Kunden attraktiver zu gestalten.

Die Entscheidung des Ministers für das Dreischienengleisprojekt wurde von Seiten der HSB hocherfreut zur Kenntnis genommen. Matthias Wagener, Geschäftsführer der HSB, wertete diese Entscheidung als einen weiteren Meilenstein in der Geschichte der HSB, der es ab Anfang 2006 ermöglichen wird, mit kohlebefeuelten Dampflokomotiven von Quedlinburg aus ohne umzusteigen in das Selketal und in den Harz zu fahren. Das Selketal und alle Anrainer, der Harz, aber auch das Land Sachsen-Anhalt würden durch diese Entscheidung enorm aufgewertet. Es sei äusserst erfreulich, dass dieser seit vielen Jahren diskutierte Plan nunmehr kurzfristig umgesetzt werden könne.

## Andere Verkehrsträger

### Container-Binnenschifffahrt

Arg gebeutelt wurde die Containerbinnenschifffahrt in diesem Sommer. Die langanhaltende Trockenheit führte auf dem Rhein, der Hauptschlagader dieses Verkehrszweiges, zu den niedrigsten Wasserständen seit fast 100 Jahren. Trotz der Witterungseinflüsse ist die Containerbinnenschifffahrt, wie aus der Statistik zu ersehen auf Wachstumskurs.

Die Prognosen von 1998 sind überholt.



DVZ

### Der Bus, ein sicheres Verkehrsmittel

Für die Busbranche war dieses Jahr ein schwarzes Jahr. Denn mehrere schwere Busunglücke in Deutschland oder innerhalb Europas, mit deutschen Passagieren an Bord, haben den bisher guten Ruf des Reisebusses als sicheres Verkehrsmittel ins Wanken gebracht. Dabei ist das Risiko, in einem Bus zu verunglücken, statistisch gesehen, deutlich geringer als bei anderen Verkehrsmitteln.

„In Deutschland werden von uns jährlich etwa 120 Millionen Menschen bei touristischen Busfahrten befördert,“ sagt Dieter Gauf, Geschäftsführer des Internationalen Bustouristik Verbandes (RDA) in Köln. Laut RDA liegt das Risiko, mit einem Pkw tödlich zu verunglücken, bezogen auf eine Milliarde Pkm, etwa 45 mal höher als mit einem Omnibus. In absoluten Zahlen sind im vergangenen Jahr

2002 auf deutschen Straßen bei Busunfällen zwölf Menschen gestorben, bei Unfällen mit Autos waren es mehr als 5000 Personen. Und auch die anderen Verkehrsmittel wie Eisenbahn und Flugzeug weisen schlechtere Bilanzen als der Bus auf. So starben 2002 Jahr in Deutschland 40 Personen bei Unfällen mit der Eisenbahn und 98 Personen bei Flugzeugunglücken. Diese Tendenz bestätigt auch das Statistische Bundesamt in Wiesbaden, das tödliche Unfälle der verschiedenen Verkehrsmittel über mehrere Jahre ausgewertet hat. Umgerechnet auf je eine Milliarde Pkm verunglückten in den Jahren von 1995 bis 2002 bei Omnibusunfällen im Schnitt 0,2 Personen. Bei Personenwagen lag der Wert bei 6,7, bei Motorrädern sogar bei 69,1. Und auch das Risiko, im Straßenverkehr beim Fahrradfahren getötet zu werden, ist deutlich höher. 26,5 Personen starben im statistischen Mittel. Die offiziellen Zahlen aus Wiesbaden weisen die Eisenbahn mit 0,6 Getöteten als zweitsicherstes Verkehrsmittel aus.

### Neuer Busunfall

Ein deutscher Bus brannte bei seiner Fahrt von Köln nach Paris am 19.12.03 völlig aus. Der Bus war in die Leitplanke gefahren. Es gab 11 Tote. Die vermutliche Ursache war wahrscheinlich zu hohe Geschwindigkeit und Einschlafen des Fahrers.

### Europas größtes Wasserstraßenkreuz ist in Betrieb gegangen

Kernstück des nördlich von Magdeburg gelegenen Kreuzes ist eine 920 Meter lange und 34 Meter breite Kanalbrücke über der Elbe, die den Mittelland- mit dem Elbe-Havel-Kanal verbindet. Das nach sechs Jahren Bauzeit fertiggestellte Kreuz, zu dem noch Schleusen in Hohenwarthe und Rothensee gehören, ist Herzstück des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 17.

Das mit rund 2,3 Milliarden Euro dotierte Projekt sieht den kompletten Ausbau der Schiffsverbindung zwischen Wolfsburg und Berlin vor. Es soll frühestens 2010 abgeschlossen werden. Doch schon mit der Inbetriebnahme des rund eine halbe Milliarde Euro teuren Kreuzes haben



DVZ

bis zu 115 Meter lange Güterschiffe und Schubverbände bis zu einer Länge von 185 Metern nun zwischen Westdeutschland und Berlin freie Fahrt. An die Fertigstellung des Wasserstraßenkreuzes und des gesamten Verkehrsprojektes knüpfen sich viele Erwartungen. Die Binnenschifffahrt selbst erwartet eine deutliche Zunahme des Schiffsverkehrs zwischen Berlin und Hamburg. Während die betroffenen ostdeutschen Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg die zügige Fertigstellung des gesamten Projekts beim Bund anmahnen, halten Naturschützer das Vorhaben für völlig überdimensioniert und ökologisch wie ökonomisch für fragwürdig.

## Warnowtunnel erste deutsche Privat-Mautstrasse Deutschlands



DVZ

Nach fast vierjähriger Bauzeit wurde in Rostock die erste privat finanzierte und mautpflichtige Straße für den Verkehr freigegeben. Der 790 m lange Tunnel soll die Innenstadt vom Durchgangsverkehr entlasten. 20000 bis 25000 Fahrzeuge werden den Tunnel täglich nutzen. Mit der Maut – bis zu 17,50 Euro pro Lkw – will die Warnowquerung GmbH & Co KG in den nächsten 30 Jahren die Investitionskosten von rund 220 Mio. Euro refinanzieren und natürlich auch Gewinne machen. Den Löwenanteil der Investitionssumme schossen mit fast 70 Prozent die Banken vor. Mit 20 Prozent sind die WOG-Gesellschafter, die australische ETI Macquarie und der französische Bau-Gigant Bouygues Travaux Publics SA, im Boot. Den Rest der Kosten teilten sich Bundesregierung, EU und die Stadt Rostock.

## Deutlich mehr Unfälle mit Kleintransportern

Die Zahl der Unfälle mit Kleintransportern bis 3,5 t hat sich von 1996 bis 2001 verdreifacht. Die Bundesregierung hat trotzdem grosse Bedenken gegen ein Tempolimit für Kleinlaster.

## Donauausbau in Niederbayern

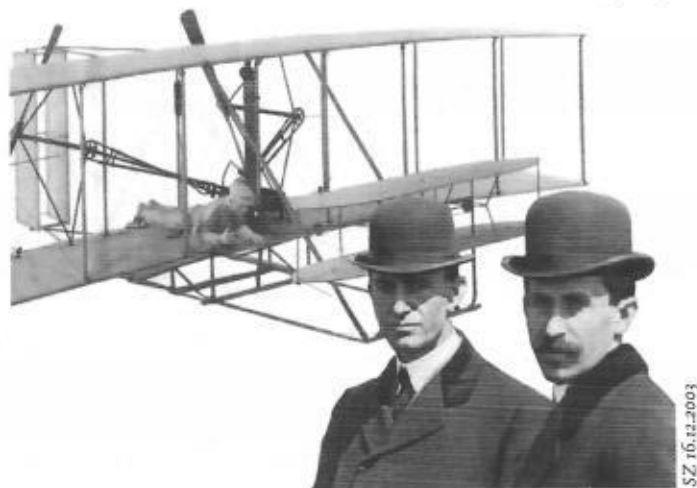
In der Auseinandersetzung zwischen Berlin und München um den Donauausbau in Niederbayern haben sich beide Seiten auf ein Vorgehen verständigt, das weiterhin alle Varianten offen lässt: Der Bund leitet ein Raumordnungsverfahren für die Variante A ein, die einen Ausbau ohne Staustufen vorsieht. Parallel dazu wird Bayern Raumordnungsverfahren für die Ausbauvarianten C und D2 einleiten, bei denen Staustufen vorgesehen sind. Dies gab am 3.11. das bayerische Wirtschaftsministerium bekannt und widersprach damit der Darstellung aus Berlin, wonach bei den Planungen nur die „sanfte“ Variante ohne Staustufen berücksichtigt wird.

Aus bayerischer Sicht sind die parallelen Raumordnungsverfahren „schon aus rechtlicher Sicht erforderlich“. Die Prüfung naheliegender Varianten sei notwendig, um Verfahrensfehler zu vermeiden. Damit werde sichergestellt, dass alle Ausbauvarianten umfassend geprüft werden. Die ökonomische Überlegenheit einer Variante und deren ökologische Verträglichkeit könne nun nach objektiven Maßstäben geprüft werden. Trotz des Kompromisses beim formalen Vorgehen ist eine Entscheidung über die endgültige Ausbauvariante noch lange nicht in Sicht. Eine Beschleunigung des Verfahrens sei mit der sofortigen Einleitung des Raumordnungsverfahrens nicht verbunden. Es müssten für alle drei Varianten noch die Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit durchgeführt werden. Dafür wird von Experten rund ein Jahr veranschlagt.

Im heissen September mit nur sehr geringen Niederschlägen monierte der Arbeitskreis deutscher und österreichischer Donauhäfen, dass der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen nichts gegen Niedrigwasser hilft.

