

# 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

## Leitartikel

### Trennung von Fahrweg und Betrieb Soll die Deutsche Bahn zerschlagen werden?

Thoma

#### 1. Stimmen zum Thema

Die **Süddeutsche Zeitung** berichtet am 1.2.04 unter der Überschrift „Bahn meldet Kurzarbeit an“:

... „Die Abgeordneten aller Fraktionen sprachen sich vehement für eine Trennung des Bahnbetriebs vom Schienennetz aus. Dies lehnen jedoch die Bundesregierung und Bahnchef Mehdorn ab. Verkehrsstaatssekretärin Angelika Mertens (SPD) versuchte zu beschwichtigen. Es werde „nichts aus dem Handgelenk entschieden“. ...

Aber auch der **Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLV)** meint in seiner Stellungnahme zum Entwurf des „Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“, den die Bundesregierung Mitte Dezember vorgelegt hat, den Rat geben zu müssen, Netz und Betrieb der Deutschen Bahn stärker zu trennen. Dass diese Trennung nicht weitergeht, hält der DSLV für den „Webfehler der Eisenbahnstrukturreform von 1994“. Weiter meint der Verband: Die Bahn solle einerseits im Betrieb effizient wirtschaften und andererseits im Netz strukturpolitische Aufgaben erfüllen. „Dieser Widerspruch lässt sich nur durch eine strikte Trennung der beiden Unternehmensbereiche auflösen.“...

Auch anlässlich der Veranstaltung „10 Jahre Bahnreform“ im März dieses Jahres wurden Stimmen laut, die behaupten, dass die Bahnreformer von einst einen groben Webfehler begangen hätten: Die Bahn hätte aufgespalten werden müssen in einen privatwirtschaftlichen Bahnbetrieb zur Beförderung von Personen und Gütern und in eine staatliche Gesellschaft, die für das Bundesschienennetz verantwortlich ist.

Dr. **Wilhelm Pällmann** sagte auf einem parlamentarischen Abend am 5.2.04 u.a.: „Eine zentral geführte Einheitsgesellschaft widerspricht eindeutig den Vorgaben für die zweite und dritte Stufe der Bahnreform“. (Hier hat

## Inhalt (u.a.)

### Leitartikel

Trennung von Fahrweg und Betrieb 1

### Verkehrspolitik der EU

Verkehrspolitische Prioritäten in 2004 5  
Arbeitsregeln für Eisenbahner 8  
Eilprogramm für TEN-Teilprojekte 8  
Magistrale für Europa 8

### Verkehrspolitik in Deutschland

EU-Osterweiterung – Chancen und Risiken 10  
Billig fliegen mit teuren Subventionen 14  
10 Jahre Bahnreform – Das Reformwerk 15  
Toll Kollekt: Bund geht vor Daimler in die Knie 16

### Eisenbahnen

Klagen über mangelhafte Qualität 18  
DB: Verlust konnte gesenkt werden 20  
Netzzugang so fair wie noch nie 21  
Die meisten Züge sind wieder pünktlich 22  
Bahn erweitert Kundenrechte 22  
Marktorientierte Direktvergabe 23  
Schmutzige Wäsche? 24  
Kombinierter Verkehr im Plus 27

### Andere Verkehrsträger

Kleinwasser kostete die Binnenschifffahrt 13,2 Mio t 30  
Eier auf Achse 31

### Ausland

Eurostar 32  
Die Struktur der ÖBB 32  
Kein Strassenbau am Gotthard 34

### Umwelt

Mobilität und Klimaschutz bei der Bahn 35

Kurzberichte 36

Personalia 38

Leserzuschriften 38

*Pällmann sicherlich recht, aber es gibt auch andere, die das für falsch halten: Die Unternehmen würden gegenseitig miteinander konkurrieren, statt sich zu ergänzen. Sie wollen eine Holding mit einem starken Mann an der Spitze, der koordiniert, schlichtet und auch für Fehler gerade stehen muss.) Pällmann verlangt: „Die materielle Privatisierung der Transportbereiche der Bahn muss angepackt und zu Ende geführt werden. Das Netz muss als AG beim Staat bleiben“.*

Mit einer Überweisung an die Ausschüsse endete am 30.1.04 die **Bundstagsdebatte** über einen Entschliessungsantrag von CDU/CSU zur Vollendung der Bahnreform. Union und FDP hatten gefordert, die dritte Stufe der Bahnreform in Angriff zu nehmen.

Dabei geht es um die Auflösung der Deutsche-Bahn-Holding per Gesetz und die Privatisierung der Tochtergesellschaften.

Die Parlamentarische Staatssekretärin **Angelika Mertens** erklärte in der Debatte, die Bundesregierung wolle der Empfehlung der Task Force „Zukunft der Schiene“ von 2001 folgen, das Unternehmen Deutsche Bahn (DB) nicht in die Bereiche „Fahrweg“ und „Transport“ aufzuspalten. „Wir werden im Moment nichts entscheiden“, kündigte die Staatssekretärin an. Erst einmal benötige die Regierung „gute Informationen“.

Eine „externe Evaluierung“ fordern **CDU/CSU und FDP**. Sie setzen sich aber auch dafür ein, dass bei einer Privatisierung der DB-Verkehrsunternehmen das Netz zumindest mittelbar beim Bund bleibt.

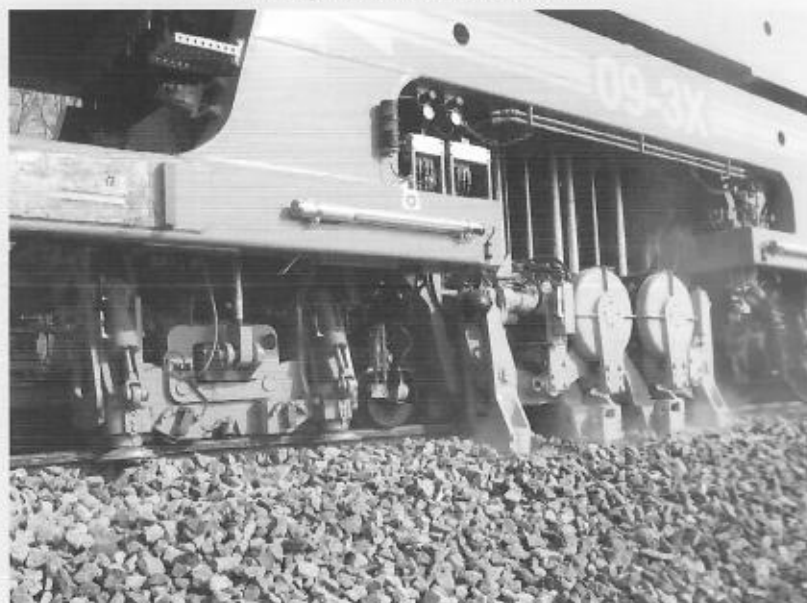
**Prof. Gerd Aberle**, Giessener Verkehrswissenschaftler, gibt mit Recht zu bedenken: Jeder rede von der Trennung von Netz und Betrieb. Und jeder stellt sich etwas anderes darunter vor. Bevor man über Trennung spreche, müsse erst einmal geklärt sein, wie sie aussehen solle.

*Der Autor möchte erneut zu dieser hochaktuellen Frage der Trennung Stellung nehmen und verweist darauf, dass dieses Thema bereits ausführlich in den GRV-Nachrichten Nr. 49/50 behandelt worden ist.*

## 2. Zunächst als Vorbemerkung: Der heutige Stand:

a)  
Im September 2001 wurde durch eine beim Bundesminister für Verkehr eingerichtete so genannte „Task Force“, der auch der Konzernvorstand der DB AG angehörte, entschieden, daß die DB Netz AG zunächst in der DB Holding verbleibt. Die Einflußnahme des Konzernvorstandes auf den Vorstand der DB Netz AG soll allerdings durch organisatorische Maßnahmen stark eingeschränkt werden (bahnintern als „Entherrschung“ des Netzes bezeichnet). Zur Gewährleistung der diskriminierungsfreien Trassenvergabe wird eine externe Kontrollinstanz in Form einer so genannten „Trassenagentur“ geschaffen, die jedoch nur eine Regulierungsfunktion ausübt. Sie „begleitet“ (Task Force 2001, B.3.c) auch die Fahrplanerstellung und ist dem Bundesverkehrsministerium berichtspflichtig. Obwohl hinsichtlich der organisatorischen Anbindung und Ausgestaltung der Kompetenzen dieser Trassenagentur

*Wirtschaftlichkeit braucht Fortschritt*



## RICHTUNGSWEISEND.

Der Name Plasser & Theurer steht als Synonym für hochentwickelte und innovative Maschinen für Bau und Instandhaltung des Fahrweges der Eisenbahnen in aller Welt. Neben technologischen Spitzenleistungen zählt für Plasser & Theurer vor allem die Fähigkeit, gemeinsam mit dem Kunden dessen Probleme zu lösen und ihm ein zuverlässiger, langfristiger Partner zu sein. Jahrzehntelange Erfahrung, modernes Know-How und die daraus resultierende ausgezeichnete Qualität zeichnen 12.500 Gleisbaumaschinen von Plasser & Theurer in 103 Ländern der Welt aus.

**Plasser & Theurer**

Export von Bahnbaumaschinen Gesellschaft m.b.H.

A-1010 Wien · Johannesgasse 3 · Tel. (+43) 1 515 72 · 0 · Telefax (+43) 1 513 18 01

**Plasser & Theurer**

noch Regelungsbedarf besteht, ist als wichtiger Erfolg der Bemühungen der Task Force zumindest sichergestellt, dass die Trassenvergabe und damit die wichtige Betriebshoheit in einer Hand bei der DB Netz AG verbleibt.

#### b)

Die Bahn ist aufgeteilt in Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), z.B. DB Netz, und in Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Hierzu zählen u. a. die Transportleitungen und Bereitstellungsleitungen für den Personenverkehr und die Cargoleitstellen von Railion mit ihren Fahrzeugen und Lokomotiven.

**Eisenbahnbetriebsunternehmen gibt es in dieser Nomenklatur nicht.**

Die Bahnreform sah neben der Vollprivatisierung des Gesamtsystems Bahn einschliesslich der Infrastruktur auch die Einführung des freien Netzzugangs vor.

#### c) Die Aufspaltung der DB

Da die Privatisierung der britischen Eisenbahnen zu desaströsen Zuständen führte, musste das Rad wieder zu einer Art Verstaatlichung zurückgedreht werden. Nach diesen englischen Erfahrungen ist ein grosses Fragezeichen zu setzen, was die Vollprivatisierung der Deutschen Bahn betrifft. Trotzdem möchten einige Politiker oder Pseudosachverständige möglichst bald die Holding auflösen und die drei Gesellschaften der Bahn:

DB Personenfernverkehr (vormals Reise & Touristik), DB Regio und Railion (vormals DB Güterverkehr) verselbständigen und privatisieren. Bei DB Netz wird, was den Fahrweg angeht, an eine Verstaatlichung gedacht und, was die betrieblichen Aufgaben angeht, sollen diese jedenfalls vom Fahrweg getrennt werden. **Von wem diese betrieblichen Aufgaben übernommen werden sollen, darüber findet man keine Angabe.**

Einen Gesamtansprechpartner Bahn wird es dann nicht mehr geben, sondern es können nurmehr die einzelnen Gesellschaften angesprochen werden. Ja, sie werden sogar gegeneinander konkurrieren. Ob das sinnvoll ist, mag ich nicht zu glauben. Für die Kunden und die Öffentlichkeit wird alles nur schwieriger.

#### d) Der Wettbewerb

Wettbewerb ist das Pferd, auf das gesetzt wird: die Harmonisierung, d. h. die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern, haben die Politiker weitgehend aus den Augen verloren.

Es gibt Wettbewerb vor allem im Nahverkehr. Hier zieht die DB bei Ausschreibungen oft den kürzeren, weil sie i.d.R. mit höheren Personalkosten als die Wettbewerber in die Ausschreibungen gehen muss. Wenig Wettbewerb gibt es im Personenfernverkehr, weil hier ein grösserer Fahrzeugpark vorzuhalten ist, den Wettbewerber kaum einbringen können. Besonders weit fortgeschritten ist der Wettbewerb im Güterverkehr, der mir aber nur dann als sinnvoll erscheint, wenn Neuverkehre zustande kommen und nicht Gut der DB entzogen wird.

So fahren heute bereits etwa 280 Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Netz der DB. Trotzdem hält sich der eigentliche Wettbewerb in Grenzen, denn nur 20 bis 30 % der Verkehre kommen von der Strasse, der Rest wurde der DB AG abgeworben.

Aber wie gross die Zahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personennahverkehr und im Schienengüterverkehr in Zukunft werden soll, erfährt man von keinem Politiker. Auf welches Niveau sollen die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB schrumpfen, damit der Forderung nach mehr Wettbewerb auf der Schiene ausreichend Rechnung getragen wird – Schrumpf-DB bis hin zu ihrer Auflösung ?

#### 3. Kehren wir zum Ausgangsthema „Trennung“ zurück:

Sowohl von der Politik als auch von den Medien werden gerne Parallelen zu den Verkehrsträgern Strasse und Luftfahrt und zur Telekommunikation gezogen:

**Im Strassenverkehr** funktioniert die Trennung vorzüglich. Der Kraftfahrer braucht um Finanzierung, Neubau, Vor- bzw. Instandhaltung der Strassen nicht besorgt zu sein; sie werden vom Staat zur Verfügung gestellt. **Die entscheidende betriebsregelnde Instanz im Strassenverkehr ist der Kraftfahrer selbst.** Es gibt keine Leitstellen, die den Kraftfahrer nach vorbestimmten Wegen und Zeiten durch das Strassennetz leiten. Die Lichtsignalanlagen an den Kreuzungen und anderen Stellen regeln nur die Vorfahrt, sonst ist aber der Kraftfahrer in seinen Bewegungen frei. Diese Lichtzeichenanlagen sind mit den Signalanlagen der Bahn, auf die wegen der völlig anders gearteten Betriebsführung der Bahn nicht verzichtet werden darf, nicht vergleichbar. Die Züge der Bahn können wegen der langen Bremswege nicht auf Sicht fahren (Zugfolge im Blockabstand) und nur in Bahnhöfen ausweichen oder überholen.

**Beim Luftverkehr** ist die Slotvergabe mit der Trassenvergabe für Streckenfahrpläne nicht vergleichbar, z. B. weil sie nicht für den ganzen Flugweg vergeben werden.

Die Vergabe von Verbindungen bei den **Telekommunikationsanbietern** ist ebenfalls mit der Trassenvergabe der Bahn nicht vergleichbar.

Strasse, Luftfahrt und Telekommunikation sind also keine Vorbilder für die Orientierung der Bahn!

Weiter müssen zur Frage der Trennung von Fahrweg und Betrieb einige Missverständnisse ausgeräumt werden, aber vor allem sollte man sich im System Bahn soweit auskennen, um solche Vorschläge zu unterbreiten.

**Die erste Feststellung ist, dass der Betrieb vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das heisst der DB Netz AG, geführt wird.** Zur Klarheit: Eisenbahnverkehrsunternehmen führen keinen Betrieb. Also müsste man, um der Forde-

rung „Trennung von Netz und Betrieb“ gerecht zu werden, der DB Netz AG alle betrieblichen Funktionen wegnehmen. Das wären: Fahrplankonstruktion, die Betriebsführung im ganzen Bahnnetz, das Sicherungssystem und auch die Trassenvergabe, weil diese vom Fahrplan abhängig ist. Die Abhängigkeit von Trasse und Fahrplan ist unabdingbar.

Mit Recht zitiert **Jörn Pahl** in seinem Beitrag „Auswirkungen der Bahnreform auf Infrastruktur und Bahnbetrieb“ den früheren DB Vorstand Johannes Ludewig mit dem Ausspruch „Das Netz ist die Eisenbahn“.

Im Gegensatz dazu führen die Eisenbahnverkehrsunternehmen keinen Betrieb sondern disponieren nur Transporte, stellen Bespannung der Züge und die Eisenbahnfahrzeuge.

#### **DB Netz hat vornehmlich drei Aufgaben:**

- a) Finanzierung und Vorhaltung des Fahrweges mit dem umfangreichen Eisenbahnbau.  
Würde dieser Teil verstaatlicht, würde die DB AG wohl kaum mehr Teile des Fahrweges mitfinanzieren, was sie heute in nicht unbeträchtlichem Maße tut.
- b) Fahrplannerstellung, Fahrplanbeobachtung, Betriebsführung mit Betriebsleitstellen, Fahrdienstleitern und Weichenwärtern, soweit noch vorhanden.
- c) Die vom Fahrplan abhängige Trassenvergabe an die EVU der DB und der Wettbewerber.

Bei einer Trennung von a) und b) wäre es denkbar, dass der Bund den Neubau und die Vorhaltung der Infrastruktur übernimmt. Wenn das nicht über ein privates Unternehmen geht, würde sich damit wieder ein Tummelplatz für die Politiker eröffnen. Der Bund müsste dann die Finanzierung allein tragen und allein über Prioritäten entscheiden. Aber auch hier geht es ohne Abstimmung zwischen a) b) und c) nicht. Ob b) der DB zugeschlagen werden soll, darüber finden sich kaum Angaben. Bei c) wünschen sich die Politiker jedenfalls eine andere Institution als die DB, aber b) und c) können nicht getrennt werden.

Bei Verspätungen oder anderen Unregelmässigkeiten muss heute DB Netz bei Kreuzungen und Überholungen entscheiden, welchem Zug der DB oder des Wettbewerbers sie den Vorrang einräumen muss oder will. DB Netz ist dabei autonom. Alle vorkommenden Lösungen diskriminierungsfrei zu bewerkstelligen, scheint mir keine leichte Aufgabe zu sein. Das würde sich wohl auch bei Trennung nicht umgehen lassen.

Handelsware zwischen den beiden Unternehmen ist die Fahrplan-Trasse, die das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz) an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (DB und Wettbewerber) vergibt.

Trassenpreis und Trassenvergabe sind besonders komplex,

weil jeweils unterschiedliche Parameter berücksichtigt werden müssen. Hierauf soll hier nicht näher eingegangen werden. Aber ein Trassenwunsch kann durchaus eine Änderung der Infrastruktur nach sich ziehen, wenn z.B. durch die neue Trasse die Leistungsfähigkeit der Strecke in ihrer vorhandenen Form überfordert wird.