## Vor hundert Jahren erster bemannter Motorflug

Jahrtausendlang hatte die Menschheit vom Fliegen geträumt. Am 17.12.1903 führten die beharrlichen Versuche der Gebrüder Orville und Wilbur Wright zum ersten Motorflug. Er dauerte 12 sek. und reichte 37 m weit. Nach mehreren weiteren Versuchen schaffte Orville am 4. Tag



SZ 16.12.2003



einen 59 sek langen Flug über 259 m. Das war der Anfang des motorisierten Fliegens.

Und 100 Jahre später ist das Fliegen zur Gewohnheitssache geworden, eine der grössten Erfindungen wurde Realität.

(Näheres dazu lesen Sie in Kultur und Technik – Das Magazin aus dem Deutschen Museum Heft 4/2003)

## Ryanair fliegt nicht mehr nach Strassburg

Der irische Billigflieger Ryanair wird ab Mitte September 2003 nicht mehr zwischen London und Strassburg verkehren. Ryanair beschloss die Einstellung der Route, nachdem das Oberverwaltungsgericht Nancy entschieden hatte, dass die Straßburger Industrie- und Handelskammer ihre Subventionszahlungen an die irische Fluggesellschaft beenden muss. Die Handelskammer von Strassburg hatte Ryanair jährliche 560 000 Euro zugesichert, um die Fluggesellschaft und damit Touristen in die Region zu locken. Nach Ansicht des Gerichts handelt es sich bei den Zahlungen um unrechtmäßige Subventionen. Ryanair, das gegen das Urteil Berufung einlegte, wird nunmehr auf den Flughafen Baden-Baden ausweichen. (Ob Ryanair von Baden-Baden Subventionen bekommt? Die Red.)

## Billig fliegen

### Subventionen schaffen falsche Anreize

Mit dem Flugzeug wird ausgerechnet das Verkehrsmittel am höchsten subventioniert, das die Umwelt besonders stark mit Schadstoffen und Lärm belastet.

Der gewerbliche Flugverkehr ist befreit von der Mineralölsteuer, der Ökoststeuer, der Mehrwertsteuer auf internationale Tickets.

Die Bahn zahlt all diese Steuern. Dem Bundesfinanzminister entgehen aufgrund dieser drei Steuerbefreiungen jährlich Einnahmen von über fünf Milliarden Euro.

### Weitere Subventionen der öffentlichen Hand:

Grundsteuerbefreiungen von Flughäfen, entgangene Pachten, Defizitübernahmen von Flughäfen, direkte Beihilfen und Förderung für Fluggesellschaften und Flugzeugindustrie, Steuervergünstigungen für Investitionen in Flugzeugfonds, bodenseitige Infrastrukturen (Straßen, Bahn, Nahverkehr), kostenfreie Bereitstellung des Bundesgrenzschutzes aus Sicherheitsgründen, Verzicht auf kostendeckende Start-/Landeentgelte, Parkgebühren usw.

### Schlechte Umweltbilanz des Fliegens

Fliegen ist die energieintensivste Art sich fortzubewegen. So wird bei einer Bus- oder Bahnreise, verglichen mit einer

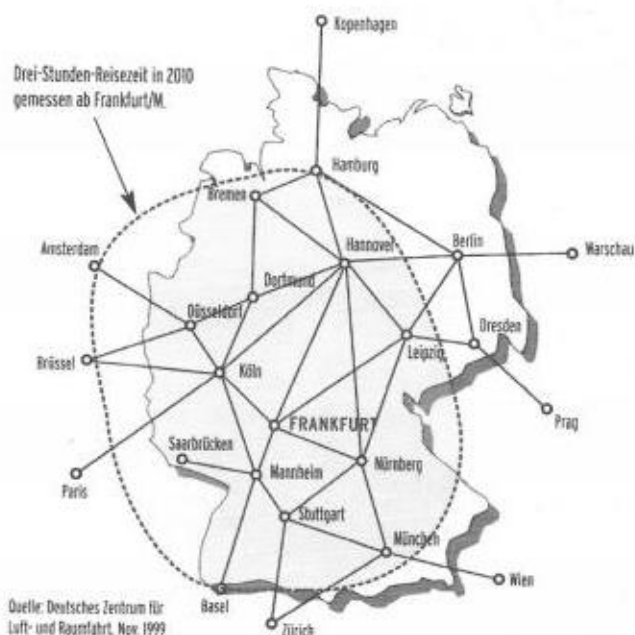
Flugreise, im Durchschnitt nur ein Drittel der Energie benötigt. Obwohl die Flugzeuge aus Gründen der Kosteneinsparung heute weniger Treibstoff verbrauchen als noch vor zehn Jahren, ist die Werbung für „3,7-Liter-Flugzeuge“ irreführend. Denn bei einem Urlaubsflug nach Mallorca oder Teneriffa wird das Klima mindestens gleich stark geschädigt wie durch ein Jahr Autofahren – selbst wenn man günstige Verbräuche für das Flugzeug von nur 4 Litern pro 100 Personenkilometer und für den Pkw von 5,5 Litern Benzin pro 100 Fahrzeug-km ansetzt.

	Hin- und Rückflug in km	Treibstoff in Liter pro Pers.	CO <sub>2</sub> pro Pers. in kg	Klimafaktor 3 f. Flugverk.
Flug Mallorca	4000	160	500	1500
Flug Teneriffa	7000	280	880	2650
Auto Jahres-km	11000	600	1400	1400

### Kurzstreckenflüge auf die Schiene verlagern

Die von der Politik seit Jahrzehnten geforderte Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene ist infolge des Ausbaus des deutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes möglich. Innerhalb einer Bahnreisezeit von drei Stunden gehen die parallelen Flüge auf rund die Hälfte zurück, vorausgesetzt, es gelten vergleichbare steuerliche Wettbewerbsbedingungen.

Insbesondere der Zubringerverkehr zu den Flugverkehrsdrehkreuzen („Hubs“) in Deutschland - Frankfurt/M., München und Düsseldorf – kann größtenteils auf die Schiene verlagert werden, wenn Reisenden eine durchgehende Gepäckbeförderung (Zug/Flug) angeboten wird. Die folgende Grafik zeigt, welche Städte von Frankfurt/M. aus künftig innerhalb von drei Stunden per Bahn erreichbar sind.



bar sind.

## DB erreicht Umweltziel eher

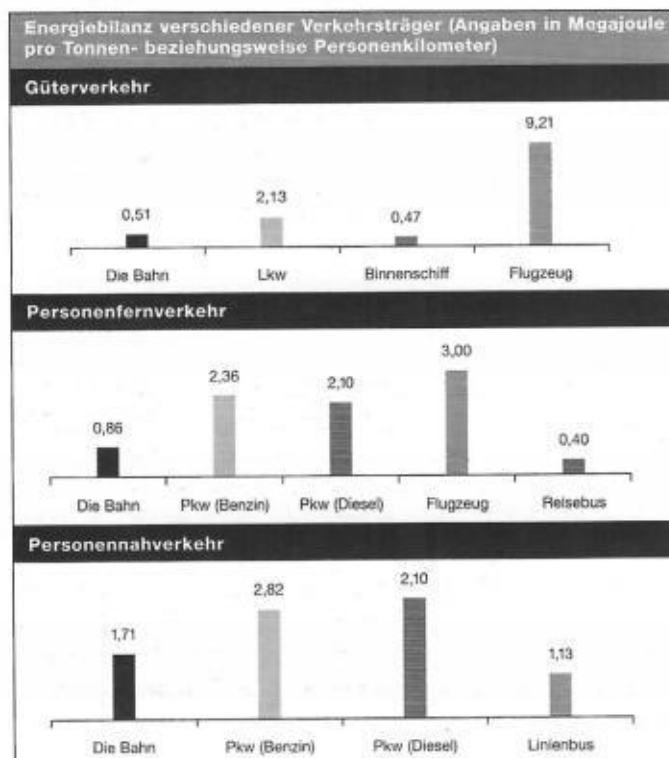
Drei Jahre früher als geplant hat die DB ihr Klimaschutzziel erreicht. Das unterstrich Bahnchef Mehdorn bei der Vorlage des Umweltberichts 2002 im Oktober 2003.

Um 25,9 Prozent konnten 2002 die spezifischen – also auf die Verkehrsleistung bezogenen – Emissionen des Treibhausgases Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) gegenüber dem Bezugsjahr 1990 gesenkt werden. Absolut wurden die jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen 2002 gegenüber 1990 um über zwei Mio Tonnen gesenkt. Der Anteil der Bahn an den Gesamtemissionen des Verkehrssektors liegt nunmehr bei nur noch vier Prozent.