#### **Ein Beispiel:**

DB Netz wollte zwischen Murnau und Garmisch-Partenkirchen Kreuzungsbahnhöfe auflösen, weil der Betrieb ohne diese durchgeführt werden könnte. DB Netz sah sich nicht dafür verantwortlich, für etwaige künftige Mehrverkehre oder für die Vermeidung grösserer Verspätungen durch diese Kreuzungsstellen auf der eingleisigen Bahn Vorsorge zu treffen. Letztlich mussten die Kreuzungsbahnhöfe jedoch beibehalten werden, weil die Bayerische Eisenbahngesellschaft weitere Züge bestellte. Dieses Beispiel soll zeigen, zu welcher schwierigen Auseinandersetzungen es bei der Trassenvergabe kommen kann. Ob dies bei einer anderen Instanz für die Trassenvergabe (Staat) leichter wäre?

**Fazit:** Durch die Bestellung von ein paar mehr Zügen werden beim Fahrweg erhebliche Kosten ausgelöst. Hier wird die Interdependenz zwischen Fahrweg und Trassenvergabe besonders deutlich.

Es ist also festzustellen, dass der Kostendruck die DB Netz AG dazu zwingt, sich bei der fälligen Erneuerung von Bahnanlagen auf den für das aktuelle Betriebsprogramm unbedingt notwendigen Umfang zu beschränken, da nur dies durch Trasseneinnahmen gedeckt ist. Das Schlechte daran ist, dass DB Netz auf Zukunftsinvestitionen keine Rücksicht nehmen darf. Man fragt sich, ob eine in staatlicher Hand dem DB Netz vergleichbare Institution hier anders verfahren dürfte. Da bei den Trassenpreisen die Vollkostendeckung des Fahrweges verlangt wird, sind hier erhebliche Zweifel angebracht.

Im Reformprozess der Bahnen in Deutschland ist bis heute der Widerspruch zwischen EVU, die flexibel am Markt handeln wollen, und den EIU, die ihre Infrastruktur eigentlich langfristig planen wollen – die Politiker **sprechen sich immer für deutlich Mehrverkehr auf der Bahn aus – , sich aber wegen des Zwangs zur Infrastrukturfinanzierung** aus Trasseneinnahmen des laufenden Betriebes keine Zukunftsvisionen leisten können, nicht gelöst.

Hier sei noch auf einen besonderen aber wichtigen Nebenaspekt eingegangen. Beim ETCS, dem Signalprogramm, das sich die EU einheitlich für die europäischen Bahnen wünscht, werden **Sicherheitsaufgaben vom Fahrweg auf das Fahrzeug verlagert**. Die Fahrzeuge gehören aber den EVU. Diese erhalten aber für solche Investitionen keine staatlichen Hilfen. Unter den Bedingungen der Trennung von Infrastruktur und Zugverkehr mit voll kostendeckenden Trassenpreisen haben jedoch Betriebsverfahren

wie Funkfahrbetrieb und ähnliche Konzepte keine Chance mehr, da sie Kosten von der Infrastruktur auf die Fahrzeuge verlagern, wogegen sich die EVU verständlicher Weise wehren.

Allgemein darf bei der Frage der Trennung von Fahrweg und Betrieb **das Thema Sicherheit** nicht vergessen werden: Der Zusammenhang zwischen Fahrweg und Fahrzeug ist bei der Bahn wesentlich enger als bei anderen Verkehrsmitteln. Unabhängig von der organisatorischen Trennung bilden EIU und EVU einen Systemverbund, in dem die Gewährleistung der Betriebssicherheit als integrierte Aufgabe gesehen werden muss.

Solange die Bahn von einem geschlossenen System vertreten wurde, war dies verhältnismässig einfach, weil alle sicherheitsrelevanten Bereiche einheitlich gesteuert werden konnten. Unter den Bedingungen einer Trennung von Infrastruktur und Zugverkehr mit einer zunehmenden Zahl von EVU auf den Gleisen der Bahn ist dies kritischer zu sehen, zumal vor allem die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung EBO nur eine Rahmenvorschrift ist.

Wie wird DB Netz dem Verlangen des eigenen Schienenverkehrsunternehmens und der wettbewerbenen Schienenverkehrsunternehmen nach Trassen gerecht? Sie hat dazu einen Wettbewerbsbeauftragten eingesetzt, der bei Streitigkeiten vermitteln soll. Ausserdem ist beim Eisenbahnbundesamt eine Regulierungsbehörde als Schlichter angesiedelt. Im übrigen wird m.E. die Zahl der Unstimmigkeiten überschätzt. Eine etwaige Trassenvergabe durch den Staat dürfte kaum Besserungen bringen. Dazu müsste der Staat, wie schon gesagt, auch die betrieblichen Aufgaben von DB Netz übernehmen. Wer will aber ein solches Vorgehen?

#### Mit anderen Worten:

Verlangten die Politiker eine Rückführung der DB Netz AG in die Hand des Staates, müsste die heutige DB Netz AG in eine öffentliche Rechtsform überführt und aus dem Konzernverbund herausgelöst werden. Die Strategie des weiteren Ausbaus der Infrastruktur erfordert sorgfältige Abstimmung auf die Angebotskonzeptionen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Eine Optimierung des Systems Bahn am Nutzen für die Kunden ist nur im Rahmen einer Gesamtstrategie möglich. Dabei muss Infrastruktur und Betrieb als integrale Einheit gesehen werden. Diese Koordinierungsfunktion nimmt heute der DB Konzern wahr. Diese müsste im Falle einer Herauslösung des Netzes von einer besonderen Instanz wahrgenommen werden.

Der Reformprozess der Bahn ist noch nicht abgeschlossen. Sein weiterer Erfolg wird entscheidend davon abhängen, in wie weit die verantwortlichen Entscheidungsträger im Interesse eines grösstmöglichen Nutzens für die Allgemeinheit bereit sind, sich vom Sachverstand der Fachleute des Eisenbahnwesens leiten zu lassen, anstatt die Eisenbahn kurzfristigen Interessen zu opfern. Jedenfalls ist es zu billig zu sagen, dass Fahrweg und Betrieb getrennt

werden sollen. Man muss schon Farbe bekennen und sagen, wie eine Trennung vollzogen werden sollte.

1) Jörn Pachl im Buch: Die Bahnreform – eine kritische Sichtung 2003, Ritzau KG, Verlag Zeit und Eisenbahn, 86932 Pürgen. Seite 221 ff.

## Verkehrspolitik der EU

### Verkehrspolitische Prioritäten in der EU im Jahre 2004 Gesetzesvorhaben

**Eisenbahnliberalisierung:** In den nächsten Wochen plant die Kommission, ein **drittes Richtlinienpaket** zur Liberalisierung der Schiene in der EU vorzulegen. Möglicher Inhalt des Paketes sind Gesetzesinitiativen zur Festlegung von Qualitätsstandards im Schienengüterverkehr sowie die Einführung eines Führerscheins für Lokführer.

**Sicherheit im Seeverkehr:** Im Rahmen der „Erika“-Initiative soll in einem dritten Gesetzespaket insbesondere die Richtlinie zur Hafenstaatenkontrolle angepasst sowie eine Regelung vorgelegt werden, um sogenannten Seelenverkäufern künftig den Zugang zu EU-Häfen leichter verwehren zu können.

**Binnenschifffahrt:** Richtlinienvorschlag zur Einführung des Binnenschifffahrtsinformationssystems RIS (River Information Services).

**Einheitlicher europäischer Himmel:** Verordnung zur Verwirklichung der effizienteren Luftraumkontrolle in Europa.

Des Weiteren plant die Kommission zu folgenden Themen die Veröffentlichung von „**Mitteilungen**“, die generell zur Vorbereitung künftiger Gesetzesinitiativen aus Brüssel dienen:

- ▶ die Entwicklung und Förderung des Kurzstrecken-Seeverkehrs
- ▶ die Rahmenbedingungen für Staatsbeihilfe im Luftfahrtsektor
- ▶ die Strategie zur Einführung des Eisenbahnsignalsystems ERTMS in der EU
- ▶ die Verwirklichung der „Erklärung von europäischen Interessen für das transeuropäische Verkehrs- und Energienetz (TEN)“,

### Gesetzgebung

**Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN):** Die europäischen Verkehrsminister haben sich bereits auf die neue Prioritätenliste der Transeuropäischen Verkehrsnetze geeinigt, die insgesamt 30 vorrangige Infrastrukturprojekte umfasst. Außerdem soll der EU-Finanzierungsanteil grenzüberschreitender Abschnitte von derzeit 10 auf maximal 20 %

angehoben werden. Die erste Lesung des Europäischen Parlaments steht noch aus.

**Anlastung der Wegekosten für den Schwerlastverkehr:** Die europäischen Staats- und Regierungschefs haben die europäischen Verkehrsminister aufgefordert, über den Kommissionsvorschlag zur Änderung der so genannten Eurovignette-Richtlinie eine Einigung zu erzielen. Die Diskussionen im EP-Verkehrsausschuss haben bereits ebenfalls begonnen und sollen spätestens mit der Abstimmung im Plenum im März oder spätestens Mitte April abgeschlossen werden. Ziel ist es, bereits nach erster Lesung eine Einigung zwischen EP und Rat zu erzielen.

**Lkw-Fahrverbote an Wochenenden und Feiertagen:** Deutschland ist es zwar gelungen, eine EU-Regelung der Lkw-Fahrverbote beim jüngsten EU-Verkehrsmisterrat im Dezember zu verhindern. Diese ist aber nicht aufgehoben, sondern nur aufgeschoben – zumindest bis die Niederlande in der zweiten Jahreshälfte 2004 die EU-Präsidentschaft übernehmen und sich durch die EU-Osterweiterung die Mehrheitsverhältnisse im EU-Ministerrat grundlegend verändert haben dürften.

**Lkw-Kontrollen:** Der Richtlinienvorschlag sieht vor, künftig die Lkw-Straßen- und Betriebskontrollen der Arbeitszeit sowie der Lenk- und Ruhezeiten in den EU-Mitgliedstaaten von derzeit ein auf drei % aller Arbeitstage zu erhöhen. Außerdem beinhaltet der Gesetzesentwurf einen bescheidenen Versuch, die Sanktionen in den EU-Ländern zu harmonisieren. Die erste Lesung steht sowohl von EP und als auch vom Rat noch aus.

**Lenk- und Ruhezeiten von Berufskraftfahrern:** Das EP hat die Neuregelung bereits Anfang 2003 in erster Lesung verabschiedet und sich im Gegensatz zu den Vorstellungen der Kommission beispielsweise bei der Festlegung der Tagesruhezeit und den Fahrtunterbrechungen für flexiblere Lösungen ausgesprochen. Im Rat wurde der Kommissionsvorschlag bislang hingegen ohne nennenswerte Fortschritte behandelt.

**Start- und Landerechte auf Flughäfen:** EP und Rat haben die erste Lesung über den Entwurf zur Neuregelung der Zuweisung von Slots abgeschlossen. Die EU-Kommission zeigte sich über das Resultat enttäuscht und kündigte an, einen gesonderten Richtlinienvorschlag vorzulegen, der den Tausch mit Slots im Detail festlegen soll.

**Intermodale Ladeeinheiten:** Ziel der EU-Kommission ist es, einen im Land- und Seeverkehr universal anwendbaren intermodalen Behälter zu entwickeln. Die erste Lesung von EP und Rat steht noch aus.

#### **Vermittlungsverfahren**

Europäisches Parlament und EU-Ministerrat müssen in folgenden Verkehrsdossiers eine Einigung erzielen.

Eisenbahnliberalisierung: Streitpunkt beim zweiten Eisen-

bahnpaket ist insbesondere die Liberalisierung der Kabotage: Das Europäische Parlament fordert, dass der innerstaatliche Schienengüterverkehr bereits von 2006 an und nicht, wie vom Rat entschieden, erst von 2008 an für den Wettbewerb geöffnet werden soll.

**Flugsicherheit:** Richtlinie zur Sicherheit von Flugzeugen aus Drittstaaten, die einen Austausch von Kontrolldaten zwischen den EU-Mitgliedstaaten vorsieht.

Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die deutsche Maut und die geplante Kompensation für das Strassentransportgewerbe können noch für Überraschungen sorgen.

#### **EU-Maut-Richtlinie gescheitert**

Das Scheitern der EU-Wegekostenrichtlinie auf dem Verkehrsmisterrats-Treffen in Brüssel am 10.3.04 ist zu begrüßen. „In der vorliegenden Form ist die Maut-Richtlinie eine „LKW-Schutz-Richtlinie“, die unfaire Wettbewerbsvorteile der LKW auf Jahre festschreiben würde.

**Von den Vorgaben des EU-Weißbuch zum Verkehr sei der gescheiterte Richtlinien-Entwurf „meilenweit“ entfernt“, schreibt die Allianz pro Schiene.** Diese forderte eine Wegekostenrichtlinie mit dem Ziel der Kostenwahrheit im Verkehr, wie im Weißbuch aus dem Jahre 2001 angekündigt. Allianz pro Schiene: „Das ist der eigentliche Skandal: Dass die EU-Kommission es in all den Jahren nicht schafft, eine Richtlinie zu erarbeiten, die die Wegekosten für alle Verkehrsträger regelt unter Einbeziehung der Umwelt- und Gesundheitskosten.“

Der gescheiterte Maut-Richtlinien-Entwurf hatte im Widerspruch dazu die Berechnungsgrundlagen von LKW-Mauten in Europa in wichtigen Punkten gedeckelt und nach Auffassung der Allianz pro Schiene „mögliche Mauten künstlich klein gerechnet“. So sollten nur die in den letzten 25 Jahren angefallenen Kosten für Bau und Erhalt der Straßen bei der Mauthöhe berechnet werden. Ursprünglich waren sogar nur 15 Jahre vorgesehen, obwohl Straßen eine Abschreibungsdauer von bis zu 90 Jahren haben. Außerdem sollte der Geltungsbereich von LKW-Mauten auf wichtige Transitstrecken beschränkt werden. „Statt die Staaten mit unsachgemäß niedrigen Obergrenzen einzuschränken, sollte die EU europaweite Mindeststandards für LKW-Mauten vorgeben“, forderte die Allianz.

Kostenwahrheit im Verkehr bedeute notwendigerweise, dass der Straßengüterverkehr erheblich teurer werde. Der Straßenverkehr verursache nach einer Studie von INFRAS / IWW in der EU jedes Jahr so genannte externe Kosten für Umwelt- und Gesundheitsschäden in Höhe von 485 Mrd Euro, die zum Grossteil auf die Allgemeinheit abgewälzt werden.

„Letztlich machen Steuer- und Krankenkassenzahler den Straßenverkehr billig und verschaffen ihm damit einen Wettbewerbsvorteil im Vergleich zur umweltverträgliche-

ren und sichereren Schiene“, erläuterte die Allianz pro Schiene. Zum Vergleich: Der Schienenverkehr verursacht nur 10 Mrd Euro externe Kosten, das sind im Güterverkehr pro tkm nur ein Fünftel der Kosten, die LKW verursachen.

## **EU beanstandet Großaufträge für die Bahn Fünf Bundesländer sollen ihre Regionallinien sowie S-Bahnen ausschreiben und neu vergeben**

Die EU will die Nahverkehrsverträge von fünf Bundesländern mit der DB für unzulässig erklären und so den Wettbewerb auf der Schiene beschleunigen. Langfristige Aufträge für Regionallinien und S-Bahnen im Umfang von mehr als zehn Milliarden Euro sollen ausgeschrieben und neu vergeben werden. Die Bevorzugung „bestimmter Dienstleistungsanbieter“ verstoße gegen das Gebot, alle Eisenbahnunternehmen gleich zu behandeln, rügt die **Generaldirektion Binnenmarkt der EU-Kommission** in einem Brief an die Bundesregierung.

Die betreffenden Verträge der Länder Berlin, Brandenburg, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Thüringen mit dem Staatsunternehmen DB seien dem Vernehmen nach meist exklusiv und geheim verhandelt worden, kritisiert die Brüsseler Kommission. Insofern seien die EU-Vorschriften verletzt worden. Das erfordere „die Beendigung der rechtswidrig abgeschlossenen Verträge“, schreibt Alexander Schaub, der Generaldirektor des Ressorts Binnenmarkt.

Private Eisenbahnen wie das Unternehmen Connex rechnen sich nun größere Chancen aus, beim Nahverkehr besser als bisher ins Geschäft zu kommen. In Deutschland sind die Bundesländer für den Nahverkehr auf der Schiene zuständig; sie bestellen und bezahlen die von ihnen gewünschten Zugverbindungen. Die Länder erhalten dafür pro Jahr rund sieben Milliarden Euro vom Bund.

„In Zukunft entscheidet die Leistung und nicht die gute Beziehung“, sagt Connex-Geschäftsführer Hans Leister. Die Privatbahn betreibt bereits diverse Regionallinien wie die Bayerische Oberlandbahn (BOB) und will zusätzliche Strecken übernehmen. Dabei scheiterte das Tochterunternehmen des französischen Konzerns Veolia Environment (vormals Vivendi) bisher in mehreren Ländern aber immer wieder an deren Absprachen mit dem früheren Schienen-Monopolisten Deutsche Bahn.

*(Die GRV meint hierzu, dass Herr Leister verschweigt, dass vielfach auch an Privatbahnen freihändig vergeben wurde. Allgemein werden diese Forderungen der EU als nicht zulässig bewertet. Siehe auch unter „Nahverkehr“)*

So vergab die Regierung in Brandenburg die dortigen Linien zum Preis von 2,5 Milliarden Euro für zehn Jahre fast flächendeckend an das Staatsunternehmen. Connex klagte daraufhin bis zum Oberlandesgericht (OLG) erfolglos gegen diesen Vertrag und schaltete anschließend die EU-Kommission ein, die jetzt dem OLG Brandenburg ausdrücklich widerspricht. Gegen Länder wie Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg, die unter Hinweis auf das

OLG-Urteil ihrerseits Milliarden-Verträge mit der DB geschlossen hatten, geht die EU nun ebenfalls vor.

Die Bundesregierung hat die Länder bereits alarmiert und darauf hingewiesen, dass die EU nunmehr transparente Auftragsvergaben verlange. Dies betrifft auch Bayerns CSU-Regierung, die einen Zehn-Jahres-Vertrag mit der DB ausgehandelt hat, der in den nächsten Wochen unterzeichnet werden soll. Wie in anderen Ländern gab es keine generelle Ausschreibung der Linien. Künftig ist aber laut Schreiben der EU „das europäische Vergaberecht einzuhalten“.