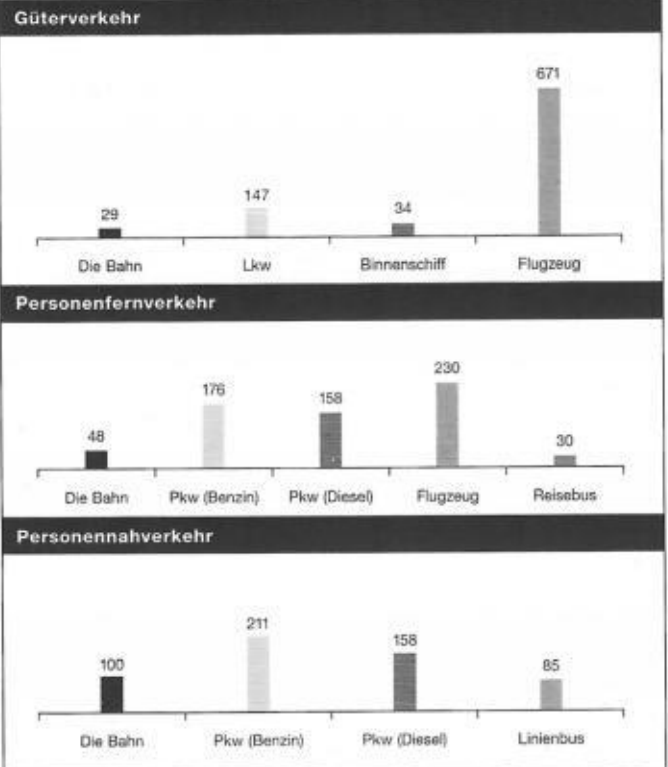
„Der Umweltschutz ist bei der Deutschen Bahn AG als Thema fest verankert. Sie hat vor allem beim Klima- und Lärmschutz einiges erreicht“, sagte Prof. Andreas Troge, Präsident des Umweltbundesamtes. „Doch damit die Bahn ihre Umweltvorteile gegenüber Auto, Lkw und Flugzeug behält oder sogar noch ausbauen kann, darf sie nicht locker lassen. Sie muss alle Potenziale im Umwelt- und Gesundheitsschutz nutzen. Die Konkurrenz schläft nicht und die Deutsche Bahn AG steht unter besonderer Beobachtung der Öffentlichkeit.“

### Die Highlights aus 2001/2002 im Überblick

- ▶ Bis 2002 konnte der spezifische – also auf die Verkehrsleistung bezogene – Primärenergieverbrauch gegenüber 1990 um 18,5 Prozent gesenkt werden. Ziel ist letztlich eine Senkung um 25 Prozent, und zwar im



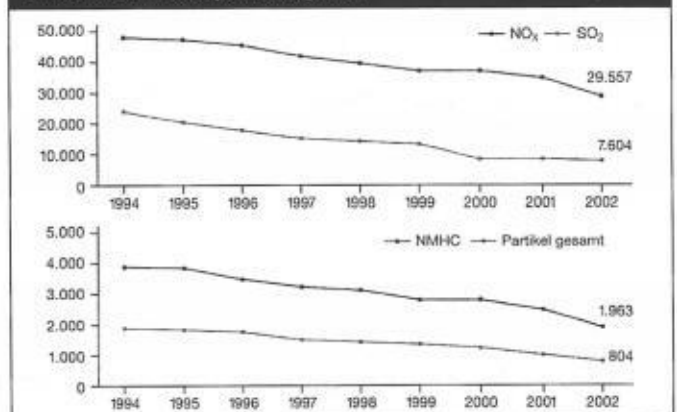
**CO<sub>2</sub>-Bilanzen verschiedener Verkehrsträger (Angaben in Gramm CO<sub>2</sub>/Tonnen- bzw. Personenkilometer)**



Rahmen des „Energiesparprogramms 2005“.

- ▶ Durch einen sparsamen Umgang mit Energie sowie durch den Einsatz neuer Kraftwerks- und Fahrzeugtechnologien fielen die spezifischen Emissionen des Treibhausgases Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) im Bahnbetrieb 2002 verglichen mit 1990 um 25,9 % niedriger aus.
- ▶ Im Jahr 2002 betrug der Anteil erneuerbarer Energien an der Erzeugung des Bahnstroms 13 %. Er war damit grösser als je zuvor. Für den deutschlandweiten Strommix wurden im gleichen Zeitraum nur zu 8,1 % regenerative Energien genutzt.
- ▶ Bei der kontinuierlich fortgeführten Reduktion der Schadstoffe sticht die Verminderung der Partikelemissionen mit einem absoluten Minus von 34 % binnen der vergangenen beiden Jahre heraus. Bezogen auf die Verkehrsleistung entspricht dies fast einer Reduktion der Emissionen um 30 %.
- ▶ Unter dem Label „Fahrtziel Natur“ bietet die Bahn

**Emissionen im Mehrjahresvergleich**



ihren Kunden seit April 2001 ein attraktives ökotouristisches Informations- und Reiseangebot. Gemeinsam mit den grossen deutschen Umweltverbänden BUND, NABU, VCD und WWF werden unter [www.fahrtziel-natur.de](http://www.fahrtziel-natur.de) sowie in Faltblättern Nationalparks und andere grosse Schutzgebiete als Reiseziele vorgestellt.

- ▶ Der Bund gibt jährlich 51 Millionen Euro für die bauliche Lärmsanierung der bestehenden Schienenwege aus. Das Programm wird von der Bahn umgesetzt.
- ▶ In Ergänzung zur baulichen Lärmsanierung ist die Bahn zunehmend den Lärmquellen zu Leibe gerückt: Mit einer speziellen Technik namens „Besonders überwachtes Gleis“ (BüG) wird die Schienenoberfläche auf ihre akustischen Eigenschaften hin geprüft und bei Bedarf geschliffen. Seit 2001 werden darüber hinaus grundsätzlich alle neu angeschafften Güterwagen mit der leiseren Komposit-Bremssohle ausgestattet.

## UN-Klimakonferenz:

### Deutschland verfehlt Kyoto-Ziel

#### Straßenverkehr ist schuld an Treibhausgasemissionen

Die rasante Zunahme des Straßenverkehrs ist verantwortlich dafür, dass die EU ihre Klimaschutzverpflichtungen des Kyoto-Protokolls verfehlt. Das ist das Ergebnis einer kürzlich auf der UN-Klimakonferenz in Mailand vorgestellten Studie der Europäischen Umweltagentur. Demnach wird der Straßenverkehr in 2010 rund 34 % mehr Treibhausgase produzieren als 1990.

Die Allianz pro Schiene forderte deshalb, die Bahn als die klimaschonende Alternative im Verkehr stärker zu fördern. „Ohne eine Verkehrswende zugunsten der Bahn ist unser Klima nicht zu retten“. Nach aktuellen Daten des Umweltbundesamtes verursacht ein Pkw 2,3-mal mehr, ein Lkw sogar fünfmal mehr klimaschädliches CO<sub>2</sub> als die Bahn.

Vor allem die deutsche Regierung ist in puncto Klimaschutz jetzt verkehrspolitisch gefordert. Allianz pro Schiene forderte die Bundesregierung auf, ihr CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel bei den laufenden Haushaltsverhandlungen zum Verkehrsetat zu berücksichtigen. Kürzungen bei der Schiene tragen letztlich zum Klimakollaps bei. Der auf der 9. UN-Klimakonferenz vorgestellte Emissionsbericht der EU ist nach Angaben der Europäischen Umweltagentur viel pessimistischer als im Vorjahr, weil Deutschland, das ein Viertel aller CO<sub>2</sub>-Gase in der EU verursacht, nun wesentlich höhere Emissionen prognostiziert.

## Ausland

### Erleichterungen im Österreichtransit

#### Euro-3- und Euro-4-Lkw brauchen keine Ökopunkte

Im Österreichtransit gilt für alle Lkw, die pro Durchfahrt fünf Ökopunkte oder weniger abgeben müssen (Euro-

Klasse 3 und 4), von 2004 an freie Fahrt. Dies ist das Ergebnis des Vermittlungsverfahrens zwischen Europäischem Parlament und EU-Ministerrat über die Verlängerung des Ökopunktesystems über das Jahr 2003 hinaus. Lkw der Klasse 1 und 2, die für eine Fahrt durch Österreich sechs bis acht Ökopunkte abgeben müssen, unterliegen weiterhin der Ökopunktpflicht. Lkw mit Euro-O-Motoren sind vom Transit ausgeschlossen. Die Nachfolgeregelung verlängert sich bis maximal Ende 2006 und gilt für das gesamte österreichische Staatsgebiet.

Österreich könne nicht verpflichtet werden, das Ergebnis umzusetzen, kündigte der österreichische Verkehrsminister Hubert Gorbach an. Verzichtet die Regierung in Wien auf die Umsetzung der Ökopunktenachfolgeregelung, gibt es von Januar an keinerlei Beschränkungen des Lkw-Transits durch die Alpenrepublik mehr. Von 2004 an stehen insgesamt 6,59 Mio. Ökopunkte zur Verfügung. Das Kontingent wird in den darauf folgenden Jahren um jeweils fünf Prozent gekürzt.

*Österreich hat nunmehr tatsächlich auf die Umsetzung der Ökopunktenachfolgeregelung verzichtet, wird aber im Zusammenhang mit der Maut die Lkw schärfer prüfen.*

### Österreichische Eisenbahner streikten

Nach fast drei Tagen Streik haben die österreichischen Eisenbahner ihren landesweiten Ausstand beendet. Sie wehrten sich gegen die Zerschlagung der Bahn in Einzelunternehmen. Der Streik wurde nur dadurch beendet, dass die Regierung Zugeständnisse machte.

Die Regierung hat die Absicht, die ÖBB in vier Teile aufzuteilen (Personen- und Güterverkehrsgesellschaft, Bereich Infrastruktur Neubau, Betrieb und Unterhaltung) und wollte bei dieser Gelegenheit mit Privilegien im Dienstrecht aufräumen. Auch Entlassungen waren dabei vorgesehen. ÖBB-Mitarbeiter, die mit durchschnittlich 52 Jahren in den Ruhestand gehen, stehen unter besonderem Kündigungsschutz. Dies erschwert die Sanierungspläne.

Der nun im Detail vorliegende Gesetzesentwurf hat den Streit zwischen Regierung und Eisenbahnergewerkschaft verschärft und zu den Streiks geführt.

### Der TGV in Frankreich

Das Infrastruktur-Programm, das in die geplante Dezentralisierung und weitere Massnahmen zur Stärkung der Regionen eingebunden ist, fiel deutlich umfangreicher aus als zunächst erwartet. Viele Vorhaben sollen nun wesentlich früher umgesetzt werden als geplant. Bereits bis 2012 soll die TGV-Verbindung Richtung Bretagne bis Rennes verlängert werden. Der bestehende Hochgeschwindigkeits-Abschnitt in den Süd-Westen bis Tours soll bis Bordeaux und dann nach Spanien ausgebaut werden. Bordeaux wird dann von Paris in zwei statt bisher drei Stunden erreichbar sein.



Durch den Bau der rund 100 km langen, zweiten Stufe der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Paris und Strassburg durch die Vogesen – die erste Stufe wird 2007 fertig sein - wird Paris dann nur noch gute zwei Zugstunden von der elsässischen Hauptstadt entfernt liegen. Derzeit dauert die Fahrt noch vier Stunden. Auch die Anbindung des südlichen Elsass an das TGV-Netz Burgunds, die voraussichtlich 2006 in Angriff genommen werden soll, ist für Deutschland von Bedeutung. Damit rückt das Rhein-Main-Gebiet wesentlich näher an Burgund, Lyon und die französische Mittelmeerküste. Ebenfalls bis 2012 begonnen oder abgeschlossen werden soll die Hochgeschwindigkeitsverbindung für den Personen- und Güterverkehr zwischen Lyon und Turin, für die ein etwa 50 Kilometer langer Tunnel unter den Alpen geplant ist. Der TGV soll darüber hinaus von Nîmes nach Montpellier ausgebaut werden.

### Russische Eisenbahn privatisiert

Die Hochgeschwindigkeits-Zugverbindung zwischen Moskau und St. Petersburg ist ein Projekt, das die russische Eisenbahn seit dreissig Jahren verfolgt, jedoch nie realisieren konnte. Jetzt blinkt ein Licht am Ende des Tunnels. Die Eisenbahn wird reformiert, das Monopol öffnet sich für Wettbewerber, die auch schon ein Auge auf die Moskau-Petersburg-Verbindung geworfen haben.

Wichtigste Voraussetzung für Veränderungen im Eisenbahnwesen war die Umwandlung der russischen Staatsbahn in eine Aktiengesellschaft. Vor kurzem übernahm die neu gegründete „Offene Aktiengesellschaft Russische Eisenbahnen“ (GAG RZD) 95 % des bisher vom Eisenbahnministerium verwalteten Vermögens. Das Ministerium selbst, so kündigte Premierminister Kassjanow an, könnte im kommenden Jahr aufgelöst werden.

Die neue Aktiengesellschaft RZD verfügt über ein Betriebskapital von 1535 Mrd. Rubel (etwa 44,5 Mrd. Euro). Rund 890 Mrd. Rubel entfallen davon auf die Infrastruktur, 280 Mrd. auf das rollende Material und 193 Mrd. auf die Gebäude. Diese Zahlen basieren auf einer sich über mehrere Jahre erstreckenden Bewertung des Eisenbahnbesitzes. Mit der Gründung der Bahn-AG ist der größte Konzern des Landes entstanden. Die Bahn-Aktien befinden sich vorläufig zu 100 % in der Hand des Staates. Einen Börsengang werde es indes nicht vor 2005 geben, teilte die stellvertretende Eisenbahn-Ministerin, Anna Bjelowa, mit.

Zum Vorstandsvorsitzenden der Bahn-AG hat Präsident Wladimir Putin den bisherigen Minister, den 66-jährigen Gennadij Fadejew ernannt. Fadejew gilt als guter Fachmann und loyaler Gefolgsmann des Präsidenten. Er war bereits in sowjetischer Zeit stellvertretender Eisenbahnminister der UDSSR. 1992 bis 1996 hatte er die gleiche Funktion in der russischen Föderation inne. Erst 2002 kehrte er auf den Ministersessel zurück.

Der Bahn-AG-Chef steht einem Imperium von gewaltigen Ausmaßen vor. Das 85 000 km lange Eisenbahnnetz, nach den USA das zweitgrößte der Welt, erstreckt sich von der Grenze im Westen über acht Zeitzonen bis nach Wladiwostok. Die Eisenbahn wickelt 85 % des Güterverkehrs und 39 % des Personenverkehrs ab.

Von der Privatisierung erhofft sich die Regierung eine qualitative und quantitative Verbesserung der Transporte durch mehr Konkurrenz, den Zufluss von Investitionen für die Erneuerung des veralteten Wagenparks, mehr Transparenz im Finanzbereich und den allmählichen Abbau von Subventionen für den Nahverkehr. Im Jahr 2002 lagen die Verluste im Personenverkehr bei 1,5 Mrd. Euro. Der Reformprozess soll sich bis zum Jahre 2016 hinziehen.

Eine der dringlichsten Aufgaben für Fadejew besteht indes darin, die Engpässe bei hochwertiger Technik und bei den Ersatzteilen zu überwinden. Das rollende Material, insgesamt 635 000 Einheiten, ist zu 60 % veraltet und entsprechend reparaturanfällig. Allein in diesem Jahr fehlen 140 000 Räderpaare und Achsen.

Erste Konkurrenz im Eisenbahnverkehr, die weiter zu entwickeln sich das Ministerium für Anti-Monopolpolitik auf die Fahnen geschrieben hat, existiert bereits. So agieren im Güterverkehr rund 70 private Unternehmen, 100 sollen es bis Ende 2003 werden. Im Jahr 2002 beförderten private Firmen 153 Mio. Tonnen Fracht und hatten damit einen Anteil von etwas über 14 % am gesamten Güterverkehr.

### Railion nun auch in der Schweiz aktiv

Neue Route für Verkehre Deutschland - Vorarlberg via Konstanz, Romanshorn und Rorschach schont die Umwelt

Rund 20 Railion-Güterzüge pro Woche nehmen im Verkehr Deutschland / Österreich seit Anfang Oktober planmäßig die umweltfreundlichere – weil durchgehend elektrifizierte – Route durch die Schweiz am Bodensee entlang. Bisher fuhren die Züge von Rangierbahnhöfen in Deutschland mit Dieseltraktion über Lindau nach Österreich.

Railion verfügt als erstes nicht-schweizerisches Eisenbahnverkehrsunternehmen über die erforderliche Sicherheitsbescheinigung, die ihr durch das Bundesamt für Verkehr erteilt wurde. Lokführer aus Deutschland und der Schweiz führen die Züge durchgehend von Deutschland bis zur schweizerisch-österreichischen Grenze. Railion entrichtet für die Trassenbenutzung in der Schweiz Gebühren, die der Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur zugute kommen.

### VCÖ: Lkw decken ihre Wegekosten nicht

Der Straßengüterverkehr in Österreich deckt seine Wegekosten nur zu 35 %. Das behauptet der Verkehrsclub

Österreich (VCÖ) in seiner Prognose der für alle Verkehrsträger in der Alpenrepublik 2003 anfallenden Kosten. Für den Straßengüterverkehr ergebe sich ein Defizit von jährlich 1,66 Mrd. Euro. Selbst nach Einführung der Lkw-Maut, die jährlich rund 600 Mio. Euro bringen soll, bliebe noch eine große Lücke. Der VCÖ hat die Kostenentwicklung der Verkehrsträger anhand der Ausgaben für Infrastrukturbau, -finanzierung und -erhaltung sowie für den Fahrzeugbetrieb, Unfälle, Umwelt und Gesundheitsschäden sowie Staus untersucht. Setzt sich der bisherige Trend fort, so der Verband, werden diese Gesamtkosten bis zum Jahr 2020 sogar auf 68 Mrd. Euro steigen. Steuert die Verkehrspolitik dagegen, hält der VCÖ aber auch einen Rückgang der Kosten auf 40,8 Mrd. Euro für realistisch.

## **SBB Jahresabschluss 2002**

12 Mio. CHF beträgt der Konzernverlust der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für 2002. Besonders die Rückstellungen für die Pensionskasse (183 Mio. CHF) sollen das Ergebnis belastet haben. Der Betriebsertrag konnte im vergangenen Jahr um 293 Mio. CHF oder 4,8 % auf 6,324 Mrd. CHF gesteigert werden. Allerdings kletterte der Betriebsaufwand um 5,9 % auf

6,13 Mrd. CHF. Im operativen Geschäft verzeichnete der Personenverkehr ein Rekordjahr. Die Verkehrsleistung nahm um 6,6 Prozent auf 14,24 Mrd. Pkm zu. Insgesamt erzielte dieser Bereich einen Ertragsüberschuss von 113,7 Mio CHF (2001 80,4 Mio CHF). Der Güterverkehr dagegen sank mit 9,74 Mrd tkm und 54,9 Mio transportierten Tonnen unter den Vorjahreswert von 10,5 Mrd tkm/59 Mio t.

## **NBS Madrid - Lleida in Betrieb**

Am 11. 10. 2003 ging mit dem Abschnitt Madrid - Zaragoza - Lleida der erste Teil der Hochgeschwindigkeits-Neubau-strecke Madrid - Barcelona in Betrieb. Zwischen Madrid und Lleida verkehrten bisher lediglich vier Züge pro Tag. Neu umfasst das Angebot täglich vier AVE-Züge und sechs Züge der Gattung „Alaria“. Dies sind Züge der Bauart Talgo XXI die in Lleida von der normalspurigen Hochgeschwindigkeitsstrecke auf das Breitspurnetz wechseln und nach Barcelona weiterfahren. Bis anhin dauerte die Fahrt von Barcelona nach Madrid vier Stunden 49 Minuten (schnellste Verbindung). Seit dem 11. Oktober benötigt der schnellste Zug für diese Strecke noch zwei Stunden 40 Minuten.

## **Französisches Milliardenprogramm für die Infrastruktur**

Die französische Regierung hat ein ehrgeiziges Programm zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vorgestellt. Bis 2012 soll es 20 Mrd Euro kosten.