*Die GRV stellt sich hinter VDV und DB; hier die Meinung des Wettbewerbsbeauftragten der DB aus dem Wettbewerbsbericht vom März 2004:*

*Das Oberlandesgericht Brandenburg hat mit Beschluss vom 2.9.03 klargestellt, dass die Länder und Besteller bei der Vergabe von Leistungen im Regionalverkehr einen Ermessensspielraum haben und nicht zwingend ausschreiben müssen. Das Gericht wies damit eine Klage des Veolia-Connex-Konzerns gegen den Verkehrsvertrag der Länder Berlin und Brandenburg mit DB Regio zurück.*

*Der Verkehrsvertrag hat – ohne die bereits an die Ostdeutsche Eisenbahn vergebenen Verkehre in Ostbrandenburg – ein Volumen von etwa 31 Mio Zugkm. Das sind 80 % der Leistungen im Regionalverkehr von Berlin und Brandenburg. Stufenweise werden während der Vertragslaufzeit von zehn Jahren Leistungen aus dem Vertrag herausgelöst und in Ausschreibungsverfahren vergeben. Connex sah – zu Unrecht – eine generelle Verpflichtung der Länder, die Verkehre auszuschreiben.*

*Mit der rechtskräftigen Entscheidung wurde eine Diskussion beendet, die Besteller und Verkehrsunternehmen verunsichert hatte. Die Besteller können weiter entscheiden, in welchem Umfang und mit welchem Verfahren sie Leistungen im Regionalverkehr vergeben. Für das Jahr 2004 werden Ausschreibungen und Preisanfragen für Leistungen mit einem Volumen von 32,2 Mio Zugkm erwartet oder sind bereits ausgeschrieben. Das ist so viel wie noch nie.*

*Soweit Direktvergaben erfolgen, kommen diese nicht nur der Bahn zugute. Mehr als die Hälfte der heute von Wettbewerbern der Bahn erbrachten Leistungen wurden nicht über förmliche Ausschreibungsverfahren gewonnen, sondern von den Bestellern direkt vergeben. Aber auch Direktvergaben finden nicht im wettbewerbsfreien Raum statt. Keinem Besteller ist verborgen geblieben, dass er Marktalternativen hat. Jeder Besteller, der Verkehrsverträge verhandelt, kennt die Leistungsfähigkeit anderer Anbieter. Wettbewerb lässt sich nicht auf „vollständigen Ausschreibungswettbewerb“ verkürzen. Wer so argumentiert, unterschätzt die Gestaltungsmacht der Länder und Besteller.*

*Die von Mitarbeitern der EU-Kommission Ende Februar 2004 geübte Kritik ist unbegründet und ändert nichts an der Bestandskraft der OLG-Entscheidung. Die verfassungsmässig garantierte Gewaltenteilung sieht nicht vor, dass die Verwaltung einen rechtskräftigen Gerichtsbeschluss außer Kraft setzen kann.*

## Neue Arbeitsregeln für Eisenbahner GEB und ETF unterzeichnen Abkommen / Erfra will Allgemeingültigkeit verhindern

Die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (GEB) und die Europäische Transportarbeiter Federation (ETF) haben am 27.1.04 in Brüssel ein Abkommen über Arbeitsbedingungen von mobilem Bahnpersonal im grenzüberschreitenden Verkehr unterzeichnet. Damit soll Sozialdumping vermieden werden. Zudem verständigten sie sich auf einen europäischen Lokführerschein mit Minimalstandards für Qualifikation und Gesundheit.

Die Regelungen zum Lokführerschein gelten allerdings nur so lange, bis eine entsprechende Richtlinie der EU-Kommission verabschiedet wurde. Die Arbeitsbedingungen hingegen sollen künftig durch eine Entscheidung des EU-Ministerrats für alle europäischen Bahnen gelten.

Das will die European Rail Freight Association (Erfra) – Verbund aller Eisenbahnunternehmen und Verbände, die sich zum Wettbewerb auf der Schiene bekennen – unbedingt verhindern. „Verschiedene Klauseln des Abkommens übersteigen die Anforderungen vieler nationaler Arbeitszeitregelungen“ erklärte der Erfra-Geschäftsführer Klaus J. Meyer. Andere seien so detailliert, dass sie flexible Lösungen erschwerten. Meyer betonte jedoch, dass die Erfra-Mitglieder den Wettbewerb nicht über schlechtere Arbeitsbedingungen führten, sondern über flexibleren Personaleinsatz.

Bevor die Arbeitsbedingungen EU-weit Gültigkeit haben könnten, werde die Kommission überprüfen, ob das Abkommen repräsentativ sei, kündigte EU-Kommissarin Anna Diamantopoulou an.

## Eilprogramm für TEN-Teilprojekte

Der Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) soll jetzt nach massiven Verzögerungen und Projektausfällen energisch beschleunigt werden. Deshalb haben der Präsident der EU-Kommission, Romano Prodi, und seine Verkehrskommissarin Loyola de Palacio jetzt in Brüssel eine „Schnellstart-Liste“ für 31 TEN-Teilvorhaben vorgestellt, deren Bau schon läuft oder in den nächsten drei Jahren beginnen kann. Die Kosten für diese wichtigsten grenzüberschreitenden Abschnitte von TEN-Kernprojekten einer erweiterten EU werden bis 2010 auf 38 Milliarden Euro geschätzt.

## Magistrale für Europa

Die Bahnverbindung „Magistrale für Europa“ von Paris über Strasbourg, Stuttgart, München, Salzburg, Wien und Budapest ist die zentrale West-Ost-Achse im Herzen Euro-

pas und stellt ein Rückgrat im gesamteuropäischen Schienennetz dar. Sie verbindet Städte und Regionen mit insgesamt 34 Mio Einwohnern und 16 Mio Beschäftigten in Frankreich, Deutschland, Österreich und Ungarn.

Der Ausbau der Magistrale für Europa zu einer durchgängigen Hochleistungsverbindung für den Personen- und Güterverkehr ist eine angesichts der EU-Erweiterung unerlässliche Voraussetzung für die rasche ökonomische, politische und kulturelle Integration Ost- und Westeuropas.

Ziel der Initiative „Magistrale für Europa“ (Budapester Erklärung) – eines Bündnisses von 27 Städten, Regionen und Industrie- und Handelskammern – ist der durchgängige Ausbau der Magistrale zur Hochgeschwindigkeitsverbindung für den Personen- und Güterverkehr bis 2015.

## Vor diesem Hintergrund begrüßt die Initiative

- ▶ den Vorschlag der Europäischen Kommission zur Änderung der gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes vom 1. Oktober 2003, der den Ausbau der Magistrale als prioritäres Projekt von europäischem Interesse zur Realisierung der Transeuropäischen Netze (TEN) ausweist, mit dessen Umsetzung vor 2010 begonnen werden soll,
- ▶ den Vorschlag der Europäischen Kommission zur Änderung der Finanzierungsregeln für TEN-Projekte vom 1. Oktober 2003 (EG-Verordnung Nr. 2236/95), den Anteil der Europäischen Union an der Finanzierung grenzüberschreitender Abschnitte von Vorhaben von „europäischem Interesse“ auf bis zu 30 % der Gesamtkosten zu erhöhen,
- ▶ die Schlussfolgerungen des Vorsitzes des Europäischen Rats vom 16./17.10.03, eine Wachstumsinitiative in der Europäischen Union durch verstärkte Investitionen in Schlüsselvorhaben zur Schaffung moderner, leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen zu starten, um eine ungehinderte und bessere Verkehrsanbindung aller Mitgliedstaaten sicherstellen,
- ▶ das Gemeinsame Kommuniqué der Republik Österreich, der Republik Ungarn, des Landes Baden-Württemberg und des Freistaates Bayern anlässlich des Passau-Gipfels am 12. September 2003, in dem die Regierungschefs mit Blick auf die bevorstehende EU-Erweiterung und den Anstieg der Verkehrsbelastung die Bedeutung grenzüberschreitender Ost-West-Schienenverkehrsverbindungen unterstreichen und insbesondere die Notwendigkeit des Ausbaus der „Magistrale für Europa“ hervorheben,
- ▶ die Absichtserklärung der Regierungen der Republik Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland bei den 81. Regierungskonsultationen am 18.09.03, das französische und deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz über Strasbourg und Karlsruhe bis 2010 zu verbinden,.
- ▶ die gemeinsame Absichtserklärung (letter of intent) des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, des Landes Wien und der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) vom Oktober 2003 zur raschen Umsetzung eines durchgängigen Bahnhofes Wien.



## Die Initiative bedauert

- ▶ die Entscheidung des Regierungskabinetts der Bundesrepublik Deutschland vom 2. Juli 2003, den **Streckenabschnitt „München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg“ im Bundesverkehrswegeplan 2003 nur als nachrangig festzuschreiben und somit einen Ausbau bis 2015 nicht vorzusehen,**
- ▶ die Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland vom 3. November 2003, dass von den 23,71 Mio Euro, die die Bundesrepublik Deutschland 2003 an Zuschüssen von der Europäischen Union zum Ausbau der Transeuropäischen Netze (TEN) erhält, keine Mittel in den Ausbau der „Magistrale für Europa“ investiert werden.

## Die Initiative fordert

- ▶ den Europäischen Rat und das Europäische Parlament auf, den Vorschlägen der Europäischen Kommission zur Überarbeitung der Richtlinien für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes und der Änderung der Finanzierungsregeln für TEN-Projekte zu folgen, um die „Magistrale für Europa“ als prioritäres Projekt der TEN-Vorhaben zu verankern und die Finanzierungsmöglichkeiten für TEN-Projekte – insbesondere deren grenzüberschreitende Abschnitte – zu verbessern. Hierbei sollte auch der Magistrale-Streckenabschnitt „München-Salzburg-Attngang/Puchheim“ explizit als „grenzüberschreitender Streckenabschnitt („crossborder section“) von „Vorhaben 17“ benannt werden,
- ▶ von der Republik Frankreich, beim nächsten „Comité Interministeriel pour l’Amenagement et le Developement du Territoire (CIADT)“ Ende 2003 eine definitive Entscheidung zur Realisierung der zweiten Phase des TGV Est Europeen von Baudrecourt nach Strasbourg unmittelbar nach Fertigstellung der ersten Phase des TGV Est von Paris nach Baudrecourt (2007) zu treffen,
- ▶ von der Republik Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland, die Absichtserklärung zur Verbindung des deutschen und französischen Hochgeschwindigkeitsnetzes über Strasbourg und Karlsruhe bis 2010 rechtlich verbindlich abzusichern und die notwendigen Planungs- und Finanzierungsschritte einzuleiten,
- ▶ vom Deutschen Bundestag und dem Bundesrat der Bundesrepublik Deutschland, im Schienenwegeausbaugesetz alle noch nicht realisierten deutschen Streckenabschnitte der „Magistrale für Europa“ in den „vordringlichen Bedarf“ aufzunehmen. Dies betrifft insbesondere den Streckenabschnitt „München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg“, um einen Baubeginn bis 2010 – wie bei den „Vorhaben von europäischer Interesse“ der Transeuropäischen Netze (TEN) angestrebt – zu gewährleisten
- ▶ von der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland in Kooperation mit der Deutsche Bahn AG und den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), eine rasche grenzüberschreitende Lösung für den Ausbau des Streckenabschnitts München-Mühldorf-Salzburg-Attngang/Puchheim auf den Weg zu bringen,
- ▶ von der Republik Ungarn und der Ungarischen Staatsbahn (MAV) den Ausbau der Hauptstadt Budapest als leistungsfähigen Bahnknoten Transeuropäischen Netze (TEN) unter besonderer Berücksichtigung des Fernverkehrs vorzusehen und den Streckenabschnitt Heygeshalom-Budapest mittelfristig zur Hochgeschwindigkeitsstrecke (200 km/h) aufzuwerten,

von den Nationalstaaten in Südosteuropa, die „Magistrale für Europa“ und deren Fortführung über Budapest hinaus in den jeweiligen nationalen Verkehrsleitplänen als wesentliche Verkehrsinfrastruktur zur Förderung der europäischen Integration zu berücksichtigen.

## USA und EU legen Streit um „Galileo“ bei

Nach jahrelangem Streit haben sich am 25.02.04 Europa und die USA über den Bau des europäischen Satellitensystems geeinigt. Es ging weitgehend um kommerzielle Interessen. Anfangs hatten die USA von einer unnötigen Konkurrenz zu seinem bereits existierenden GPS-System gesprochen. Um GPS nicht zu stören, hat man sich auf eine entsprechende Frequenz geeinigt. Man geht in Europa davon aus, dass durch das geplante System extreme Genauigkeit gesichert und es dem GPS-System bei weitem überlegen sei.

## Mehdorn fordert europäisches Schienen-Verkehrsministerium

DB-Chef Hartmut Mehdorn hat sich für die zügige Errichtung eines europäischen Schienenverkehrsministeriums ausgesprochen. Damit will er auch den Weg für eine internationale Expansion der Bahn ebnen. „Wir brauchen schnell eine europäische Autorität, die sich um Rahmenbedingungen für die Bahn kümmert“, sagte der Konzernchef. Eine solche Behörde sollte sich Mehdorn zufolge vor allem für eine länderübergreifende Standardisierung der Leit- und Sicherungssysteme einsetzen. Fahrpläne sollten europaweit koordiniert, Arbeitszeiten und soziale Rahmenbedingungen der Bediensteten vereinheitlicht werden. Zudem soll das Ministerium die steuerliche Gleichbehandlung von Schienen- und Luftverkehrsbetreibern gewährleisten. Nach Auffassung Mehdorns müsste sich das von ihm propagierte Ministerium dabei verstärkt um gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern kümmern.

*Die GRV meint dazu, dass der Vorschlag Mehdorns keine Aussichten auf Erfolg haben kann, denn*

1. *Die EU hat normalerweise keine Ministerien sondern Kommissare und*
2. *die Strasse würde dann ebenfalls ein einschlägiges Ministerium verlangen*

### 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

## Verkehrspolitik in Deutschland

### Finanzrahmen für Bundesverkehrswegeplan beträgt 150 Milliarden Euro

Für den Neu- und Ausbau sowie den Erhalt von Bundes-schiene-nwegen, Bundesfern- und Bundeswasserstrassen sind im Zeitraum von 2001 bis 2015 Ausgaben von rund 150 Mrd Euro vorgesehen. Dies geht aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 hervor, den die Regierung jetzt dem Bundestag vorgelegt hat. Auf die Bundesfernstrassen entfallen 77,5 Mrd Euro, auf die Schiene rund 63,9 Mrd Euro und auf die Bundeswasserstraßen 7,5 Mrd Euro. Unter Einbeziehung der Finanzhilfen nach dem und der Regionalisierungsmittel erreichten die Schieneninvestitionen bis 2015 das Niveau der Strasseninvestitionen, teilt die Regierung mit. Beim BVWP habe sich der Schwerpunkt der Investitionen vom Aus- und Neubau auf den Erhalt verlagert.

Der Chef der Stinnes Güterbahn Railion, Dr. Klaus Kremper, sagte vor Journalisten auf einer Tagung im Januar: „Die Politik müsse für gleiche Wettbewerbsverhältnisse sorgen. Die Binnenschifffahrt zahlt keine Entgelte für die Nutzung der Wasserstrassen, wir zahlen 500 Mio Euro im Jahr für die Nutzung des Netzes.“

### Verkehrsminister der Länder laufen Amok 45 % mehr Geld für die Straße als für die Schiene

Aus einer Pressemitteilung der Allianz pro Schiene im Februar

Mit scharfer Kritik hat die Allianz pro Schiene auf den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 25.2. reagiert. „Die Landesverkehrsminister wollen 45 % mehr Investitionsmittel in die Straße pumpen als in die Schiene – ein katastrophaler Beschluss“, kritisierte Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege. Unter dem Tagesordnungspunkt „Finanzierung der Verkehrswege des Bundes bei Wegfall der Mauteinnahmen“ hatten sich die Minister in Frankfurt am Main mehrheitlich dafür ausgesprochen, in Bundesfernstraßen jährlich „mindestens 5,8 Milliarden Euro“, in Bundesschiene-nwegen dagegen lediglich „mindestens vier Milliarden Euro“ zu investieren.

„Jeder SPD-Verkehrsminister, der hier den Finger gehoben hat, ist seiner eigenen Bundesregierung in den Rücken gefallen“, sagte Flege. Die Koalitionsvereinbarung der rot-grünen Bundesregierung legt eine Gleichbehandlung von Straße und Schiene fest. Erst vor wenigen Wochen hatten der SPD-Fraktionsvorsitzende Franz Müntefering und die Fraktionschefin der Grünen, Krista Sager, diesen Grundsatz in einer schriftlichen Zusatzvereinbarung, die der Allianz pro Schiene vorliegt, bekräftigt.

Deutschland manövriert sich nach Auffassung der Allianz pro Schiene mit derartigen Beschlüssen „international zunehmend ins verkehrspolitische Abseits“. Die EU-Verkehrspolitik habe der Förderung des umweltverträglichen Schienenverkehrs einen klaren Vorrang eingeräumt. Nachbarstaaten wie Frankreich und Schweden hätten erst kürzlich beschlossen, die jahrzehntelang vernachlässigte Schieneninfrastruktur zum Wohle der Bevölkerung und der Wirtschaft massiv auszubauen. „Die Schweden haben jetzt ein Infrastrukturprogramm bis 2015 aufgelegt, das 11,8 Milliarden Euro für neue Investitionen ins Bahnnetz vorsieht und lediglich 4,6 Milliarden Euro für neue Straßenbauvorhaben. Das ist zukunftsweisend“, sagte Flege. Selbst die Türkei, die lange nach amerikanischem Vorbild nur Straßen für Auto und Bus baute, setze unter der Regierung Erdogan wieder auf die Schiene. „Die Koalitionspolitiker müssen dem aberwitzigen Treiben der Landesverkehrsminister Einhalt gebieten“, forderte Flege. „Erst streichen sie unter dem Deckmantel des Subventionsabbaus mit dem so genannten Koch/Steinbrück-Papier Schieneninvestitionsmittel zusammen und nun fordern sie vom Bund eine Milliarde Euro mehr für die Straßeninvestitionen“.

### EU-Osterweiterung – Chancen und Risiken

Am 9.3.04 hielten die DVZ und das Deutsche Verkehrsforum eine Veranstaltung zu diesem Thema ab, an dem sich eine grosse Zahl von Transport- und Logistikleitern beteiligte. Die GRV war durch Dr. Thoma vertreten.

Die Frage war: „Was kommt auf die 15 alten EU-Staaten zu, wenn die Gemeinschaft am 1.5.2004 zehn neue Mitglieder bekommt?“

Es ist nicht möglich, im einzelnen über die Auffassung der einzelnen Vortragenden zu berichten. Wir geben den Lesern nur das Referat von Frau Angelika Mertens, Parlamentarische Staatssekretärin, (etwas gekürzt) bekannt und verweisen auf die Ausführungen in den GRV-Nachrichten in Heft 61/62.