Es handelt sich zunächst um 21 Projekte, die vor allem dem Bau und Ausbau von Hochgeschwindigkeitsstrecken für den Schnellzug TGV zugute kommen sollen. Daneben sind auch neue Autobahnen, die gezielte Entwicklung regionaler Entwicklungspole sowie der Ausbau von Häfen, etwa in Marseille, und von Kanälen – die Anbindung von Paris an die Benelux-Staaten – geplant. Bis 2025 will die Regierung sogar insgesamt 50 Infrastruktur-Vorhaben realisieren.

Premierminister Jean-Pierre Raffarin erwartet bis 2012 etwa 50 000 neue Arbeitsplätze durch die Projekte. Realisiert werden sollen sie durch die neu gegründete Agentur zur Finanzierung von Transport-Infrastrukturen. Alimentiert werden soll die Agentur aus staatlichen Zuschüssen, die bis 2012 einen Umfang von rund sieben Mrd Euro erreichen könnten, sowie aus den ihr vollständig zufließenden Dividenden der mehrheitlich staatlichen Autobahnbetreiber.

Wirtschaftsminister Francis Mer hat sich mit seinem Wunsch, diese Gesellschaften vollständig zu privatisieren, was dem Staat Verkaufserlöse von acht bis zehn Mrd Euro eingebracht hätte, nicht durchsetzen können. In diesem Jahr kann der französische Staat mit rund 140 Mio Euro an Dividenden rechnen. Verkehrsminister Gilles de Robien erwartet jedoch in den kommenden 30 Jahren Dividendenzahlungen von insgesamt 35 bis 39 Mrd Euro.

Bis 2025 sollen weitere Projekte, darunter eine Hochgeschwindigkeitsstrecke entlang der Mittelmeerküste von der spanischen an die italienische Grenze auf den Weg gebracht werden.

In einer ersten Stellungnahme zeigten sich vor allem elsässische Politiker hoch zufrieden mit der Entscheidung der Regierung und mahnten baldige, konkrete Schritte an. Dagegen löste der Verzicht auf die allgemein erwartete Privatisierung von Autobahngesellschaften an der Pariser Börse Enttäuschung aus.

## **SNCF auch 2003 mit Verlust**

Die französische Staatsbahn SNCF erwartet für das 2002 einen Verlust von 300 Millionen Euro. Leicht steigenden Umsätzen im Personenverkehr stehen sinkende Einnahmen in den Bereichen Güterverkehr und Infrastruktur gegenüber. Im Jahr 2002 hat die SNCF einen Verlust von 183 Millionen Euro erwirtschaftet.

## **Railion zieht vor Gericht**

Die zur Stinnes AG und somit zur Deutschen Bahn AG gehörende Güterbahn RailionNederland (zuvor Railion Benelux, zuvor NS Cargo) hat gegen die niederländische Infrastrukturbehörde Prorail Klage eingereicht mit der Begründung, Railion würde bei der Zuteilung von Trassen

benachteiligt. Prorail habe nicht nur viele angefragte Trassen geändert, sondern vornehmlich während der Hauptverkehrszeit diese auch gänzlich verweigert. Konkret geht es hauptsächlich um die Kohlentransporte von den Häfen zu den deutschen Kraftwerken, die dieses Jahr wegen des niedrigen Wasserstandes des Rheins besonders intensiv waren. Railion wirft Prorail vor, bei der Zuteilung von Trassen den Personenverkehr zu bevorzugen (was freilich eine grundlegende Bedingung für einen attraktiven Personen(takt)verkehr ist). Die Trassenverwaltung und -zuteilung müsse von einer neutralen, unabhängigen Stelle erfolgen. Der zuständige Richter hat die beteiligten Parteien Railion, Prorail und NS Reizigers, die Personenverkehrssparte der Niederländischen Eisenbahnen, aufgefordert, sich um eine gütliche Einigung zu bemühen.

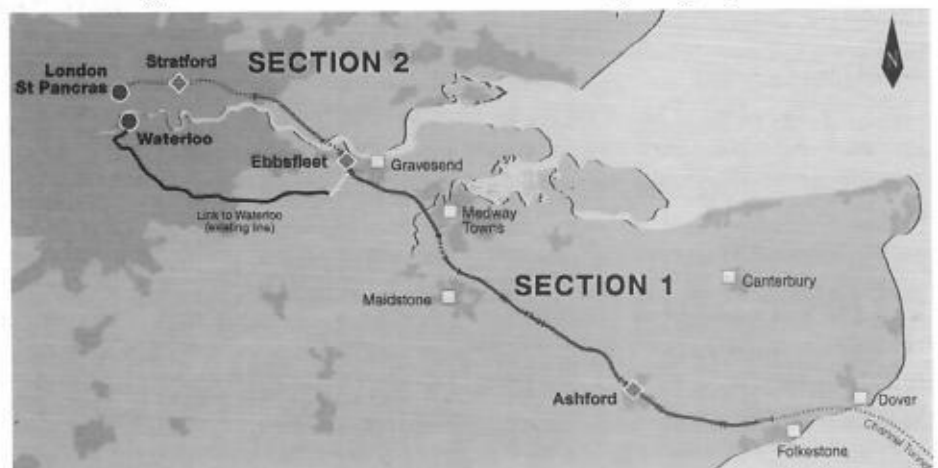
*GRV: Schwierigkeiten bei der Trassenvergabe gibt es also auch im Ausland.*

### Anschluss Londons an den Kanaltunnel

Die erste Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke in England steht kurz vor der Fertigstellung. Am 26.9.03 wurden die ersten 74 km der Neubaustrecke (Sektion 1 (Siehe Bild - E Revue Seite 11/2003 S.480) dem Verkehr übergeben.

Für den Eurostar bedeutet dies eine Fahrzeitverkürzung von rund 20 Minuten. Die Züge beginnen und enden im Bahnhof Waterloo. Wenn die 2. Sektion im Jahre 2007 eröffnet ist, werden nochmals 15 Minuten eingespart. Dabei muss die Themse bei Ebbsfleet unterfahren werden. Endbahnhof wird dann St. Pancras. Diesen Teil werden dann auch Nahverkehrszüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h in Richtung Kent befahren. Die gesamte Neubaustrecke ist 109 km lang und wird einen 19 km langen Tunnel (Bereich London) und einen 2,8 km langen Tunnel (Themseunterfahrung) haben, die jeweils mit zwei eingleisigen Röhren gebaut werden. Auf der Sektion 1 ist ein 3,2 km langer Tunnel gebaut worden. Abgesehen vom langen Londoner Tunnel, der mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h befahren werden darf, ist die Strecke für 270 km/h trassiert. Die maximale Steigung beträgt 25 ‰, der kleinste Kurvenradius 1500 m. Die maximale Achslast beträgt 22 t. Die Stromversorgung geschieht mit 25 kv/50 Hz. Die Neubaustrecke werden auch Güterzüge befahren.

Auf dem Abschnitt der Sektion 1 verkehren seit dem 28.9.03 zwischen Waterloo International und Paris 14 Züge und nach Brüssel 8 Züge im Stundenintervall, aber nicht zu fixen Abfahrtszeiten. In Tagesmitte werden zusätzlich Zwei-Stunden-Intervall-Züge eingelegt.



Eisenbahnrevue 11/03



Eine Eurostarverbindung von London nach Paris beträgt zur Zeit 2 Stunden und 35 Minuten (Durchschnittsgeschwindigkeit 190 km/h).

## Bahnlinie nach Tibet

Der Bau der umstrittenen Eisenbahnlinie von China nach Tibet kommt nach chinesischer Angaben zügig voran. Die so genannte Qing hai-Tibet-Eisenbahn verbindet Xining, die Hauptstadt der Provinz Qinghai, mit der tibetischen Hauptstadt Lhasa. Mit dem Bau des ersten Teilstücks von Xining nach Germu wurde bereits im Jahre 1984 begonnen. Seit dem Sommer 2002 wird am 1142 km langer Abschnitt von Germu nach Lhasa gearbeitet. Diese Strecke verläuft grösstenteils in Höhen über 4000 m und überquert das gut 5000 m hohe Tanggula-Gebirge. Bis zum Herbst 2003 waren bereits knapp 300 km Schienen verlegt.

## Anschluss von Eilat an das israelische Eisenbahnnetz

Thoma

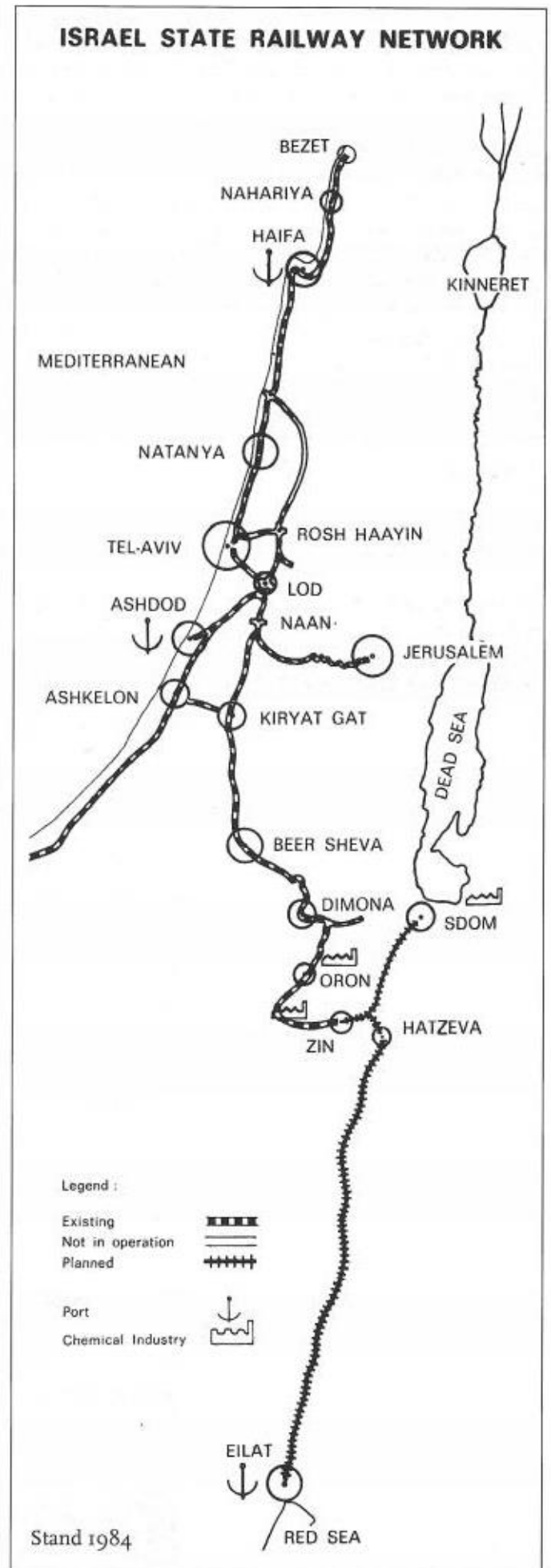
Ende des Jahres 2003 ging die Nachricht durch die Presse, Israel erwäge den Anschluss von Eilat an das israelische Eisenbahnnetz.