#### 1. Einleitung

Sehr geehrte Damen und Herren, ich freue mich, dass wir heute Gelegenheit haben, uns über das wichtige Thema der EU-Erweiterung zu unterhalten. Da steht eine Umwälzung bevor. Europa wird sich spürbar verändern. Und ich sage es gleich vorab: Ich glaube, es wird sich zum Guten verändern. In Wirtschaft und Politik, aber auch in der Gesellschaft gibt es weitaus skeptischere Meinungen. Die muss man respektieren.

Die EU-Osterweiterung wird dazu beitragen, die Grenzen und Unterschiede innerhalb Europas weiter zu abzubauen. Dadurch leistet sie einen weiteren Beitrag zu Frieden und Stabilität in ganz Europa. Das ist die außen- und gesellschaftspolitische Komponente.

In wirtschaftlicher Hinsicht gewinnt der Westen einen Wachstumsmarkt hinzu, der für die Unternehmen große Chancen bietet.

Im Jahr 2003 ist die Wirtschaft in den zehn Beitrittsländern um gute 3 % gewachsen. 2004 wird sogar ein durchschnittliches Wachstum von rund 4 % erwartet.

Prognosen für den sich ausdehnenden Binnenmarkt gehen allein für Deutschland von einem zusätzlichen Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von einem Prozent aus.

Als Land an der jetzigen EU-Ostgrenze haben wir ein offenkundiges Interesse an der EU-Osterweiterung. Die Staaten Mittel- und Osteuropas sind zunehmend wichtige Handelspartner für Deutschland. Schon im Jahr 2002 – also noch vor der eigentlichen Marktöffnung – nahm unser Außenhandel mit den Beitrittsländern erheblich zu. Inzwischen hat er einen Anteil von fast 10 % erreicht. Damit sind diese Länder für den deutschen Export schon jetzt ähnlich bedeutend wie die USA.

Angesichts des großen Wachstumspotentials in den Beitrittsländern darf man zuversichtlich sein, dass dieser Aktivposten auch in der Zukunft noch steigen wird.

Hier hat der Verkehrsbereich natürlich eine Schlüsselrolle: Denn Europa kann die Chancen, die der wachsende Handel mit sich bringt, nur mit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur nutzen. Ein effektives Verkehrssystem ist für die Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Staaten und für deren Handel mit Westeuropa unverzichtbar. Darauf ist Deutschland als Haupttransitland natürlich ganz besonders angewiesen.

Aus deutscher Sicht sind drei Punkte besonders interessant:

- ▶ 1. Die vorhandene Infrastruktur muss ausgebaut werden;
- ▶ 2. Das Verkehrswachstum muss weltverträglich und sicher bewältigt werden und
- ▶ 3. Die gegenseitige Marktöffnung im Verkehr, die durch die Beitrittsverträge vorgegeben wird, muss fair und sozialverträglich von statten gehen.

## II. Infrastruktur

Die EU-Erweiterung bedeutet zunächst eine Zunahme des Aufkommens auf den deutschen Verkehrswegen. Auf den Verbindungen zu Polen und Tschechien wird bis 2015 ein Verkehrszuwachs von bis zu 300 % vorhergesagt. Allerdings haben wir hier auch ein relativ geringes Ausgangsniveau.

Aber auch bei einer so großen Zunahme wird die Kapazität auf den großen ostdeutschen Straßen höchstens zu 70 % ausgelastet werden.

Dafür hat die Bundesregierung gesorgt, indem sie zahlreiche wichtige Infrastrukturprojekte bereits begonnen oder sie unter dem Oberbegriff „EU-Osterweiterung“ prioritär im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 vorgesehen hat. Die Auslastung auf diesen Strecken wird dennoch weit hinter der Auslastung der großen Straßen in Westdeutschland zurückbleiben.

Die Straße, die nach allen Prognosen das größte Wachstum verkraften muss, ist nicht unbegrenzt belastbar. Des-

halb werden mit einem integrierten Verkehrskonzept optimale Vernetzungen zwischen allen Verkehrsträgern geschaffen. Dabei geht es vor allem darum, Schiene und Binnenschifffahrt in die Lage zu versetzen, wieder mehr Anteile am Verkehrswachstum zu übernehmen.

Aber gerade in den Beitrittsländern besteht bei der Verkehrsinfrastruktur ein riesiger Nachholbedarf.

Nach dem Bericht der van Miert-Gruppe werden die dort nötigen Investitionen auf rund 100 Mrd. Euro geschätzt.

Für den Ausbau der Verkehrswege in Mittel- und Osteuropa sind in jahrelanger gesamteuropäischer Zusammenarbeit wichtige Vorarbeiten geleistet worden:

- ▶ zunächst mit der Definition von besonders wichtigen Korridoren – den sog. „Kreta-Korridoren“ und
- ▶ anschließend mit der Definition des Infrastrukturbedarfs mit dem „Transport Infrastructure Needs Assessment“ (TINA).

Diese Vorarbeiten dienen der Kommission u.a. dazu, die Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz an die Situation nach der Erweiterung anzupassen. Das geschah im Dezember 2003 mit der politischen Einigung zur Revision der TEN-Leitlinien. Danach wurden eine Reihe vorrangiger Projekte festgelegt. Diese „Vorhaben von europäischem Interesse“ haben einen Mittelbedarf von ca. 250 Mrd. Euro. Darunter sind auch zahlreiche Vorhaben in den zehn Beitrittsländern.

Mit dem Sofortmassnahmenprogramm hat die EU-Kommission das Kernstück ihrer Wachstumsinitiative für 2004 vorgelegt. Darin sind wichtige Verkehrswege zwischen bisherigen EU-Staaten und Beitrittsländern vorgesehen.

Bedeutsam für ihre Finanzierung sind die Strukturfonds:

- ▶ der Europäische Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE),
- ▶ der Kohäsionsfonds und
- ▶ die Haushaltslinie für die Transeuropäischen Netze.

Alle Beitrittsländer erhalten zwischen 2004 bis 2006 eigens für sie eingeplante Fördermittel aus dem Kohäsionsfonds (Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 7,6 Mrd. Euro).

Aus der TEN-Haushaltslinie sind für die Beitrittsländer für den gleichen Zeitraum 225 Mio. Euro extra vorgesehen.

In diesem Zusammenhang haben wir in Deutschland übrigens schon einiges geleistet, indem wir gezielt in die Verkehrswege der neuen Bundesländer investiert haben.

Darüber hinaus hat die Bundesregierung im BVWP 2003 die „Projekte EU-Osterweiterung“ dem vordringlichen Bedarf zugeordnet. Die wichtigsten dieser Projekte sind im Bau oder in Teilen bereits fertig.

Für die zum 1. Mai 2004 beitretenden Staaten wurde auf dem Europäischen Rat in Kopenhagen im Dezember 2002 ein Finanzpaket verabschiedet. Es sieht insgesamt 40,85

Mrd. Euro an Verpflichtungsermächtigungen und 25,14 Mrd. Euro an Zahlungsermächtigungen für die Jahre 2004 bis 2006 vor. Die Beitrittsländer sind daran mit 74 Mrd. Euro selbst beteiligt. Allerdings stehen diese Mittel für die Verkehrsinfrastruktur nur zum Teil zur Verfügung.

### III. Sicherheit und Umwelt

Seit 1990 sind in den Beitrittsländern Energieverbrauch und Emissionen stark angewachsen. Der Verkehr hat sich zusätzlich deutlich auf die Straße verlagert.

Nach Prognosen wird der Straßengüterverkehr seinen Marktanteil von 45% im Jahr 1998 auf 72% im Jahr 2010 steigern. Deshalb ist es ganz wichtig, dass der **Kombinierte Verkehr zu einer wettbewerbsfähigen Alternative entwickelt wird**. Die Europäische Union fördert den Kombinierten Verkehr schon lange. Im Rahmen des Marco-Polo Programms [2003-2006] stehen dafür 75 Mio. E zur Verfügung.

Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger bei den Finanzhilfen für die mittel- und osteuropäischen Länder besonderes Gewicht erhält. Deshalb ist es gut, dass sich unter den 31 vorrangigen Projekten der geänderten TEN-Leitlinien mehr als zwei Drittel Schienen- und Schifffahrtsprojekte finden.

In den Beitrittsländern haben die Eisenbahnen überwiegend noch recht gute Marktanteile – wenn auch nicht mehr so hoch, wie vor dreizehn Jahren, und wenn auch mit leider weiter sinkender Tendenz. Dem Güterverkehr auf der Schiene wird dort ein Rückgang von 43 % im Jahr 1998 auf 36 % im Jahr 2010 vorausgesagt.

Wir werden versuchen, hier gegenzusteuern. Durch konsequente und schnelle Bahnreformen in den Beitrittsländern muss die Wettbewerbsposition der Bahnen gestärkt werden. Vielleicht können wir so erreichen, dass die Marktanteile der Schiene in den Beitrittsländern nicht auf den niedrigen Stand der bisherigen EU-Staaten absinken.

Die Beitrittsländer müssen aufgrund der Verträge die Sicherheits- und Umweltstandards der Europäischen Union grundsätzlich sofort und uneingeschränkt übernehmen. Zusätzlich müssen sie die praktische Anwendung garantieren. Die Beitrittsverträge verlangen von den Beitrittskandidaten grundsätzlich, dass sie den gesamten Rechtsbestand der Gemeinschaft mit dem Beitritt erfüllen. Über die Umsetzung des Gemeinschaftsrechts in den Beitrittsländern wacht die Kommission.

Der jüngste Monitoring-Bericht, den die Kommission Anfang November 2003 veröffentlicht hat, bescheinigt den zehn Beitrittsländern eine funktionierende Marktwirtschaft. Er kommt zu der Einschätzung, dass sie die wirtschaftlichen und den Besitzstand betreffenden Kriterien ab Anfang 2004 erfüllen werden. Im Verkehrssektor ist die Rechtsangleichung nach Auffassung der Kommission in

den Sektoren Eisenbahn und Binnenwasserstraßen sowie in Verbindung mit den transeuropäischen Verkehrsnetzen weit vorangeschritten. Eine Mehrheit der beitretenden Länder dürften außerdem in der Lage sein, bis zum Beitritt den Besitzstand in den Bereichen Straßen- und Seeverkehr planmäßig anzuwenden.

### IV. Faire Wettbewerbsbedingungen

Die anstehende Marktöffnung muss sozial verträglich gestaltet werden. Das bedeutet insbesondere den freien Marktzugang für die Transportunternehmen aus den Altstaaten und den Beitrittsländern. Und zwar unabhängig davon, ob der Verkehr zwischen den Beitrittsländern oder den bisherigen EU-Staaten ausgeführt wird. Diese gegenseitige Marktöffnung setzt faire Wettbewerbsbedingungen voraus. Dazu gehört auch die Übernahme und Einhaltung der steuerlichen und sozialen Vorschriften der Gemeinschaft. Das ist aus deutscher Sicht auch wichtig, damit soziale Spannungen möglichst vermieden werden.

Wir müssen natürlich berücksichtigen, dass es zwischen den EU-Staaten und den mittel- und osteuropäischen Staaten ein starkes Lohnkostengefälle gibt. Dafür gab es bei früheren EU-Erweiterungen kein Vorbild. Die Lohnkosten in Deutschland sind im Vergleich zu einigen Beitrittsländern mehr als zehn Mal so hoch. Dieses Gefälle werden vor allem die mittelständischen Transportunternehmen zu spüren bekommen.

Es wird allgemein erwartet, dass sich diese gravierenden Unterschiede mit steigendem Wohlstand in Mittel- und Osteuropa allmählich verringern werden. Trotzdem müssen wir uns zunächst auf die Differenzen einstellen. Die Bundesregierung hat deshalb gegenüber den meisten neuen Mitgliedstaaten eine Übergangsfrist für die Kabotage im Straßengüterverkehr von bis zu 5 Jahren durchgesetzt. Auch einige Beitrittsländer haben in bestimmten Verkehrsbereichen Übergangsfristen beantragt und erhalten.

Aber insgesamt halten sich im Verkehrssektor die Bereiche, in denen Übergangsfristen vereinbart wurden, in engen Grenzen.

### V. Schluss

Der Verkehrsmarkt wird den Unternehmen in ganz Europa neue Chancen bieten. Diese Chancen werden erheblich größer sein als die Risiken. Der globale Wettbewerb, die weiter zunehmende Arbeitsteilung sowie die Dynamik der Märkte erzeugen zusätzliche Wachstumspotenziale. Die müssen wir nutzen.

Dazu brauchen wir Beides:

- ▶ die Leistungsfähigkeit und Innovationskraft der Unternehmen, aber auch
- ▶ geeignete politische Rahmenbedingungen.

Ich bin ganz sicher, dass der Ausbau des Logistikstandortes Deutschland durch die Osterweiterung der EU neue Impulse erhalten wird.



vorigen Jahres noch vor Tausenden von Toten durch Dieselruß gewarnt hatte. Und auch im September hatte Trittin „keinen vordringlichen Handlungsbedarf“ für eine Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer für Autos mit hohem Verbrauch gesehen. Schützenhilfe kam damals von Regierungssprecher Bela Anda: „Es geht darum, Steuern zu senken, nicht sie zu erhöhen.“

*Die GRV hat dies gebracht, obwohl es reine Zukunftsmusik zu sein scheint. Trotzdem hält sie Steuern nach dem Mass der Umweltschädigung für gerechter.*

## Billig fliegen mit teuren Subventionen

Die Luftverkehrs-Subventionen sind selbst in Zeiten leerer Kassen ein Tabu. Die Versuche, den Flugverkehr als einen Empfänger umfangreicher Subventionen in die Köpfe der Politiker zu bringen, scheiterten bisher an der Sichtweise dieser Entscheider. Entweder versucht man die Zuschüsse zu einer notwendigen Voraussetzung umzudefinieren („Förderung des Wirtschaftsstandortes“) oder man leugnet einfach den Charakter der Subventionierung. Exemplarisch vorgeführt haben das die beiden Ministerpräsidenten Steinbrück (NRW/SPD) und Koch (Hessen/CDU) in ihrem gemeinsamen Vorschlag zum Abbau der Subventionen: Der Flugverkehr kam gar nicht vor, während die zweckgebundenen Zuschüsse der öffentlichen Hand an den Nahverkehr gestrichen werden sollen.

**Wir haben das ganz grosse Ziel, nämlich einen deutlichen Ruck: Mehr Verkehr auf die Schiene, nicht erreichen können.**

*Manfred Stolpe (SPD), Bundesverkehrsminister*

## 10 Jahre Bahnreform – Festakt am 14.1.04 in Berlin

Die Bundesregierung sieht offenbar kaum eine Möglichkeit, in den nächsten Jahren neue ICE-Strecken zu finanzieren. „Prestigeträchtige Neubauvorhaben“ seien nicht alleine das Fundament der Deutschen Bahn, sagte Kanzler Gerhard Schröder am 14.1.04 in Berlin. Bei einem Festakt, mit dem die vor zehn Jahren gestartete Bahnreform gefeiert wurde, verwies Schröder auf die Haushaltsprobleme des Bundes, die durch den Ausfall der Lkw-Maut verschärft werden. Bei den Verkehrsinvestitionen stehe eine „schwierige Phase“ bevor. „Wir müssen sehen, wie wir das überbrücken.“

Als wichtiges Ziel der Regierung bezeichnete der Kanzler einen **Börsengang des Staatsunternehmens**. Er wolle bis 2005 die Weichen dafür stellen. Einen Zeitpunkt für den Verkauf von Anteilen der DB AG an private Investoren nannte Schröder allerdings nicht. „Es gibt dann eine



Chance für ein starkes deutsches Verkehrsunternehmen, das auf den internationalen Märkten präsent ist.“ Schröder stärkte mit dieser Zielsetzung Bahnchef Hartmut Mehdorn, der einen Börsengang vorbereitet.

Vor dem Festakt attackierte Mehdorn, der zuletzt Verständnis für die Sparpolitik des Bundes geäußert hatte, allerdings die neuesten Kürzungspläne der Regierung. In den nächsten fünf Jahren könnten fünf Milliarden Euro für das Schienennetz fehlen. „**Wir werden mit weniger Investitionen leben müssen**“, sagte Mehdorn und schilderte die Folgen mit drastischen Worten. Allen Beteiligten müsse klar sein, dass die Bahn ihr Ziel, mit einem Ausbau der Strecken die Schiene wettbewerbsfähig zu machen, dann „nicht 2015 oder 2020, sondern eben erst 2050 oder 2080 erreichen wird“. Das durchschnittliche Tempo der Fernzüge werde wegen der weiter bestehenden Lücken im Hochgeschwindigkeitsnetz nicht einmal 160 km/h betragen. „**Dem Konkurrenten Auto können wir so kein Paroli bieten.**“

Sein Unternehmen wehre sich nicht grundsätzlich gegen massvolle Sparmaßnahmen, betonte Mehdorn. Das müsse aber auch für die Straße gelten. Stattdessen gebe es „immer wieder Entscheidungen gegen die Bahn“. Die DB prüfe nun mit Verkehrsminister Manfred Stolpe, welche Bauvorhaben verschoben oder aufgegeben werden müssten. Mit Ergebnissen sei erst zu rechnen, wenn der Bund über die Investitionsmittel befunden habe. Bereits früher hatte die Bahn angedeutet, die Investitionen in einige Neu- und Ausbaustrecken, darunter Nürnberg - Erfurt, sofort aufzugeben, wenn keine Zuschüsse mehr fließen.

**Das Desaster bei der Lkw-Maut trifft die DB nach Einschätzung von Mehdorn „gleich doppelt“.** Die Lkw-Spediteure, also die Konkurrenten der Bahn, könnten einstweilen nahezu kostenfrei über die Autobahnen fahren. Und dem Bund fehlten Mauterlöse in Milliardenhöhe, mit denen auch das Schienennetz ausgebaut werden sollte.

Zur Bahnreform sagte Mehdorn, die DB habe nach der

Umwandlung von einer Behörde in eine Aktiengesellschaft, die dem Staat gehört, viel erreicht. „Wir sind eine der besten Bahnen der Welt.“ Allerdings sei der Umbau noch lange nicht vollendet. Dabei nannte er beeindruckende Zahlen: Entlastung des Steuerzahlers um 108 Mrd Euro gegenüber dem Szenario ohne Bahnreform sowie die um fast 160% gestiegene Produktivität der Mitarbeiter.