### 1. Rückblick

Im Jahre 1999 konnte Israel das 50-jährige Jubiläum der Israelischen Eisenbahnen (IR) feiern. Haifa (im Norden) war erster Kristallisationspunkt der IR. Bereits 1949 konnte Tel Aviv angebunden werden. Im Laufe der Jahre folgten weitere Strecken. Die als Schmalspurstrecke 1892 gebaute Strecke von Lod nach Jerusalem ist unter Beibehaltung der ungünstigen Trassierung auf Normalspur umgebaut worden. Ihre Bedeutung ist gering, denn mit dem Auto geht es wesentlich schneller. Nur einmal war sie wichtig als sie bei einem Schneefall einspringen konnte. Die Autos waren im Schnee stecken geblieben. Das liegt schon lange zurück.

Ein grösserer Meilenstein war 1993 die Eröffnung des so genannten „Ayalon Rail Corridors“, der durch Tel Aviv führt und das Nordnetz mit dem Südnetz verbindet. Bis Ende 1998 wurde die Strecke Haifa - Tel Aviv - Lod zweigleisig ausgebaut. Hier wickeln die IR rund 40 % ihres Verkehrs ab. 1998 rechnete man mit etwa 7 Mio Reisenden/Jahr. Die Südstrecke nach Beer Sheva wurde und damit die Reisezeit von 1 Stunde 50 Min auf 50 Min verkürzt und eine 5 km lange Strecke zum zentralen Busbahnhof gebaut. Die IR umfassen ein Netz, das 1977 500 km lang war.

Man muss jedoch wissen, dass im Personenverkehr das wesentliche Beförderungsmittel nicht die Bahn sondern der Bus ist. Die Cooperative Egged ist mit etwa 4000 Bussen wahrscheinlich das grösste Busunternehmen der Welt. Mit staatlicher Unterstützung muss sie jede Siedlung



in Israel mindestens einmal am Tag anfahren. Egged wollte auch die lukrative Strecke von Haifa nach Tel Aviv übernehmen. Dies wurde jedoch verhindert, im Gegenteil die Eisenbahn gewann an Bedeutung, als sie 1988 mit den Häfen vereinigt wurde (Hafen- und Eisenbahnverwaltung). Die Bahn erhielt erstmals vom Staat Investitionsmittel zur Verbesserung des Fahrzeugparks.

## 2. Planungen

1956 konnte man also bereits im Süden bis nach Beer-Sheva in der Wüste Negev fahren. Die Linie wurde 1965 - 1970 bis nach Oron verlängert. Letztere Strecke diente ausschliesslich der Abfuhr von Phosphat aus den dortigen Werken. Aus dem gleichen Grund kam 1977 die Verlängerung nach Har Zin. Um das Phosphat besser an das Mittelmeer fahren zu können, wurde 1982 zwischen der Beer-Sheva-Linie und der Strecke an der Mittelmeerküste eine Querverbindung zum Hafen Ashdod gebaut. Südlichster Bahnpunkt ist nunmehr Har Zin.

Die Planungen, Har Zin zum einen mit dem Toten Meer (Sdom) und zum anderen mit Eilat zu verbinden, gehen weit zurück.

Die Bahnexperten Dietrich Regling und Reimar Voss haben sich im Auftrag der „Listgesellschaft“, benannt nach Friedrich List, dem Eisenbahnpionier (gest. 1848), mit der Bahn der drei Meere (Mittel-, Totes und Rotes Meer) befasst. *Ihr Gutachten ist als Buch 1963 erschienen (J.C.B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen 1953. Die Gutachter empfahlen u. a. den Bau der Bahn nach Eilat.*

Auch anlässlich des Besuchs einer Beratungsgruppe aus Deutschland in 1976, an der auch der Autor beteiligt war, engagierte sich der damalige Generaldirektor der IR, Herr Tzafiri, besonders stark für die Weiterführung des Bahnbaues.

Die IR haben 1984 ein ausführliches Gutachten erstellt und sich für den Bahnbau ausgesprochen. Die Strecken sind gegenüber unseren Verhältnissen eigentlich recht kurz. Von Har Zin zum Toten Meer sind es nur 40 km und von Har Zin nach Eilat 175 km, sodass die Investitionen gar nicht so gross wären. Die IR errechneten das wahrscheinliche Verkehrsaufkommen und die Kosten (1984 186 Mio US\$). Auch die Fahrzeugkosten enthält die Studie. Die Strecke sollte nicht nur dem Güterverkehr sondern auch dem Reiseverkehr dienen.

Immer bestand die Hoffnung, mit einer Verbindung von Eilath und Ashdod einen Weg (Landbrücke) zu besitzen, der im Falle einer Sperrung des Suezkanals hilfreich sein könnte. Im übrigen gäbe es die Möglichkeit, in Akaba den Anschluss an die Akababahn (Jordanien) aufzunehmen.

Leider ist ausser Untersuchungen bis heute nichts aus dem Projekt geworden. Man kann nur hoffen, dass es endlich den Israelis gelingt, diesen auch aus Umweltgründen m.E. vernünftigen Bahnausbau zu realisieren.

## Nachtrag:

Der Autor hatte im Jahre 1976 Gelegenheit, die IR und den Streckenverlauf nach Eilat in einer kleinen Kommission des BMV auf Grund einer Bitte von Israel zu studieren. Ein Teilaspekt dabei war der Oberbau. Den IR wurde von den dreiteiligen Schwellen, die auf der Strecke Haifa - Tel Aviv und beim Neubau nach Har Zin (Belgische Franki-Bagon-Schwellen, die in Lizenz in Israel hergestellt wurden) verwendet wurden, abgeraten. Wir sprachen auch über die Wadis. Die Wadi, die nur recht selten Wasser führen aber dann Sand und Geröll mit sich reissen, verlangen besondere Vorkehrungen beim Bahnbau (Absitzbecken, Durchlässe und Brücken). Bei der Strasse wird das Geröll in Kauf genommen. Vermurte Strassen werden durch Bulldozer in Kürze gereinigt.

## Kehrtwende bei britischer Bahn

Die sieben Privatfirmen, die bisher mit der Wartung des britischen Schienennetzes beauftragt waren, müssen ihre Aufträge an den gemeinnützigen britischen Schienennetzbetreiber Network Rail zurückgeben. Nach einer Serie schwerer Unfälle mit zahlreichen Toten teilte das staatliche Unternehmen jetzt mit, es werde die Wartungsarbeiten an dem Schienennetz künftig selbst durchführen. Network Rail übernimmt dazu 18500 Arbeiter der privaten Wartungsunternehmen und will damit 300 Millionen Pfund (432 Millionen Euro) bei den Wartungskosten einsparen. Gewerkschaftsvertreter sagten, damit sei der erste Schritt in Richtung auf eine Neuverstaatlichung der Eisenbahn getan. Dies werde die Sicherheit enorm verbessern. Verkehrsminister Alistair Darling betonte jedoch, das alte Staatsunternehmen British Rail werde nicht wieder erstehen. Das Beste sei eine Partnerschaft zwischen Staat und Privatwirtschaft. Die Entscheidung gilt als wichtigster Einschnitt seit der umstrittenen Privatisierung der britischen Bahn vor etwa 15 Jahren.

Einer Mitteilung des Unternehmens zufolge handelt es sich um die bedeutendste Restrukturierung der britischen Eisenbahn seit 1994. British Rail war 1996 privatisiert worden. Die Wartung des Schienennetzes lag zuletzt in der Verantwortung von sieben Privatfirmen. Das Gesamtgeschäftsvolumen der Wartungsaufträge lag 2002 bei 1,2 Mrd. GBP. Seit der Privatisierung der britischen Bahn gab es sechs schwere Unfälle mit insgesamt 60 Toten. Dies hatte die Kritik beflügelt, wonach bei der Privatisierung Sicherheit dem Profit geopfert werde.

## Italienische Zugsicherung mit Eurobalisen

Italien kennt, abgesehen von den Versuchen mit ETCS Level 2 für die Direttissima Roma - Napoli, bisher nur auf Hauptstrecken eine klassische Zugsicherung Blocco Automatico a Correnti Codificate (BACC) mit Schienenstromkreisen niedriger Frequenz und der „Ripetizione dei

Segnali“ in den Führerräumen der Lokomotiven. Dieses System ist für eine erhoffte spätere einmännige Führung der Triebfahrzeuge ungenügend. Der italienische Infrastrukturbetreiber Rete Ferroviaria Italiana (RFI) hat sich als Ersatz nicht für ETCS Level 1 entschieden, sondern für die Kombination des bestehenden Systems mit Euroblisen, jedoch mit einem national definierten Telegrammaufbau. 4000 Streckenkilometer und alle Triebfahrzeuge sollen mit dem „SCMT“ genannten System ausgerüstet werden. Im September 2003 fanden auf der Strecke Milano - Chiasso Abnahmefahrten statt.