„Wir werden in 2004 Gewinn machen und unseren Kunden mehr Service und Qualität bieten“, versprach der Bahnchef. Er räumte ein, dass im Hinblick auf das Bahnimage „kein Anlass zum Jubel“ bestehe. Allerdings könne die Bahn „stolz auf das Erreichte sein“. Nach den vielen Verspätungen in den vergangenen Jahren werde 2004 das „Jahr der Pünktlichkeit“ sein. Mehdorn nannte ebenfalls den Börsengang der DB AG als nächstes großes Ziel. „Wir wollen raus aus dem Staat.“ Das Unternehmen werde dann „keine Bedienstalt“ mehr für die Länder und Kommunen sein. Eine teilweise Privatisierung sei finanziell notwendig. Die Bahn werde 2005 beginnen, die seit der Bahnreform auf 70 Mrd Euro gestiegenen Schulden zu tilgen. Der Bund könne, wie die aktuelle Situation zeige, die Investitionskosten für das Netz nicht mehr alleine tragen. „Also nutzen wir den internationalen Kapitalmarkt“. Dazu gebe es keine Alternative. Das Gleisnetz müsse dabei als „Rückgrat der DB“ in jedem Fall im Konzern bleiben.

Bundeskanzler Gerhard Schröder äusserte sich ergänzend, dass Mehdorn sich zu Recht über eine Benachteiligung der Bahn bei den Steuern gegenüber dem Luftverkehr beklage. Er könne jedoch mit Rücksicht auf den Finanzminister nichts versprechen.

## 10 Jahre Bahnreform Das Reformwerk

Nach intensiver Diskussion verständigen sich Bund und Länder im November 1993 auf die Annahme des Gesetzesentwurfs zur Neuordnung des Eisenbahnwesens und zur notwendigen Grundgesetzänderung, so dass die Deutsche Bahn AG am 1. Januar 1994 gegründet werden kann.

### Das Reformpaket umfasst:

- ▶ Umwandlung der Behördenbahnen in eine Aktiengesellschaft
- ▶ Übernahme der langfristigen Schulden von rund 70 Mrd DM durch das Bundeseisenbahnvermögen
- ▶ Rechtliche und organisatorische Trennung von Fahrweg und Transportbetrieb, wobei die Möglichkeit besteht, die Bereiche später auch institutionell zu trennen.
- ▶ Frühestens drei, spätestens fünf Jahre nach Gründung der DB AG sind mindestens vier Aktiengesellschaften auszugliedern, und zwar je eine AG für den Personenfernverkehr, für den Personennahverkehr, für den Güterverkehr und für das Netz. Gesetzlich vorge-

sehen ist ferner die Möglichkeit, die Holding DB AG aufzulösen.

- ▶ Diskriminierungsfreier Netzzugang Dritter
- ▶ Neuorganisation des Personennahverkehrs: Die Gebietskörperschaften bestellen die Verkehrsleistungen und erhalten dafür Bundesmittel. Die DB muss also keine Leistungen erbringen, die nicht kostendeckend sind.

### Daten:

#### Januar 1994

Das Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens tritt in Kraft. Start der Bahnreform. Gründung der Deutschen Bahn AG mit Sitz in Frankfurt am Main. Vorstandschef ist Heinz Dürr

#### Januar 1996

Die Bundesländer übernehmen die Verantwortung für den Personennahverkehr auf der Schiene

#### Juli 1997

Johannes Ludewig wird neuer Vorstandschef der Bahn

#### November 1997

Der Leipziger Hauptbahnhof, Europas größter Kopfbahnhof, wird als „Erlebniszentrum“ neu eröffnet

#### Juni 1998

ICE-Unglück in Eschede mit 101 Todesopfern

#### Juni 1999

Ausgliederung der Unternehmensbereiche der DB AG in fünf autonome Aktiengesellschaften unter dem Dach der Holding

#### Dezember 1999

Hartmut Mehdorn (ab 16.12.99) wird Nachfolger von Ludewig

2000 Mehdorn bindet die AG's enger an den Konzern: Die fünf AG's bestehen formalrechtlich weiter, doch der Holdingvorstand übt die Kontrolle aus.

#### März 2001

Verkehrsminister Kurt Bodewig fordert die organisatorische Trennung von Schiene und Betrieb

#### August 2002

Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt-Köln. Der ICE 3 fährt planmässig 300 Km/h

#### September 2002

Die DB kauft den Logistik-Konzern Stinnes AG mit dem Tochterunternehmen Schenker

#### Dezember 2002

Einführung eines jahrelang vorbereiteten neuen Preissystems, das weitgehend der Luftfahrt angepasst war, die DB erleidet damit Schiffbruch.

#### Juli 2003

Reform des Preissystems, Wiedereinführung der alten Bahncard, Rücknahme der wichtigsten Änderungen vom Dezember 2002

## Völlig negative Beurteilung der Bahnreform

Auf einer Veranstaltung des Beirates für Verkehr der Gesellschaft zum Studium für Strukturpolitische Fragen

äußerte sich Dr. Peter Fischer, Präsident von Pro Mobilität-Initiative für Verkehrsinfrastruktur, sehr negativ in seinem Vortrag „Zehn Jahre Bahnreform – Erfolg, Misserfolg, was ist noch zu tun“ zur Bahn. Sein Vortrag, den wir nicht weiter erörtern wollen, endet mit drei Thesen:

1. Die Bahnreform hat die Schienen nicht aus der Rolle des Nischenanbieters herausgebracht.
2. Der Bund ist durch die Bahnreform nicht entlastet worden.
3. Die einseitige finanzielle Bevorzugung der Bahn durch die Politik führt zu wachsenden Engpässen beim Hauptverkehrsträger Strasse und wird damit zunehmend zu einem Wachstumshemmnis für die deutsche Wirtschaft.

GRV: Kein Kommentar!

## Maut

### Toll Collect: Bund geht vor Daimler in die Knie Die Bahn macht neue Schulden

Die „Einigung“ vom 29. Februar in Sachen „Lkw-Maut“ begünstigt nach Auffassung der Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn den Lkw-Verkehr – auf Kosten der Bahn (Autor ist Winfried Wolf, ehem. MdB der PDS)

Ursprünglich war die Lkw-Maut als eine Maßnahme gedacht, Lkw-Verkehr zu verteuern, zu reduzieren und den verbleibenden Verkehr auf Schiene und Wasserstrassen zu verlagern. Die neu gefundene „Einigung“ läuft auf das Gegenteil hinaus. Sie lautet zusammengefasst:

► Es wird akzeptiert, dass es von August 2003 bis Dezember 2004 keine gesonderte Belastung des Lkw-Verkehrs mehr gibt. Die 1995 eingeführte Vignette, die am 1.8.03 in Erwartung der elektronischen Maut abgeschafft wurde, wird auch nicht für die Zwischenzeit erhoben. Damit kam es statt zu einer Belastung zu einer Entlastung des Lkw-Transports.

► Ab 2005 soll es nur eine „abgespeckte Version“ der Maut geben. Die Rede ist von rund 80 Prozent der ursprünglich für die Zeit ab August 2003 vorgesehenen Maut-einnahmen. Erst ab 2006 soll die elektronische Maut in vollem Umfang erhoben werden.

### All das dient den Interessen von DaimlerChrysler, dem weltgrößten Hersteller von Lkw.

Ein massgeblicher Effekt bei dem Maut-Theater besteht darin, dass inzwischen die strukturellen Mängel der elektronischen Maut kaum mehr Thema sind:

- Sie trifft nur Lkw ab 12 Tonnen und führt zu massiven Verlagerungen zu kleineren Lkw
- Sie wird nur auf Autobahnen erhoben und bewirkt dadurch flächendeckende Umweg-Verkehre auf Strassen niedrigerer Rangordnung.
- Sie soll deutsche Lkw so gut wie nicht belasten, da diesen gleichzeitig eine ähnlich hohe Senkung der Kfz-Steuer in Aussicht gestellt wurde.

Vor allem wird die Maut mit 12,4 Cent je gefahrenen Kilometer bei weniger als einem Drittel der Schweizer Lkw-Maut liegen und damit keinerlei Effekt zur Transportvermeidung oder Verlagerung von Transporten auf um-

## Übersicht über die Mauterhebung in Europa

Land	Zeitabhängige Maut	Streckenabhängige Maut je gebührenpflichtigen Kilometer	Sonstiges
Belgien	Eurovignette		
Dänemark	Eurovignette		
Deutschland <sup>2</sup> (keine USt.)	bis 31. August 2003 Eurovignette	ab 31.08. / 02.11.2003 0,9–14 Cent	
Frankreich (plus 19,6 % USt.)		13–18 Cent	
Griechenland (keine USt.)		0,2–0,3 Cent	
Großbritannien			Stadtmaut in London
Italien (plus 20 % USt.)		0,4–11 Cent	
Kroatien (keine USt.)		11–19 Cent	
Luxemburg	Eurovignette		
Mazedonien (keine USt.)		0,9–17 Cent	
Niederlande	Eurovignette		
Norwegen			Stadtmaut <sup>1)</sup>
Österreich (plus 20 % USt.)	bis 31.12.2003: Vignette, StraBa	ab 01.01.2004: 13–27,3 Cent	Brenner-, Pyhrn-, Tauernautobahn
Polen	Vignette <sup>2),3)</sup>		Maut (A2, A4)
Portugal (plus 17 % USt.)		0,9–13 Cent	
Rumänien	Vignette <sup>2),3)</sup>		
Schweden	Eurovignette		
Schweiz <sup>2),3)</sup> (keine USt.)		11–45 Cent	plus pauschale Zusatz-LSVA für Fahrzeugkombinationen über 34 t zul. GG
Serbien und Montenegro		16–34 Cent	
Slowakische Republik	Vignette		
Slowenien (keine USt.)		13–19 Cent	
Spanien (plus 16 % USt.)		0,9–13 Cent	
Tschechische Republik	Vignette		
Türkei (keine USt.)		0,1–0,2 Cent	
Ungarn (plus 25 % USt.)	Vignette (M 1, M3, M 7)	17–28 Cent	
Weißrussland			Transitstrecke Polen—Russland

<sup>1)</sup> Bergen, Kristiansand, Nord-Jaeren/Stravanger, Oslo, Trondheim

<sup>2)</sup> Gebührenhöhe auch abhängig von der Schadstoffklasse des Kraftfahrzeugs

<sup>3)</sup> Gesamtes Straßennetz



weltfreundlichere Verkehrsträger haben. Im Grunde handelt es sich um eine protektionistische Maßnahme zur Verlagerung von Frachten von ausländischen zu solchen bundesdeutscher Lkw-Spediteure.

Die sich abzeichnenden Folgen für den Verkehrssektor lauten: Die Lkw-Flut nimmt infolge der Verbilligung der Lkw-Transporte weiter zu – exakt zum Zeitpunkt der EU-Osterweiterung 2005/ 2006. Der geltende Bundesverkehrswegeplan sah bereits bis 2015 eine weitere Steigerung des Lkw-Verkehrs um 64% vor; real wird es unter den gegebenen Bedingungen eine Verdopplung geben. Die Straße wird massiv weitere Anteile hinzugewinnen und die Schiene Anteile verlieren.

Die Bahn wird zusätzlich belastet. Der Bund zwingt sie dazu, „langfristige, zinslose Darlehen des Bundes kurzfristig zurückzuzahlen“ – in Höhe von gut 1 Milliarde Euro. Diese Bundesdarlehen galten bislang als nicht oder nicht in absehbarer Zeit zurückzahlbar. Das zwingt die Bahn wiederum dazu, neue Kredite auf dem Kapitalmarkt – dann verzinst – aufzunehmen. Die Rede ist von einer 500 Millionen-Euro-Anleihe.

Hier wird das instrumentelle Verhältnis der Bundesregierung zur Bahn deutlich. Hängt die Bahn ganze Regionen von der Schiene ab, wie mit der Einstellung des Interregio 2001/2002 oder mit der Kappung von zwei Drittel aller Gleisanschlüsse 1994 bis 2002 erfolgt, dann heißt es, der Bund könne in den Betrieb einer „unabhängigen Aktiengesellschaft“ nicht hineinwirken. Fehlt dem Bund Geld, weil er vor DaimlerChrysler & Co. in die Knie geht, dann wird die „unabhängige“ Bahn in die verstärkte Verschuldung gezwungen.

*Die GRV wird künftig erst wieder über die deutsche Maut berichten, wenn sich in Sachen Maut Entscheidendes tut.*

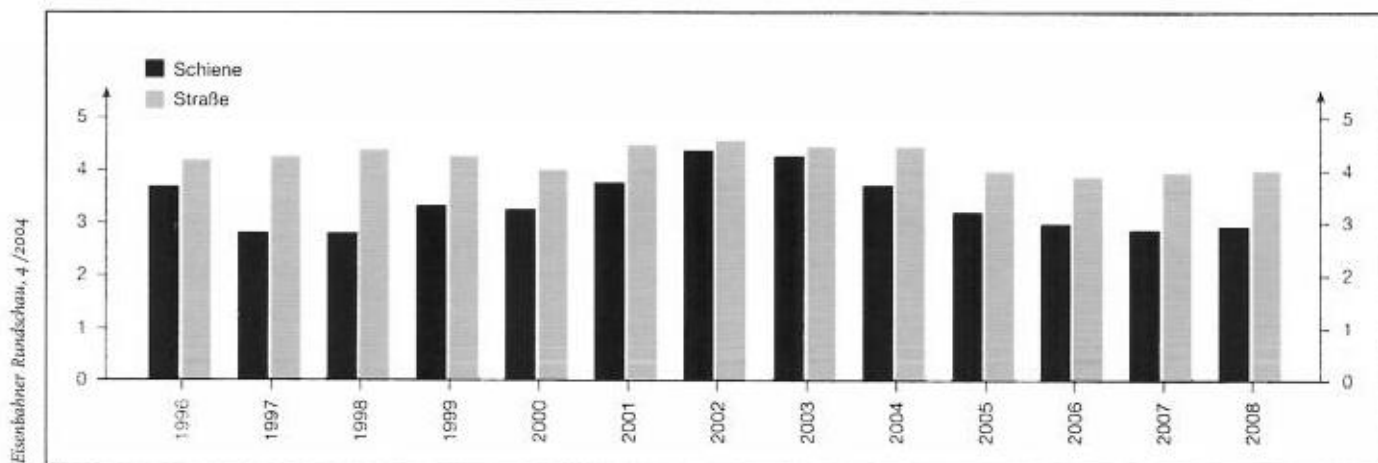
## Stolpe hält an ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt fest Bundesregierung reduziert Wunschliste der Deutschen Bahn von 26 auf 15 Projekte und macht so Mittel für das Grossprojekt frei

Die Bundesregierung hat die Pläne der DB für den Ausbau des Schienennetzes in den nächsten fünf Jahren deutlich korrigiert. An der rund fünf Milliarden Euro teuren ICE-Strecke von Nürnberg nach Erfurt soll entgegen anderen Absichten der DB nun doch weiter gebaut werden, ebenso wie an der Trasse von Erfurt nach Halle und Leipzig. Für beide Projekte sind laut Bundesverkehrsministerium bis 2008 Ausgaben in Höhe von zusammen 100 Millionen pro Jahr vorgesehen, um mindestens das Baurecht zu erhalten.

Verkehrsminister Manfred Stolpe präsentierte seinen Kollegen aus den Ländern am 30.3. in Weimar eine eigene Liste für das Schienennetz, die deutlich von den bisherigen Plänen der Bahn abweicht. Stolpes Liste enthält nur noch 15 Vorhaben, darunter den Ausbau der Linien von Berlin nach Hamburg und nach Frankfurt an der Oder. Die DB hatte den Ländern vor einer Woche dagegen 26 Projekte genannt, die trotz der geringeren Bundesmittel finanzierbar seien.

Der Etat für die Schiene sinkt voraussichtlich von zuletzt mehr als vier auf unter drei Mrd Euro pro Jahr, auch wegen der von den Ländern durchgesetzten Etatkürzungen beim Verkehr. In der Übersicht der Bundesregierung fehlen nun im Vergleich zu den DB-Plänen etwa Ausbaumaßnahmen an den Strecken Berlin - Dresden, Frankfurt/Main - Fulda, Stuttgart - Augsburg (Bahnhofsprojekt Neu-Ulm 21) und Mainz - Mannheim. Auch die Bahnknoten Berlin, Halle/Leipzig, Magdeburg und Erfurt, die verbessert werden sollten, sind nicht mehr genannt. Das Bundesverkehrsministerium erklärte, bei diesen Vorhaben werde geprüft, ob sie mit den vorhandenen Mitteln noch bezahlbar seien. Mit der Bahn habe man sich auf alle Fälle über den Weiterbau der ICE-Trasse Nürnberg - Erfurt - Halle/Leipzig als Mittelstück der Fernlinie von München

## Investitionen in Schiene und Straße



Die Grafik macht die Ungleichbehandlung der Schiene im Vergleich zur Straße deutlich. Während die Milliarden-Investitionen für den Auto- und Lkw-Verkehr nur unwesentlich abgesenkt werden, bleibt die Schiene auf der Verliererseite. Das Missverhältnis im Verkehrsetat wird wieder größer. Das Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, kann so nicht erreicht werden.

nach Berlin geeinigt. Die ICE-Strecke war vor einer Woche in der DB-Liste für die Länder nicht notiert.

Grund dafür dürften sein: Bundeskanzler Schröder hatte vor zwei Jahren einen Baustopp aufgehoben und versprochen, dass die Strecke Nürnberg - Erfurt verwirklicht werde und im Juni finden in Thüringen Landtagswahlen statt.

*Die GRV meint dazu, wenn DBNetz in der Hand des Bundes wäre, würden die Politiker sicher noch mehr Einfluss auf die Gestaltung des Netzes nehmen als es schon bisher getan wird.*

## Transportaufkommen in 2003 Lkw verliert - Bahn gewinnt

Statistisches Bundesamt veröffentlicht 2003er Zahlen

Das Transportaufkommen in Deutschland ist im vergangenen Jahr um 0,9 Prozent zurückgegangen. Danach haben die Straße und die Binnenschifffahrt Volumen verloren, während die Schiene hinzugewonnen hat.

Auf der Straße wurden nach einer Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im vergangenen Jahr 2,9 Mrd t befördert - rund 1,5 % weniger als in 2002. Die Verkehrsleistung - gemessen in Tonnenkilometer (tkm) - im Inland stieg aber um 1,8 % auf 358 Mrd. tkm. Die durchschnittliche Transportentfernung lag bei 123 km (plus 4 km).

Bei der Eisenbahn sind Aufkommen (297 Mio t) und Leistung (78,5 Mrd tkm) im vergangenen Jahr um jeweils 4 % gestiegen. Die durchschnittliche Beförderungsweite der Bahnen lag damit wie im Vorjahr bei rund 265 km.

Mit 218 Mio t ist das Transportaufkommen in der Binnenschifffahrt deutlich zurückgegangen (minus 5,8 %); die Beförderungsleistung lag mit 58,6 Mrd. tkm um 8,7 % unter dem Vorjahreswert. Als Hauptgrund für diese Entwicklung sehen die Statistiker die niedrigen Flusspegel durch die Trockenheit im Sommer und die damit verbundenen Fahrtbeschränkungen.

Die Probleme der Binnenschifffahrt haben vermutlich Transportverlagerungen auf andere Verkehrsträger verursacht. So stieg das Verkehrsaufkommen der Bahn in der zweiten Jahreshälfte mit 4,7 % überdurchschnittlich.

Weiter gewachsen - um 4,2 % auf 253 Mio t - ist der Güterverkehr der Seeschifffahrt. Sie hat damit die Binnenschifffahrt deutlich überholt, die bis zum Jahr 2000 immer die Nase vorn gehabt hatte.

Zugenommen hat auch das Luftfrachtvolumen - allerdings nicht mehr so stark wie im Vorjahr: Mit 2,3 Mio t wurden 2,2 % mehr befördert als im Vorjahr.

Der Transport von Rohöl in Rohrleitungen schließlich nahm um 1,6 % auf über 92 Mio t zu. Die Beförderungsleistung stieg um 1,9 % auf 15,5 Mrd tkm.

## Eisenbahnen

### Allgemeines

#### Zahlreiche Bahnbetreiber beklagen die mangelhafte Qualität und Zuverlässigkeit von neuen Lokomotiven und Waggons

Viele Bahnmanager nicht nur der DB AG sind auf die Bahntechnik-Industrie nicht gut zu sprechen. In den vergangenen Monaten sind immer wieder fabrikneue Diesellokomotiven, Elektrolokomotiven und Waggons wegen technischer Fehler ausgefallen. „Die Pannen reichen von Elektronik und Getriebe bis hin zur Türsteuerung“, sagte ein Sprecher von Connex.

Mit den gleichen Schwierigkeiten musste sich auch die Regionalbahn Metronom herumplagen, die seit Mitte Dezember mit Elektroloks und Doppelstockwagen zwischen Bremen, Hamburg und Uelzen fährt. Bei den neuen Loks habe es Motorausfälle gegeben, außerdem hätten Zugtüren nicht funktioniert, sagte Metronom-Geschäftsführer Carsten Hein. „Die Züge sind einfach im Bahnhof stehen geblieben“, sagte er. Auch die Deutsche Bahn leidet unter der mangelnden Zuverlässigkeit der Zughersteller, zu denen die Konzerne **Siemens, Bombardier und Alstom** gehören. „Wir erhalten immer noch nicht die Qualität, die wir brauchen“, heißt es bei der DB. Davon sei fast die gesamte Fahrzeugpalette betroffen.

Für die Bahnkunden hat dies oft unangenehme Folgen: Vor allem im Regionalverkehr verspäten sich die Züge spürbar, oft um mehr als eine Stunde wie etwa kürzlich auf der neuen Strecke der Nordwestbahn zwischen Paderborn und Holzminden in Niedersachsen. „Manche Verbindungen müssen wir sogar komplett ausfallen lassen“, sagte der Connex-Sprecher. Die Deutsche Bahn geht davon aus, dass schadhafte Züge 15 bis 20 % der Verspätungen (ab fünf Minuten) verursachen. Die Bahnbetreiber sind darüber verärgert, weil sie stets von ihren Kunden für Unpünktlichkeit und Zugausfälle verantwortlich gemacht werden. Sämtliche Bahnunternehmen betonten jedoch, dass die Funktionsstörungen nicht die Sicherheit der Fahrgäste gefährdeten. Sollte es hier Probleme geben, würden die Züge sofort aus dem Verkehr gezogen.

Die Pannenserie beim Hochgeschwindigkeitszug ICE 3 hatte im vergangenen Jahr für Schlagzeilen gesorgt. Diese Fehler hat der ICE-Lieferant Siemens Transportation nach Auskunft der Deutschen Bahn mittlerweile behoben, die Züge fahren nun ohne technische Macken über die Neubaustrecke zwischen Frankfurt/Main und Köln. Gleichwohl hat die Bahntechnik-Industrie ihre Qualitätsprobleme immer noch nicht voll im Griff. „Die haben immer noch nicht realisiert, dass es Kunden gibt“, sagte ein Manager der Deutschen Bahn.

Siemens muss beispielsweise 200 Strassenbahnen des Typs „Combino“ zurückrufen, weil es während des Fahr-

betriebs „gewisse Festigkeitsprobleme“ gibt. Solche Nachbesserungen schaden nicht nur dem Image sondern sind auch teuer. Die Combino-Panne hat Siemens bisher mit einem zweistelligen Millionenbetrag belastet.

## **Subventionen nicht mit Investitionen verwechselt Steinbrück und Koch wehren sich gegen Vorwürfe**

Die Ministerpräsidenten der Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Hessen, Peer Steinbrück und Roland Koch, verwehren sich gegen den Vorwurf, ihre Vorschläge zum Subventionsabbau blockierten Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. „Unsere Vorschläge bewirken den Subventionsabbau auf breiter Front“, heißt es in einem Schreiben an Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe. „Dabei ist aber stets darauf abgestellt worden, dass es keine Verwechslungen zwischen Infrastrukturinvestitionen und Subventionen geben kann und darf.“ In ihrem Brief schreiben Koch und Steinbrück weiter sie hätten auch keine Vorschläge zur Kürzung von Investitionen des dringend benötigten weiteren Ausbaus der Bundesfernstrassen gemacht.

Das Bundesverkehrsministerium beharrt aber auf der Aussage, wegen der Koch-Steinbrück-Vereinbarung müssten die Investitionen massiv gekürzt werden.

## **Deutsche Bahn weist „Focus“-Bericht zurück: Keine Subventionen, keine überhöhte Verschuldung**

Zu einer Vorabmeldung der Zeitschrift „Focus“ und entsprechenden Agenturberichten über angebliche Subventionen an die Deutsche Bahn stellt das Unternehmen Folgendes richtig:

Die Deutsche Bahn empfängt keinerlei Subventionen.

Der Staat stellt gemäß seiner im Grundgesetz verankerten Verpflichtung lediglich Finanzmittel für Investitionen in die Schienen-Infrastruktur (die auch Wettbewerbern dient) zur Verfügung, ebenso übrigens wie für Autobahnen oder Wasserstrassen. Daneben zahlt der Bund an die Länder so genannte Regionalisierungsmittel, mit denen diese Leistungen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einkaufen – bei der Deutschen Bahn und zunehmend auch bei Wettbewerbern.

Weder die Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur noch die Bereitstellung der Regionalisierungsmittel an die Bundesländer erfüllen den Tatbestand der Subvention. Jeder Zahlung steht eine Leistung gegenüber.

## **Rechnungshof fordert Abkehr vom Hochgeschwindigkeitsnetz**

Der Bundesrechnungshof kritisiert in seinem aktuellen Rechenschaftsbericht, der Ende November 2003 veröffentlicht wurde, unter anderem, dass der Bund den Schienenwegebau mehr nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten

vornehmen soll. Die seit Jahren enttäuschende Verkehrsentwicklung im Schienenverkehrsgebiete es, die bisherige Investitionsstrategie im Schienenwegebau zu überprüfen, resümiert der Bundesrechnungshof. Dabei sollte eine angemessene Beteiligung der Eisenbahnen des Bundes an der Finanzierung des Schienenwegebaus angestrebt werden, um auch die wirtschaftliche Verwendung der ebenfalls eingesetzten Bundesmittel zu gewährleisten. Insbesondere im Güterverkehr seien die Verkehrsverlagerungen, die das zuständige Bundesministerium als Begründung für den Infrastrukturausbau angegeben habe, nicht eingetreten. Nur im Personenverkehr sei dies auf Grund der Regionalisierungsmittel anders gewesen.

Die bisherigen Konzepte für europäische Hochgeschwindigkeitsstrecken des Personenverkehrs entsprechen nach Auffassung des Rechnungshofes nicht mehr den heute vorrangigen Zielvorstellungen von einer stärkeren Förderung des Schienengüterverkehrs. Die Zielsetzung eines geschlossenen europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes für den Personenverkehr sollte deshalb aus Sicht des Bundesrechnungshofes nicht mehr Kernpunkt der Netzinvestitionsstrategie des Bundes sein. Zur Verkürzung der Reisezeiten würden Engpassbeseitigungen und optimierte Betriebsabläufe in Schienenverkehrsknoten kurzfristiger und mit geringerem Kapitalaufwand greifen als kostenintensive Neubauvorhaben. Grundsätzlich solle die Netzplanung dabei nachfragegerecht nicht nur hinsichtlich der in Angriff zu nehmenden Strecken, sondern insbesondere auch hinsichtlich der vom Markt erwarteten Netz- und Transportqualität sein.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt, das politische Ziel der Verkehrsverlagerung nach den Erfolgchancen der einzelnen Verkehrsbereiche auf der Schiene differenzierter zu verfolgen. Man solle den Schienenwegeinvestitionen Vorrang geben, die im Rahmen des angestrebten Verkehrsszenarios realistische Konkurrenzchancen gegenüber den anderen Verkehrsträgern besitzen. Zu fördern wären hauptsächlich Investitionen zugunsten des regionalen Schienenpersonenverkehrs und des Langstrecken-Güterverkehrs im europäischen Raum. Weiter kritisiert der Bundesrechnungshof, dass der Bund der DB AG zu geringe Personalverwaltungskosten für das Bundeseisenbahnvermögen, das die der DB AG zugewiesenen Beamten betreut und verwaltet, abverlange. Auf Druck der DB AG habe das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen diese Kosten mehrfach bis weit unter die tatsächlichen Kosten gesenkt. Jedes Zugeständnis führe zu neuen, weitergehenden Forderungen der DB AG, so der Rechnungshof in seinem Bericht. Die gesetzlichen Regelungen bieten aber keinen Raum, die Erstattungsbeträge weiter zu Lasten des Bundeshaushalts zu verringern. Dies lässt sich auch nicht dadurch rechtfertigen, dass der Kompromiss zu höheren als den von der DB AG angebotenen Erstattungen führt.

*Die GRV kann den Ausführungen des Bundesrechnungshofes*

nur teilweise zustimmen. Es wäre wünschenswert gewesen, auf die Prioritäten für Neu- und Ausbauten näher einzugehen, was jedoch schwierig ist. Schliesslich muss der Bund die Prioritäten im Benehmen mit der Bahn setzen. Sie weiss schliesslich am besten, wo am meisten zu verdienen ist („wenn das die Maxime sein muss). Die GRV würde allgemein die Prioritäten so sehen: An erster Stelle steht die Sanierung des Netzes (an der aber kaum etwas zu verdienen ist), dann käme die Beseitigung von Engpässen vor allem für den Güterverkehr. Die Förderung des regionalen Schienenpersonenverkehrs ist jedoch abhängig von den Intentionen der Länder, die die Besteller für den SPNV sind. Wenn die DB AG am besten im SPNV verdient, muss nicht unbedingt der weitere Ausbau die Folge sein. Neubautrecken hintanzusetzen, ist der GRV zu pauschal. Einige Lücken im Hochgeschwindigkeitsnetz müssten bevorzugt beseitigt werden. Die GRV hält es wie viele andere für sinnvoller, statt Nürnberg - Leipzig neu zu bauen (Nürnberg-Ingolstadt-München muss so schnell wie möglich fertig gestellt werden), die Strecke Stuttgart - Ulm endlich in Angriff zu nehmen (Siehe auch den Beitrag Ost-West-Magistrale).

## Bahnreform und Schienengüterverkehr

Der Güterverkehr bei der Deutschen Bahn AG hat sich nach zehn Jahren Bahnreform vom Sanierungsfall zum Hoffnungsträger entwickelt. Dieses Fazit zogen DB-Chef Hartmut Mehdorn und sein Güterverkehrs-Vorstand Dr. Bernd Malmström vor der Presse in Berlin. Der Güterverkehr auf der Schiene habe zwar gegenüber anderen Verkehrsträgern seit 1993 an Marktanteil verloren. Dennoch sei die Verkehrsleistung der Deutschen Bahn bei den Gütertransporten von 1993 bis 2002 um 21 % gestiegen.

Für eine weitere erfolgreiche Entwicklung müssten jedoch die Rahmenbedingungen stimmen. Mehdorn forderte die Bundesregierung auf, weiter ihrer Verpflichtung zu Investitionen in die Schieneninfrastruktur nachzukommen. Wettbewerbsverzerrungen zu den anderen Verkehrsträgern müssten abgebaut und freier Zugang zu den europäischen Bahnnetzen geschaffen werden. „Die internationalen Verkehre sind das größte Problem für uns“, ergänzte Malmström. Man sei bislang nicht in der Lage, die Verkehre auf fremden Netzen zu steuern. Die Folge seien teilweise Leistungsprobleme.

Malmström zählte die Meilensteine der Sanierung des Güterverkehrs der DB AG auf: Im Kombinierten Verkehr habe die fahrplanmäßige Produktion seinerzeit zu einer Transportauslastung zwischen 30 und 40 Prozent geführt. Der Betrieb von 80 eigenen Terminals im Jahr 1994 führte zu einer hohen Fixkostenbelastung. Die Reduktion auf 30 Terminals senkte diese Belastung deutlich. Weitere Schritte in Richtung Profitabilität brachten laut Malmström der Umstieg auf bestellte Verkehre, die Konzentration auf bündelungsfähige Verkehre sowie Transporte auf lange Distanzen. Im Einzelwagenverkehr senkte die Bahn im Verlauf von Mora C bekanntlich die Zahl ihrer Güter-

verkehrsstellen von 2100 auf 1430. „Trotz der Reduktion ist unser Umsatz in diesem Bereich nur um zw 2 % gesunken“, sagte Malmström. Der Einzelwagenverkehr sei überdies pünktlicher und zuverlässiger geworden – das Sanierungsziel sei erreicht.

Der Kauf von Stinnes habe der Bahn die im Güterverkehr unabdingbare Logistikfähigkeit beschert. Der Güterverkehrs-Chef betonte, der Kauf des Logistikern habe keineswegs zu einem angespannten Verhältnis mit den Spediteuren geführt. „Uns ist kein Kunde verloren gegangen.“ Im Geschäft mit anderen Bahnen sieht Malmström Stinnes und deren Tochter Schenker sogar als Aktivposten. Der Kauf des Logistikern habe das Interesse an Kooperationen verstärkt, beispielsweise bei der schwedischen Güterbahn Green Cargo.

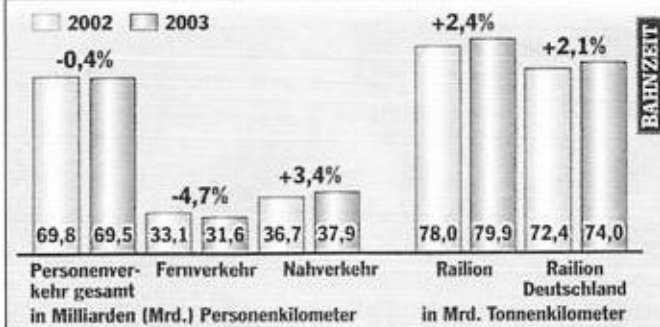
Der Bahnkritiker und FDP-MdB Horst Friedrich zog hingegen eine Negativbilanz nach 10 Jahren Bahnreform. Weder habe sich die Belastung für den Steuerzahler durch die Gründung der Deutschen Bahn AG spürbar verringert, noch habe sich die Verkehrsleistung tatsächlich deutlich erhöht. Im Güterverkehr ermittelt eine FDP-Analyse zwischen 1995 und 2002 einen 4,6-prozentigen Zuwachs auf 72 Mrd tkm. Die Deutsche Bahn AG nennt dagegen einen 21-prozentigen Zuwachs auf 78 Mrd tkm in 2002. Die Differenz lässt sich aus zwei Faktoren erklären. Zum einen hat die FDP 1995 als Basisjahr gewählt, die Deutsche Bahn 1993. Außerdem hat die DB AG die Verkehre von Railion Niederlande und Dänemark einbezogen. In Deutschland schaffte die DB AG nur 11 Prozent plus in zehn Jahren. Friedrich wirft der Deutschen Bahn überdies vor, dass trotz einer massiven Verteuerung des Wettbewerbers Strasse der Marktanteil im Güterverkehr von 20 % Anfang der 90er Jahre auf 14,2% zurückgegangen sei. Nach Ansicht des FDP-Verkehrsexperten agiert die Deutsche Bahn weiterhin nahezu als Monopolist. Der Hinweis auf 200 Wettbewerber auf dem Schienennetz ist laut Friedrich irreführend. Die meisten davon seien Museums-, Hafen-, Werks- und Schmalspurbahnen. Im Schienengüterverkehr hat die Bahn nach FDP-Zahlen einen Marktanteil von 94%. Die FDP fordert deshalb mehr Wettbewerb auf der Schiene und eine Trennung von Netz und Betrieb. Zum Jubeln gäben die Ergebnisse der Bahnreform keinen Anlass.

## Deutsche Bahn Verlust konnte deutlich gesenkt werden

Die DB konnte ihre Verluste im betrieblichen Ergebnis um mehr als die Hälfte reduzieren. In 2003 wurde ein Minus von 277 Mio Euro (2002: -454 Mio Euro) erreicht. Dabei mussten entfallene Altlastenerstattungen des Bundes und höhere Zinsbelastungen in jeweils dreistelliger Millionenhöhe kompensiert werden. Diese vorläufigen Zahlen wurden Mitte März im Aufsichtsrat vorgestellt. Danach stieg der Konzernumsatz um gut 51 % auf 28,2 Mrd Euro bereinigt um konsolidierungsbedingte Veränderungen ein-

## Entwicklung der Verkehrsleistungen seit 2002

Railion Deutschland gewinnt 2,1 Prozent dazu



schließlich der erstmals ganzjährigen Einbeziehung der Stinnes-Aktivitäten konnte der Umsatz trotz anhaltend schwacher Konjunktur um 2,1 % auf 15,9 Mrd Euro ausgeweitet werden. Das betriebliche Ergebnis nach Zinsen lag mit minus 177 Mio Euro besser als die im Dezember vorgestellte Prognose von minus 200 Mio Euro.

Die im Jahr 2001 beschlossene Investitionsoffensive zur beschleunigten Modernisierung wurde 2003 auf hohem Niveau fortgesetzt, um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zu erhöhen und die Fahrzeugflotte zu verjüngen. Einschließlich der öffentlichen Mittel betragen die Brutto-Investitionen 9,1 Mrd Euro.