*Die GRV meint, dass mit diesem System den Forderungen nach Interoperabilität nicht entsprochen wird. Grenzüberschreitende Züge müssen dann künftig mit diesem Zugbeeinflussungssystem ausgerüstet werden, doch scheint das von der EU favorisierte System ETCS noch nicht störungsfrei zu arbeiten. Die Schweiz hat es wieder auf einer Versuchsstrecke ausser Betrieb genommen.*

### **Transrapid: Neues aus Shanghai (Stand Nov. 2003)**

Die Resonanz ist beachtlich: 116 000 Passagiere sind bislang mit dem Transrapid gefahren, der Anfang 2003 den Probetrieb in Shanghai aufnahm. Acht Minuten braucht die Magnetschwebbahn für die 30 Kilometer lange Strecke von der Longyang Road bis zum Pudong International Airport. Im Begegnungsverkehr rasen die Züge in wenigen Metern Entfernung mit einer Geschwindigkeit von 860 km/h aneinander vorbei.

Stets schwingt die Hochachtung vor der deutschen Spitzentechnologie mit, wenn Fan Mo, Leiter des National Maglev Transportation, Engineering Research and Development Centers, einem speziell mit der Magnetschwebetechnik befassten Forschungsinstitut des Eisenbahnministeriums, über seine bisherigen Erfahrungen mit dem Transrapid berichtet. Allerdings bedient er sich dabei einer Formel, die westliche Gesprächspartner dazu verleiten könnte, sich in falscher Sicherheit zu wiegen. Wer den Aussagen des stets freundlich und korrekt auftretenden Direktors mit mehr Aufmerksamkeit folgt, sieht ein Warnlämpchen nach dem anderen aufleuchten.

Tatsächlich wurde Beachtliches geleistet: Nach der Entscheidung für die Referenzstrecke in Shanghai wurde innerhalb von nur neun Monaten die Trasse mit ihren 2551 bis zu 80 Meter tief im Untergrund verankerten Stahlbeton-Hybridträgern verlegt. Schon 2004 soll der Transrapid zehn, im Jahr 2010 bereits 20 Millionen Passagiere von und zum Flughafen befördern. Zwei Verlängerungen werden geplant, nach Westen 7 km zum Messengelände, nach Osten 30 km zum Freihafen.

Schmorschäden, die an den Kabelwicklungen eines der Magnetmotore aufgetreten sind, wurden schnell behoben. Es wird verstärkt Druck auf Siemens und Thyssen-Krupp ausgeübt, einem grösseren Eigenproduktionsanteil in

China zuzustimmen. Die Chinesen wollen nicht nur den Fahrweg sondern auch andere Komponenten selbst bauen.

Thyssen und Siemens ihrerseits geben für die Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems nur Gewähr, wenn die Stahlbetonträger Toleranzen von einem Zehntelmillimeter nicht überschreiten. Die Präzision ist teuer. Weil auf den nächsten Streckenabschnitten der Aufwand pro Kilometer Fahrweg (bislang rund zehn Millionen Euro) um die Hälfte gesenkt werden soll, ist bei den Ingenieuren des Maglev Research and Development bereits ein Anpassungssystem in Arbeit, das grössere Abweichungen erlaubt.

Mit Klimaanlage, Innenausstattung und Geräuschpegel ist man nicht zufrieden.

Die einfache Fahrt wird 5 Euro kosten. Die Fahrt mit dem Taxi dauert viermal so lang und kostet 6,5 Euro.

**Die Magnetschwebbahn Transrapid hat auf der Strecke in Shanghai, die jetzt halbtags verkehrt, einen Geschwindigkeitsrekord von 501 km/h erreicht.**

Das japanische Magnetschwebesystem hat diesen Rekord jedoch mit 580 km/h übertroffen.



**Günther Krause**, Ex-Bundesverkehrsminister, wurde am 13.9. 50 Jahre.

**Dr. Konrad Scharl**, ehemaliger Hauptgeschäftsführer des Landesverbandes Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen, ist am 7.9.03 im Alter von 70 Jahren verstorben.

**Dirk Fischer**, verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion, vollendete am 29.11. sein 60. Lebensjahr.

**Friedrich Smaxwil**, Mitglied des Bereichsvorstandes bei Siemens Transportation, ist neuer Präsident des Verbandes der Bahnindustrie Deutschland. Er löst den bisherigen Präsidenten Dr. Dieter Klumpp ab.

**Klaus Daubertshäuser**, Mitglied des Holding Vorstandes der DB AG – verantwortlich für das Ressort Marketing, wurde am 16.10.03 60 Jahre als.

**Prof. Dr. Dr. Endre Kerkapoly** ist am 20.9. in Budapest im Alter von 79 Jahren verstorben. Er war in Bahnkreisen und vor allem Mitgliedern der DVWG bekannt.

**Prof. Dr.-Ing e.h. Gerhard Heimerl** gab am 31.12.03 die Präsidentschaft bei der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) an Heiner Hautau ab.

**Ralf Klein-Bölting**, Tchibo-Vorstandsmitglied, wird am 1.2.2004 Generalbevollmächtigter für das Konzernmarketing der DB. Klein-Bölting wird dem Vorstandressort „Marketing und politische Beziehungen“ angehören.

**Werner Dollinger**, ehemaliger Bundesverkehrsminister und Beiratsmitglied der GRV, feierte am 10.10.2003 seinen 85. Geburtstag. Die GRV hat dem Jubilar zu diesem Geburtstag herzlich gratuliert und ihm gedankt, dass er der GRV bis heute die Treue gehalten hat.

**Dr.jur. Manfred Strobel**, Ministerialdirigent a. D., früher in der ehem. Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn für den Güterverkehr zuständig und anschliessend Geschäftsführer des Amtlichen Bayerischen Reisebüros, ist am 30.11.03 im Alter von 79 Jahren verstorben.

Von Dr. Volkhard Jung, Karlsruhe

### Auf dem richtigen Gleis? – Bahn zwischen Privatisierung und Öffentlichem Auftrag

In Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis Verkehr und Umwelt – Umkehr e. V. – und der Expertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn fand vom 26. 09. - 28. 09. 2003 in der Ev. Akademie Herrenalb eine verkehrspolitische Tagung statt.

Die Referenten dieser Tagung waren den bahnpolitisch Engagierten schon lange bekannt: Z.B. Prof. Dr. H. Holzapfel, Prof. Dr. H. Monheim, auch der Autor des Buches „Eisenbahn und Autowahn“, Dr. W. Wolf; Prof. Dipl.-Ing. D. Bodack kannten die meisten Teilnehmer als den Schöpfer der Interregio-Wagen und als langjährigen Referenten der Horber Schienen-Tage.

Weniger bekannt in diesem Kreise war vielen Prof. Dr. W. Hesse, Fachbereich Mathematik und Informatik der Universität Marburg, er sprach über „Optimierung und Bewertung von Taktfahrplänen“.

Wegen der Wichtigkeit seiner Arbeiten möge hierüber zuerst berichtet werden: Um einen grösstmöglichen Anteil des Personenverkehrs auf die Eisenbahn zu locken, sind keineswegs extrem teure und schnelle Punkt-zu-Punkt-Verbindungen nach dem System „Nabe und Speiche“ anzustreben, sondern kürzestmögliche Bahnverbindungen im gesamten Bahnnetz durch Optimierung von Taktfahrplänen. So nützen Fahrzeitverkürzungen nichts, wenn diese nicht in den Takt hineinpassen.

Wenn bei konstantem Aufkommen an Reisenden und gleichbleibender mittlerer Reiseweite der Fahrgäste die Summe der Reisezeiten aller Fahrgäste ein Minimum wird, wäre das Ziel eines flächendeckenden Eisenbahnverkehrs erreicht, das Ballungstendenzen von schnellen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen entgegenwirkt und ländliche Räume hinsichtlich der Schienenverkehrsgunst nicht benachteiligt. Wahrscheinlich würden für die Realisierung dieses Zieles weitaus weniger Investitionskosten ausreichen als die hohen Kosten der derzeit bevorzugten schnellen Neubaustrecken.

Ein Wissenschaftlicher Mitarbeiter des Öko-Instituts Freiburg, W. Loose stellte ein Szenario für einen künftigen möglichen Verkehr vor, bei welchem der Automobil-Verkehr leicht rückläufig wäre, aber der Eisenbahnverkehr die doppelte Verkehrsleistung, gemessen in Pkm, erbrächte. Es erhob sich die Frage, ob die jetzige DB AG diese Verkehrsleistung überhaupt erbringen könnte. Antwort: Mit einem Bruchteil der Investitionen für teure schnelle Neubaustrecken könnten Engpässe im Netz beseitigt werden und das Netz könnte ertüchtigt werden, besonders durch

Ausbau von Nebenstrecken, die 2 doppelte Verkehrsleistung zu erbringen. Auch auf diesen Nebenstrecken würden dann attraktive Fahrzeiten resultieren, und die Hauptstrecken würden nicht unbedingt stärker belastet werden. Eine weitgehende Flächenerschließung wäre damit gewährleistet.

W. Moser, Leiter der Abteilung Internationale Beziehungen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), zeigte schließlich, wie die Bahnpolitik in der Schweiz die Fläche in der Bedienung ganz und gar nicht zu kurz kommen läßt. Während in der Schweiz der Fernverkehr kostendeckend betrieben werden kann, beträgt der Kostendeckungsgrad im Nahverkehr und in der Fläche immerhin ca. 70 %.