Im Vergleich zur Entwicklung des deutschen Personenverkehrsmarkts, der auf Basis bisher vorliegender Zahlen im Jahr 2003 um 2,4 % zurückging, lag die Verkehrsleistung im gesamten Schienenpersonenverkehr der DB mit einem Rückgang um nur 0,4 % auf 69,5 Mrd Pkm annähernd auf Vorjahresniveau. Durch gezielte Angebotsveränderungen ergab sich auf kürzeren Entfernungen eine gewollte und spürbare Umorientierung der Kunden vom Fernverkehr zum Nahverkehr. Während damit die Verkehrsleistung im Fernverkehr im Vergleich zum Vorjahr um 4,7 % auf 31,6 Mrd Pkm zurückging, entwickelte sich die Verkehrsleistung im Nahverkehr mit einem Anstieg um 3,4 % auf 37,9 Mrd Pkm erfreulich positiv.

Auch die Entwicklung des Unternehmensbereichs Transport und Logistik war im Geschäftsjahr 2003 zufried-

denstellend. Dabei lag das Marktwachstum der Transportmärkte im internationalen Umfeld vielfach höher als im deutschen Güterverkehrsmarkt. Geprägt durch die im Jahresverlauf zunehmende Erholung des dominierenden Straßengüterverkehrs hat der deutsche Güterverkehrsmarkt 2003 – auf Basis vorläufiger Verkehrsleistungsdaten nur um rund ein Prozent zulegen können. Gemessen daran konnte der DB-Konzern auch im Schienengüterverkehr eine positive Bilanz ziehen. Die Tochtergesellschaft Railion Deutschland AG (vormals DB Cargo AG) steigerte die Verkehrsleistung um 2,1 % auf 74 Mrd tkm deutlich und konnte ihren Marktanteil stabilisieren. Einschließlich der internationalen Tochtergesellschaften Railion Nederland und Railion Danmark konnte der DB-Konzern im Geschäftsfeld Railion insgesamt eine Verkehrsleistung von 79,9 Mrd tkm und damit einen Anstieg um 2,4 % gegenüber dem Vorjahr erzielen.

Die Zahl der Beschäftigten im DB-Konzern betrug am 31. Dezember 2003 242.759. Die endgültigen Jahresergebnisse für 2003 werden im Rahmen der Bilanzpressekonferenz am 13. Mai 2004 veröffentlicht.

*Die GRV meint, dass ein Teil der höheren Leistungen im Güterverkehr auf das Niedrigwasser der Binnenschifffahrt zurückzuführen ist.*

### „Netzzugang so fair wie nie zuvor“

BVL-Arbeitskreis Schienengüterverkehr legt Bericht vor

Verladende Wirtschaft und Logistikdienstleister beziehen die Schiene in ihre Planungen wieder vermehrt ein. Zu diesem Schluss kommt der Arbeitskreis „Kooperative Schienengüterverkehrs-Konzepte“ der Bundesvereinigung Logistik (BVL) in seinem Abschlussbericht. Als Grund nennt der Arbeitskreis Engpässe beim Verkehrsträger Strasse, welche die „Versorgungsqualität in zeitkritischen logistischen Prozessketten“ reduzieren.

Außerdem motivieren künftige Kostensteigerungen des Straßengüterverkehrs durch eine Lkw-Maut die Unternehmen, sich nach Alternativen umzuschauen. Die Rahmenbedingungen für den Netzzugang sind in Deutschland

Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Railion Deutschland</b>	Millionen Tonnen-Kilometer	63.791	69.775	68.744	67.369	72.389	73.273	71.494	76.815	74.450	72.423	73.950
	Veränderung zu Vorjahr (%)		9,4	-1,5	-2,0	7,5	1,2	-2,4	7,4	-3,1	-2,7	2,1
	Index (1993=100)	100,0	109,4	107,8	105,6	113,5	114,9	112,1	120,4	116,7	113,5	115,9
<b>Andere Güterbahnen*</b>	Millionen Tonnen-Kilometer	818	851	853	741	777	870	1.037	1.486	2.224	3.388	5.500**
	Veränderung zu Vorjahr (%)		4,0	0,2	-13,1	4,9	12,0	19,2	43,3	49,7	52,3	62,3
	Index (1993=100)	100,0	104,0	104,3	90,6	95,0	106,4	126,8	181,7	271,9	414,2	672,3
	Marktanteil (%)	1,3	1,2	1,2	1,1	1,1	1,2	1,4	1,9	2,9	4,6	6,9
<b>Öffentlicher Verkehr gesamt</b>	Millionen Tonnen-Kilometer	64.609	70.626	69.597	68.110	73.166	74.143	72.531	78.301	76.674	75.811	79.450
	Veränderung zu Vorjahr (%)		9,3	-1,5	-2,1	7,4	1,3	-2,2	8,0	-2,1	-1,1	4,8
	Index (1993=100)	100,0	109,3	107,7	105,4	113,2	114,8	112,3	121,2	118,7	117,3	123,0
<b>Bahnen des nicht öffentlichen Verkehrs*</b>	Millionen Tonnen-Kilometer	5.417	5.378	5.182	4.795	4.744	4.247	3.996	4.325	4.215	3.597	-
	Veränderung zu Vorjahr (%)		-0,7	-3,6	-7,5	-1,1	-10,5	-5,9	8,2	-2,5	-14,7	-
	Index (1993=100)	100,0	99,3	95,7	88,5	87,6	78,4	73,8	79,8	77,8	66,4	-

\* Quelle: VDV-Statistik 2003 \*\* Schätzung DB AG, Wettbewerbsbeauftragter Bahn

nach Ansicht der BVL-Experten „so fair wie nie zuvor“. In Teilbereichen existierten noch Hemmschuhe, aber grundsätzlich könne jedes zugelassene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) das allgemeine Streckennetz nutzen.

Die EVU seien die Treiber der Revitalisierung des Schienengüterverkehrs, heißt es in dem Bericht. Sie böten in Deutschland der verladenden Wirtschaft durch „geschickte horizontale und vertikale Kooperation“ qualitative hochwertige Lösungen an.

In der Frage der Trennung zwischen Netz und Betrieb differenzieren die BVL-Experten zwischen Deutschland und anderen europäischen Staaten. In Deutschland sei die Bereitstellung von Trassen für EVU durch DB Netz spätestens seit 2002 kein Problem mehr. Anders sei die Situation im europäischen Ausland. Dort werde die EU-Verkehrspolitik mittelfristig für einen einheitlichen Netzzugang und einen Abbau von Diskriminierungspotenzial sorgen. Zwingend erforderlich ist nach Ansicht des Arbeitskreises eine öffentliche Förderung von Gleisanschlüssen.

## Fernverkehr

### Die meisten Züge sind wieder pünktlich Mehdorn kann aufatmen

Nach zahlreichen Verspätungen im vergangenen Jahr sind sehr viele Züge der Deutschen Bahn (DB) inzwischen wieder pünktlich unterwegs. Im Januar und Februar hielten 93 % aller Personenzüge die im Fahrplan angegebenen Zeiten ein. Diese Zahl nannte Vorstandschef Hartmut Mehdorn in einem Lagebericht kürzlich dem Aufsichtsrat. Am stärksten holte der Fernverkehr mit dem InterCity-Express (ICE) und dem Intercity (IC) auf. 2003 kamen hier nur 75 Prozent der Züge pünktlich an, in den ersten beiden Monaten dieses Jahres waren es dagegen knapp 90 Prozent.

Die DB zog sich im vergangenen Jahr wegen häufiger Verspätungen den Unmut vieler Kunden zu. Der Bahnvorstand ermittelte damals, dass ein großer Teil der Verzögerungen nicht auf äußere Einflüsse wie das Wetter, sondern auf eigene Versäumnisse zurückzuführen war. Das galt vor allem für technische Probleme an den Fahrzeugen und Strecken, einen mangelhaften Betriebsablauf, eine schlechte Produktionsplanung sowie für Baustellen, die nur zum Teil im Fahrplan berücksichtigt waren.

Mittlerweile installierte die DB ein Computersystem, mit dessen Hilfe Fehler bei den Zügen und Trassen frühzeitig erkannt und beseitigt werden sollen. Ziel des Vorhabens ist eine „systematische Qualitätskontrolle“ beim Bahnverkehr. Die von Mehdorn angekündigte „Pünktlichkeits-offensive“ besteht aus weiteren Maßnahmen und beginnt nun zu wirken. Im Januar und Februar waren 92,7 Pro-

zent der Regionalzüge so unterwegs, wie im Fahrplan angegeben (Vorjahr 86,4 Prozent); beim größten Teil der S-Bahnen betrug der Durchschnittswert 95,8 % (Vorjahr 93,7 %). Die S-Bahnen in Berlin, Hamburg und Hannover, die im Lagebericht gesondert ausgewiesen wurden, brachten es sogar auf einen Spitzenwert von 99,1 Prozent. Pünktlich ist der Zug, der innerhalb von 5 min nach der im Fahrplan genannten Zeit ankommt oder abfährt.

### ICE kollidiert mit Traktor Ein Mensch schwer verletzt, zweiter Zug entgeht Zusammenstoß

Auf der Bahnstrecke Basel-Freiburg ist am 1.4. vormittags ein ICE-Zug entgleist, nachdem er mit einem Traktor zusammengestoßen war. Der Fahrer des Traktors wurde schwer verletzt. Sein Fahrzeug war von einem angrenzenden Weinberg auf die Gleise abgerutscht und wurde bei Efringen-Kirchen im Kreis Lörrach vom ICE 600 (Basel-Dortmund) erfasst. Der erste Waggon des ICE sprang mit zwei Drehgestellen aus den Schienen, der Zug stürzte jedoch nicht um.

Der Unfall verlief vermutlich deshalb so glimpflich, weil die Zugstrecke am Unfallort durch Weinberge führe und sehr kurvig sei, weshalb der ICE vermutlich mit höchstens 80 Kilometern in der Stunde unterwegs war. Die 100 bis 130 Reisenden in dem ICE kamen mit dem Schrecken davon. Allerdings hätte das Unglück wesentlich dramatischer ausgehen können. In dem Moment, als der ICE 600 aus den Schienen sprang, schrammte der entgleiste Triebwagen die letzten zwei Waggons des entgegen kommenden ICE 271 Richtung Basel. Der für den Verkehr in der Schweiz zuständige Sprecher der Deutschen Bahn, Jürgen Lang sagte: Wir sind gottfroh, dass das nur so abgelaufen ist. Der nur angeschrammte ICE sei in einem der nächsten Bahnhöfe inspiziert worden und habe seine Fahrt fortgesetzt. Das baden-württembergische Innenministerium in Stuttgart erklärte, der Unfall sei vermutlich durch ein Bremsversagen bei dem Traktor ausgelöst worden. „Es gibt keine Anzeichen von Böswilligkeit“, sagte ein Sprecher.

### Deutsche Bahn erweitert Kundenrechte

Die Deutsche Bahn hat am 3. Februar 2004 in Berlin ihre Kundencharta für den Fernverkehr vorgestellt. In ihr verpflichtet sich das Unternehmen, zum 1. Oktober 2004 weitere Entschädigungsleistungen rechtsverbindlich einzuführen. An der Ausarbeitung der Kundencharta waren das Verbraucherministerium und das Verkehrsministerium beteiligt. Die Deutsche Bahn verpflichtet sich in ihrer Kundencharta im Wesentlichen zu folgenden Leistungen:

- ▶ Hat ein Fernverkehrszug am Zielbahnhof des Reisenden mehr als 60 Minuten Verspätung, erhält der Fahrgast eine Entschädigung in Höhe von 20 % des Fahrkartenerwertes. Diese Zusage gilt erstmalig nicht nur für einen einzelnen Zug, sondern umfasst die

gesamte Reisekette im Fernverkehr. Das bedeutet: Verpasst ein Kunde aufgrund einer nur geringen Verspätung seinen Anschlusszug und trifft er deshalb an seinem Zielbahnhof mit mehr als 60 Minuten Verspätung ein, verpflichtet sich die Bahn zu dieser Entschädigungsleistung. Die Regelung gilt auch dann, wenn ein Zug ausfällt.

- ▶ Im Gegensatz zur heutigen Kulanzregelung zahlt die Bahn ab 1. Oktober für alle Fernverkehrszüge eine Entschädigung.
- ▶ Kann der Kunde seine Reise bis 24 Uhr nicht wie geplant fortsetzen, übernimmt die Bahn unter anderem die Kosten für Übernachtung oder Taxifahrt in Höhe von maximal 80 Euro. Heute gilt diese Regelung erst ab ein Uhr nachts.
- ▶ Die Deutsche Bahn unterstützt eine von der Bundesregierung initiierte neutrale, verkehrsträger-übergreifende Schlichtungsstelle Mobilität.

*Die GRV meint dazu, dass diese Selbstverpflichtung der Bahn notwendig war. Sie kann die Aufwendungen dafür senken, wenn sie pünktlicher fährt. Wie diese Verpflichtung bei von der Bahn nicht verschuldeten Verspätungen gehandhabt wird, geht aus dieser Verpflichtungserklärung leider nicht hervor (z.B. bei Verspätungen durch Suizide oder durch Bahnsperren in Folge von Bombendrohungen u.ä.).*

*Zur Zeit lässt sich feststellen, dass sich die Pünktlichkeit der Bahn seit dem Fahrplanwechsel wesentlich verbessert hat.*

## Nahverkehr

### **VDV schlägt „marktorientierte Direktvergabe“ als Alternative in der künftigen Marktordnung für den ÖPNV vor**

**Chance zur Einigung auf europäischer Ebene soll kurzfristig genutzt werden**

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sieht die Chance, den europäischen Rechtsrahmen für die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu modernisieren und fordert die Bundesregierung auf, sich im Europäischen Ministerrat für eine Änderung der bisherigen, aus dem Jahre 1969 stammenden, EWG-Verordnung einzusetzen. Grundlage für die Reform der Europäischen Verordnung sollten nach Ansicht des Verbandes die vom Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften (EUGH) in einem Grundsatzurteil vom 24. Juli 2003 entwickelten Leitlinien sein. „Der EUGH hat die marktorientierte Direktvergabe‘ ausdrücklich als gleichberechtigte Alternative zum öffentlichen Ausschreibungsverfahren als europarechtskonform anerkannt,“ betonte VDV-Präsident Dipl.-Kfm. Günter Elste bei der Jahrespressekonferenz seines Verbandes.

Damit könne das laufende Verordnungsgebungsverfahren zur künftigen Marktordnung im ÖPNV, das seit nunmehr über zwei Jahren im Verkehrsministerrat festgefahren sei, zügig zum Abschluss gebracht werden. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hatte ihren ersten Verordnungsvorschlag zur Änderung der Verordnung bereits im Juli 2000 vorgelegt. Dort war, vereinfacht ausgedrückt, die Vergabe von Verkehrsleistungen fast ausschliesslich im Wege des Ausschreibungswettbewerbs unter Berücksichtigung von Übergangsfristen vorgesehen.

Der VDV ist der Ansicht, dass diese vom EUGH ausdrücklich als europarechtskonform anerkannte Variante Eingang in die EU-Verordnung finden müsse.

Eine solche Lösung bietet nach Ansicht des VDV vor allem folgende Vorteile:

- ▶ Beide Varianten sorgen für eine Verstärkung des Wettbewerbs. Dessen Intensität und Geschwindigkeit können dabei durch die Mitgliedstaaten bzw. die kommunalen Gebietskörperschaften effizienzorientiert gesteuert werden, indem zwischen der Ausschreibungs- und der marktorientierten Direktvergabevariante gewählt werde.
- ▶ Ein Dualismus zwischen beiden Varianten gewährleiste einen „Wettbewerb der Wettbewerbssysteme“ innerhalb der EU und der Mitgliedstaaten. Die Nachteile einer europaweiten Systementscheidung zugunsten nur einer Wettbewerbsvariante würden vermieden.
- ▶ Die Regelungen brächten Rechtssicherheit und eine europaweite Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen.

In der Bundesrepublik Deutschland und den EU-Mitgliedstaaten zeichne sich bereits eine breite Zustimmung für einen solchen Kompromiss ab.

## Berliner S-Bahn

Nachdem der Streit um ausstehende Zahlungen des Berliner Senats und den vertragslosen Zustand für die Berliner S-Bahn Ende November zum 14. Dezember 2003 nochmals eskaliert war (Streckenstilllegungen waren von der DB angedroht worden), kam es am 2. Dezember zu einem klärenden Spitzengespräch mit dem Regierenden Bürgermeister von Berlin, Klaus Wowereit.

Die S-Bahn Berlin GmbH erhält einen noch definitiv auszuhandelnden neuen Verkehrsvertrag mit einer Laufzeit von 15 Jahren. Dieser sorgt für Rechtssicherheit und ermöglicht eine sinnvolle langfristige Planung sowie entsprechende Abschreibungsfristen für die getätigten Neuinvestitionen an Rollmaterial und Infrastruktur. Der aus Regionalisierungsmitteln des Bundes der S-Bahn Berlin zu überweisende Betrag wird auf 234 Millionen Euro pro Jahr festgeschrieben und somit um 26 Millionen Euro (11 %)

gedrückt. Ausserdem will der Senat weitere 26 Millionen, welche die S-Bahn als Trassenpreise an die DB Netz AG bezahlen muss, bis zu einer eventuell anstehenden gerichtlichen Klärung zurückbehalten.

Die S-Bahn Berlin GmbH steht nun in jedem Fall vor dem Problem, die finanziellen Fehlbeträge durch erhöhte Rationalisierung auszugleichen, die zu weiterem Personalabbau, besonders auf den Bahnsteigen der 168 Stationen, führen muss und die bisherige Service-Präsenz mindern wird. Die dazu notwendige, bereits eingeleitete Fahrer-Selbstabfertigung setzt erhebliche Investitionen an Zügen und Bahnsteigen voraus.

## Finanzierungsvereinbarung zum zweiten S-Bahn-Tunnel in München

Der zweite S-Bahn-Tunnel in München nimmt Kontur an. Der Freistaat Bayern und die DB AG haben Anfang Februar eine Finanzierungsvereinbarung über die Planung einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke abgeschlossen. Das Bayerische Verkehrsministerium stellt 40 Mio Euro als Vorfinanzierung zur Verfügung. Anfang 2005 soll die Aufnahme des Planfeststellungsverfahrens beginnen. Mit dem Bau des Tunnels soll dann 2006 begonnen werden. Im Jahr 2010 sollen dann die ersten S-Bahn-Züge fahren. Die Baukosten der Strecke betragen einer aktuellen Studie zufolge 1 Mrd Euro. Zwischen Bund und Bayern besteht im wesentlichen Einigkeit darüber, dass von den reinen Baukosten 60 % vom Bund und 40 Prozent vom Freistaat getragen werden.