In Diskussionen wurde immer wieder deutlich, daß bei Betrachtung der Betriebskosten auf einer Strecke, besonders dann, wenn sie neu erstellt wurde, die Kapitalkosten, die für den Neubau bzw. Ausbau erforderlich waren, dem Betreiber angelastet werden müssten. Ob diese Kosten auf den Fahrgast abgewälzt werden können, ist dann eine andere Frage. Bei einer Anlastung der Kapitalkosten auf den Fahrgast müsste z.B. der Fahrgast auf der schnellen Neubaustrecke von Frankfurt-Flughafen nach Köln 34 Euro als Aufpreis zahlen. Da dann aber der Zustrom an Reisenden stark zurückgehen würde, verlangt man nur einen halb so teuren Aufpreis von 17 Euro.

Diese Neubaustrecke von Flughafen Frankfurt nach Köln sollte ursprünglich nur 4 Mrd Euro kosten. Schliesslich war sie aber um 50 % teurer und kostete 6 Mrd Euro.

Ein besonders krasses Beispiel ist die geplante Neubaustrecke von Erfurt nach Leipzig. Diese Strecke würde 3 Mrd Euro kosten und wäre ca 100 km lang. Gegenüber der alten Führung über die Saale-Bahn, über Naumburg und Weissenfels, könnten ca. 30 Minuten Fahrzeit eingespart werden. Die eingesparte Fahrzeitminute würde dann Investitionskosten von 100 Mio Euro verursachen. Dieser Betrag wäre bei der hochbelasteten Neubaustrecke Frankfurt - Köln gerade noch tragbar, nicht jedoch, wenn auf dieser neuen Strecke Erfurt - Leipzig nur ein ICE-Zug pro Stunde und Richtung verkehren würde.

Besondere Ironie: Ein drittes Gleis wurde zwischen Naumburg und Weissenfels abgebaut. Mit relativ geringen Kosten im Vergleich zur Neubaustrecke hätte sich dieses dritte Gleis über Naumburg bis Grossheringen (Abzweig Saaleck) verlängern lassen können.

Die Gesamtkosten der ganzen Strecke Nürnberg - Erfurt - Leipzig kämen auf 8 Mrd Euro Gesamtkosten.

Wenn die DB AG nur mit erheblichen Zuschüssen der öffentlichen Hand die Börsenfähigkeit erreicht, so wäre das eine falsche Rechnung, denn die nicht berechneten Kapitalkosten würden unberücksichtigt bleiben.

Die DB AG kann gar nicht börsenfähig werden. Diese Bahn muss vielmehr in der öffentlichen Hand bleiben, wie

das positive Beispiel der SBB zeigt. Durch Flächendeckung wird in der Schweiz der Ballungstendenz entgegengewirkt, wie sie beim Konzept „Nabe und Speiche“ droht. Nie wird es in der Schweiz einen Börsengang der SBB geben.

*Die GRV ist hier folgender Meinung:*

*Wo wäre die DB am Markt geblieben, wenn sie keine Neubaustrecken gebaut hätte. Nur mit optimierten Takten kann man keine moderne Bahn betreiben, wenn nicht infrastrukturelle Massnahmen daneben durch geführt werden.*

*Streckenausbauten vorhandener Strecken für hohe Geschwindigkeiten sind i.d. Regel teurer als Neubaustrecken, weil sie meist unter dem rollenden Rad durchgeführt werden müssen.*

*Die Bahn hat für die NBS Köln - Rhein-Main auch verlorene Baukostenzuschüsse erhalten, die in die Rechnung der Kapitalkosten nicht eingehen dürfen.*

*Die Führung vor allem des Güterverkehrs über Nebenstrecken ist äusserst problematisch. Wenn das so einfach wäre, hätte die Bahn diese Möglichkeit angesichts der vielen Engpässe im Netz sicher genutzt.*

*Der Anteil der Umsteiger in Knoten zum Umsteigen in Anschlusszüge wird meist überschätzt, denn die Knoten sind vielfach auch das Reiseziel.*

*Zur NBS Erfurt und Nürnberg haben Stolpe und Mehdorn erklärt, dass sie auch von Güterzügen befahren werden soll.*

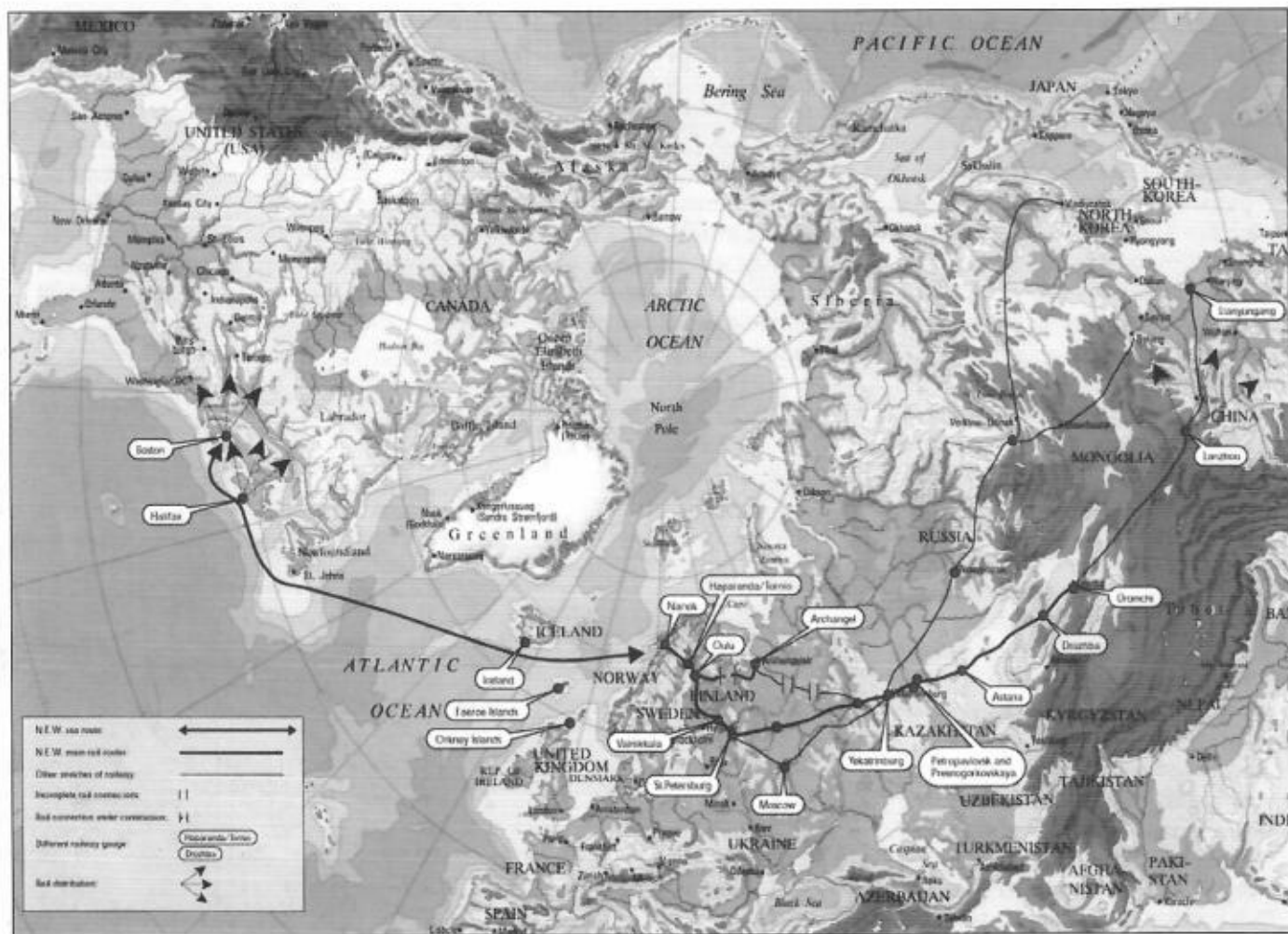
*Insgesamt ist die GRV der Auffassung, dass es ist befremdlich ist, dass die DB und nicht die Politik dafür kritisiert wird, dass sie nur unternehmerische Ziele verfolgt. Wer angesichts der Marktwirtschaft die Gemeinwohlverpflichtung der Bahn unter der Überschrift Flächenbahn wieder einführen will, muss auch für eine entsprechende Finanzierung sorgen.*

## Literatur

Im Ritzau KG – Verlag Zeit und Eisenbahn ist das Buch „Die Bahnreform – eine kritische Sichtung“ mit Beiträgen von Ritzau, Oettle, Pacht und Stoffels in 2003 erschienen. Es hat 408 Seiten und kostet 28,- Euro (ISBN 3-935101-04-X).

*Durch die Vielschichtigkeit der Beiträge wird das Buch zu einem hochinteressanten und brisanten, bis ins Detail informativen Werk.*

## Entwicklung des interkontinentalen „N.E.W.“-Korridors auf Initiative der UIC



### Impressum

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

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

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

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

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

Lieber Leser!  
 Ohne Ihre Spende  
 können wir die  
 GRV-Nachrichten  
 nicht mehr  
 weiterführen!

### In eigener Sache:

Die GRV ist zur Fortsetzung ihrer verkehrspolitischen und verkehrswissenschaftlichen Arbeit dringend auf Spenden angewiesen. Auch Anzeigen in den GRV-Nachrichten würden uns sehr helfen. Wenn Sie die Arbeit der GRV unterstützen wollen, so können Sie dies durch Überweisung einer Spende (sie ist steuerlich absetzbar) tun:

**Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e. V.**  
 Postscheckamt Essen, Konto 63284-431, BLZ 360 100 43