Die jetzt vereinbarte Vorfinanzierung umfasst neben den Planungsleistungen und der Projektsteuerung die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Dieses soll bis Mitte 2006 abgeschlossen werden. Die DB Projektbau, die von der DB Netz AG mit der Durchführung des Projekts beauftragt worden ist, hat mittlerweile die Planungsleistungen und die Projektsteuerung vergeben. Die ersten Probebohrungen für den zweiten S-Bahn-Tunnel begannen bereits im März.

## Köln: Bauauftrag für Nord-Süd-Tunnel vergeben

Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) haben am 3. November 2003 den Auftrag für den Rohbau des Tunnels einschliesslich Haltestellen der neuen Nord-Süd-Stadtbahn vergeben. Der Tunnel fädelt in der unterirdischen Station Breslauer Platz/Hauptbahnhof aus und verläuft unter dem Alten Markt und Neumarkt zum Bonner Wall, bevor er südlich der Bahntrasse wieder ans Tageslicht führt. Dort wird sich die Strecke teilen: Unmittelbar hinter dem Brückenbauwerk der DB AG erfolgt mit einem östlichen Abzweig Richtung Rheinuferstrecke über das Gelände eines stillgelegten Hafengleises eine Anbindung der Stadtbahnlinie 16 von und nach Bonn. Später soll auch die Nord-Süd-Stadtbahn oberirdisch in Mittellage der Bonner Strasse Richtung Süden bis zum Verteilerkreis Köln/Arnoldshöhe

verlängert werden. Im Verlauf des Tunnel sind sechs neue Stationen (Rathaus, Heumarkt, Severinstraße, Kartäuserhof, Chlodwigplatz, Bonner Wall) vorgesehen. Die Bauarbeiten am rund 480 Millionen Euro teuren Tunnel sind auf sieben Jahre angesetzt.

## DB Regio darf sich an Üstra beteiligen

Das Bundeskartellamt hat Anfang Dezember 2003 den Zusammenschluss der DB Regio mit der Hannoverschen Verkehrsgesellschaft (Üstra) unter Auflagen genehmigt. Wie die Wettbewerbshüter mitteilten, ist eine schrittweise Marktöffnung vorgesehen. So müssten unmittelbar nach dem Auslaufen bestehender Verträge zum 1. Januar 2007 mindestens 30% der Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr der DB Regio und zum 1. Januar 2010 mindestens 50 % der Busverkehrsleistungen der Üstra in einem europaweiten Ausschreibungsverfahren vergeben werden. Bis 2013 müsse die Region Hannover den gesamten öffentlichen Nahverkehr per Bus und Schiene europaweit im Wettbewerb vergeben. Kartellamtspräsident Ulf Böge begründete die Auflagen mit der marktbeherrschenden Stellung der DB Regio und der Üstra auf dem ÖPNV-Markt im Grossraum Hannover. Durch die mit Unternehmen und Aufgabenträger abgestimmten Auflagen entfalle die Verstärkungswirkung des Zusammenschlusses. Sollte die Öffnung des Marktes für mehr Wettbewerb unterbleiben, entfalle auch die Fusionserlaubnis, erklärte Böge.

## Schmutzige Wäsche?

Der Regionalverkehr in Berlin und Brandenburg wurde ohne Ausschreibung an die DB vergeben (10-Jahresvertrag mit einem Volumen von 1,9 Mrd Euro).

Hierzu ist folgendes zu sagen: In der Nahverkehrspraxis spielt das Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH, Urteil vom 24.7.2003 -C-2809/00-) eine wichtige Rolle: Es begünstigt die vorhandenen Verkehrsleister gegenüber neuen Wettbewerbern. Es ist für den gesamten Bereich der Daseinsvorsorge und für den öffentlichen ÖPNV von



Eisenbahntageblatt 1/2004



großer Bedeutung und hat Konsequenzen für den europäischen Eisenbahnverkehr, da die Förderung des Nahverkehrs und die eventuelle Ausschreibungspflicht von Verkehrsleistungen damit zusammenhängen. Grundsätzlich bedeutet das Urteil, dass auch defizitäre Verkehrsleistungen im ÖPNV eigenwirtschaftlich sein können und damit nicht nach § 13 a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ausgeschrieben werden müssen. Dies gilt insbesondere auch für die Kommunen, wenn sie den ÖPNV nicht an Dritte vergeben, sondern in Eigenregie durchführen wollen. Das Urteil ist für rund 5000 Unternehmen in Deutschland von Bedeutung.

Im Falle „Brandenburg“ hat das OLG Brandenburg wohl im Hinblick EuGH-Urteil am 2.9.03 entschieden, dass es im Personenverkehr auf der Schiene keine Ausschreibungspflicht gibt.

Die Unterlegene im Gerichtsverfahren, die Privatbahn Connex, eine Tochtergesellschaft des französischen Konzerns Veolia, hat bei der EU-Kommission Beschwerde eingebracht, ob dies gegen das europäische Vergaberecht verstößt.

Nun ist der ehemalige Verkehrsminister Hartmut Meyer, der für die freihändige Vergabe verantwortlich war und zeitnah einen Beratervertrag von der DB erhielt, in den Verdacht der Korruption gekommen. Die Bahn wies diesen Verdacht zurück und sie ist sicher, dass die Anschuldigungen bald gegenstandslos werden.

Bahnchef Mehdorn, gegen den sogar ermittelt wurde und der jedoch mit der Angelegenheit überhaupt nicht befasst war – es verhandelte DB Regio und nicht der Bahnvorstand – sagte hierzu in der Zeitschrift „Bahnzeit“ vom April 2004: „Wettberber, denen die Ermittlungen offensichtlich hochwillkommen sind und die sie jetzt als Vehikel nutzen, die Form der Vergabe zu kritisieren, müssen sich schon vorhalten lassen, dass 60 % der Verkehrsleistungen, die sie selbst erbringen, ebenfalls in freihändiger Vergabe beauftragt worden sind.“

Auch Bayern hat vor kurzem in einen langfristigen Vertrag Schienenleistungen an die DB freihändig vergeben.

## **Müglitztalbahn fährt wieder**

Die vom Hochwasser im August 2002 zerstörte Müglitztalbahn von Heidenau nach Altenberg ist seit dem 20. Dezember 2003 wieder vollständig in Betrieb. Der Abschnitt Heidenau - Glashütte konnte bereits seit Ende Juni 2003 wieder befahren werden. Der Wiederaufbau der 38 km langen Gesamtstrecke hat rund 50 Mio Euro gekostet; das Geld wurde von der Bundesregierung und von der Europäischen Union zur Verfügung gestellt.

## **Wiederinbetriebnahme der Uplandbahn**

Im Herbst 1999 wurde der Willinger Viadukt an der Strecke Brilon Wald - Korbach wegen Bauwerksmängeln

gesperrt. Der Abschnitt Willingen - Korbach wurde seitdem im Schienenersatzverkehr bedient. Der Viadukt wurde mit Mitteln aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz saniert. Während der Sperrung wurden auch drei weitere Viadukte saniert (Gesamtkosten 16 Mio Euro).

Zum 16. Dezember 2003 wurde der öffentliche Reisezugverkehr im Zweistundentakt wieder aufgenommen. Im Laufe dieses Jahres sollen die mechanischen Stellwerke in Willingen und Usseln durch moderne ersetzt werden, die dann der Fahrdienstleiter im Bahnhof Korbach bedienen wird.

## **NE-Bahnen: Streckenübernahmen**

Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 haben auch mehrere NE-Bahnen auf neuen Strecken den Betrieb aufgenommen. So übernahm in Nordrhein-Westfalen die Connex-Tochter NordWestBahn (NWB) den Betrieb auf den Strecken Münster-Warendorf-Bielefeld, Bielefeld-Paderborn-Holzminde, Bielefeld-Altenbeken und Bielefeld-Dissen/Bad Rothenfelde.

In Niedersachsen übernahmen drei Bahnen neue Verkehre. Die Eurobahn fährt nun auf der Strecke Löhne-Hamelndorf-Hildesheim-Bodenwerder. Die Nordseebahn, eine gemeinsame Tochter der EVB und DB Regio, fährt seit Dezember zwischen Bremerhaven und Cuxhaven. Und die Metronom Eisenbahngesellschaft fährt jetzt mit Doppelstockwagen die RE-Züge zwischen Hamburg und Bremen bzw. Uelzen. Alle drei Bahnen nutzen dabei Fahrzeuge des landeseigenen Fahrzeugpools der Landesnahverkehrsgesellschaft LNVG.

In Bayern fährt nun der ALEX, der Allgäu-Express. Der Zug ist ein Ersatz für die von DB Reise & Touristik aufgegebenen InterRegio-Züge zwischen München und Oberstdorf. Der ALEX ist damit nach dem FLEX die zweite Verbindung, bei der NE-Bahnen IR-Verkehre übernommen haben, allerdings mit jeweiliger Unterstützung der Bundesländer. ALEX ist eine Kooperation der EuroTHURBO und der Regentalbahn AG.

Auf Rügen fährt jetzt zwischen Bergen und Lauterbach die Karsdorfer Eisenbahn KEG.

## **DB AG und EuroTHURBO gewinnen Ausschreibung**

Das Ergebnis der europaweiten Ausschreibung der Leistungen des SPNV auf den Strecken Karlsruhe-Konstanz (Schwarzwaldbahn) und Engen-Konstanz (Seehas-Verkehr) steht fest. Der Umwelt- und Verkehrsminister Ulrich Müller hat den Zuschlag an das Unternehmen DB Schwarzwaldbahn GmbH, eine 100%ige Tochter der DB Regio AG, und EuroTHURBO GmbH, eine 100%ige Tochter der Schweizerischen Bundesbahnen AG, erteilt. Bei der Schwarzwaldbahn setzte sich die DB damit gegen Angebote eines Konsortiums aus Südwestdeutscher Verkehrs

AG, Hohenzollerischer Landesbahn, Albtal-Verkehrsgesellschaft und EuroTHURBO sowie eines Angebots der Fa. Connex durch, beim Seehas-Verkehr hat die EuroTHURBO die Nase vorn vor Angeboten der DB Schwarzwaldbahn und der Fa. Connex.

## Quedlinburg - Gernrode stillgelegt

Die DB-Strecke Quedlinburg - Gernrode wurde zum 31. Januar 2004 stillgelegt. Seither müssen Reisende, die in Gernrode die Selketalbahn der Harzer Schmalspurbahnen besteigen wollen, mit dem Bus anreisen. Dem Vernehmen nach zeitigt der fehlende Bahnanschluss bereits negative Auswirkungen auf die Fahrgastfrequenzen. Um so mehr ist zu hoffen, dass die geplante Verlängerung der Schmalspurstrecke auf der bisherigen DB-Trasse bis Quedlinburg tatsächlich realisiert wird. Das auf 5,6 Millionen Euro veranschlagte Projekt soll bis 2006 vollendet werden.

## Nordharz-Netz an Connex

Das Land Sachsen-Anhalt wird den Nahverkehr im Nordharz-Netz (rund 255 km) ab Dezember 2005 in die Hände von Connex Regiobahn geben. Einen entsprechenden Beschluss fasste der Aufsichtsrat der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) am 9. Dezember 2003. Die NASA stellt im Auftrag des Landes den öffentlichen Personennahverkehr in Sachsen-Anhalt. Der Verkehrsvertrag läuft über zwölf Jahre (Leistungsvolumen von jährlich fast 3 Mio Zugkilometer). Das sind etwa 11 % des Gesamtumfangs der SPNV-Leistungen, die das Land derzeit bestellt. Die Leistung war europaweit ausgeschrieben worden. Keines der eingereichten Angebote entsprach jedoch den strengen Anforderungen der Vergabeordnung, so dass die Ausschreibung im September aufgehoben werden musste. Dadurch konnten individuelle Verhandlungen geführt werden.

Es werden dieselgetriebene Fahrzeuge vom Typ LINT zum Einsatz kommen, die zu einem Grossteil in Sachsen-Anhalt gefertigt werden sollen.

## Aus NVAG wird NEG Niebüll

Zum Jahresende 2003 stellte die Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG (NVAG) ihren Betrieb ein. Nachfolger wurde für den Bahnbereich die NEG Niebüll mbH (NEG) sowie für den Personenkraftwagenverkehr (Busbetrieb) die Niebüllener Verkehrsbetriebe GmbH (NVB). Gesellschafter der neuen Unternehmen sind die Norddeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (NEG), Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB) und Fa. Schmidt-Reisen aus Dagebüll.

Die zwei rechtlich selbständigen Gesellschaften führen die Geschäfte ab dem 1.1.2004. Die Entscheidung über die Nachfolgeregelung der NVAG traf die Gläubigerversammlung am 19.12.2003 in Niebüll. Hinter der NEG steht die

Eurolux-Cargo, Tochter der Luxemburgischen Staatsbahn CFL. Schmidt-Reisen ist auch schon Anteilseigner der „alten“ NVAG. Die NVAG musste parallel zur FLEX AG am 12. August dieses Jahres Insolvenz anmelden.

## Ausschreibung des „Flensburg-Express“

Die landesweite Verkehrsservicegesellschaft LVS in Schleswig-Holstein hat am 11. Dezember 2003 die Ausschreibung des SPNV auf der Linie Hamburg-Flensburg-Padborg („Flensburg-Express“) ab Dezember 2005 gestartet. Die Angebote der Verkehrsunternehmen mussten bis zum 27. Februar 2004 bei der LVS eingehen, die Entscheidung über die Vergabe wird Verkehrsminister Dr. Bernd Rohwer im Sommer 2004 treffen.

Der neue Betreiber wird den Verkehr von Dezember 2005 bis Dezember 2014 übernehmen. Bis Dezember 2005 wird der „Flensburg-Express“ von der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) aus Kiel betrieben. Die NOB hatte den Verkehr Anfang November 2003 von der FLEX AG übernommen, die im Sommer 2003 Insolvenzantrag stellte. Auf der 180 km langen Linie fahren heute durchschnittlich 3000 Fahrgäste am Tag.

## Güterverkehr

### Kombinierter Verkehr macht Stinnes Freude Erstmals mehr als 36 Mio t transportiert

Stinnes Intermodal hat im vergangenen Jahr mehr als 36 Mio t transportiert und damit einen Rekord erzielt. Das Wachstum habe mehr als 8% betragen, teilte die Organisation mit, in der alle Aktivitäten des Kombinierten Verkehrs der ehemaligen DB Cargo gebündelt sind.

Auch die Anzahl der Ladeeinheiten hat zugenommen: Sie erreichte 3 Mio und lag damit um 5% über dem Vorjahr. Die Straßen seien dadurch im Fernverkehr um 4,2 Mio Lkw-Fahrten entlastet worden.

Das eigene Mengenwachstum im Kombinierten Verkehr seit 1990 liegt nach Angaben von Stinnes bei knapp 40 Prozent. Die Gründe sieht Dr. André Zeug, im Stinnes-Vorstand zuständig für das Geschäftsfeld Intermodal, darin, dass es gelungen sei, neue Kunden zu gewinnen. Außerdem entwickle sich die Partnerschaft mit den Operateuren gut. Rentabel ist das Geschäft noch nicht. Dies erwartet Stinnes



aber für 2004. Auf dem Weg in die Wirtschaftlichkeit befindet sich „Intermodal“ im Plan, sagte Zeug.

## Kombiverkehr im Plus

Kombiverkehr hat im vergangenen Jahr 888 600 Sendungen befördert. Das waren 7,9 % mehr als 2002. Hinzu kommen noch ungefähr 65 000 Sendungen im Transitverkehr. Damit habe der Kombi-Operateur „seine Strategie des kontrollierten Wachstums im vergangenen Jahr fortgesetzt“, betonte Dr. Werner Maywald, Sprecher der Geschäftsführung.

Der internationale unbegleitete Verkehr legte mit 533 500 Sendungen um 8 % zu, genau wie die Strecke nach Italien via Österreich, die als aufkommensstärkste Verbindung des Kombiverkehrs 165 300 Sendungen verbuchte. Durch einen Ausbau der Kapazitäten in den Verkehren mit Spanien sowie Polen konnte dort das Sendungsaufkommen um 11 beziehungsweise 33 % gesteigert werden.

Der innerdeutsche unbegleitete Verkehr legte mit 163 600 Sendungen um 1,3 % zu.

Die Rollende Landstraße Dresden-Lovosice steigerte das Transportvolumen um 30 % auf 93 000 Lkw-Einheiten. Zwischen Manching und Brennersee ging hingegen das Aufkommen um 15 % zurück. Für das gesamte Segment des begleiteten Verkehrs registrierte Kombiverkehr damit im vergangenen Jahr einen Zuwachs von 2,3 Prozent.

## Railion Benelux wächst dank mehr Kohle

Vor allem wachsendes Transportvolumen bei Kohle und Erz hat dafür gesorgt, dass Railion Benelux beim Güterverkehr 2003 deutlich zulegen konnte. Mit rund 26 Mio t wurden fast 6 % mehr transportiert als im Vorjahr. Der starke Zuwachs hängt mit dem heißen Sommer zusammen – die Binnenschifffahrt musste deshalb im Verkehr mit den Rheinmündungshäfen Verkehre an die Schiene abgeben.

## Railion beteiligt sich an RTC

Um sich im Alpentransit noch besser zu positionieren, hat sich Railion jetzt an dem privaten italienischen Eisenbahnverkehrsunternehmen Rail Traction Company (RTC) beteiligt. Es ist nach Lokomotion die zweite Beteiligung an einem privaten Anbieter auf der Brennerroute. Ziel ist die Kontrolle einer durchgehend alternativen Transportkette von Deutschland nach Nordost-Italien, die nicht auf die Güterabteilung der italienischen Staatsbahn angewiesen ist. Daten von Railion: Mit 27000 Mitarbeitern in Deutschland, in den Niederlanden und Dänemark bedient Railion 4500 Kundengleisanschlüsse. Es verkehren rund 5500 Güterzüge /Tag. Railion ist ein Unternehmen der Stinnes AG, der Transport- und Logistiksparte der DB AG.

## Stuttgart -Wolfurt durch die Schweiz

Die Bedeutung des westlichsten Grenzüberganges zwischen Österreich und Deutschland (Lochau-Hörbranz - Lindau) im Güterverkehr ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gesunken. Weil alle von Lindau Richtung Deutschland führenden Strecken nicht elektrifiziert sind, muss Railion für die wenigen Güterzüge in diesem Bereich Diesellokomotiven vorhalten. Daher wurde bereits im Laufe des Jahres 2002 der letzte verbliebene Güterzug in der Relation (Wolfurt -) Lindau - Augsburg (via Kempten - Memmingen) eingestellt, ebenso wurde als letzte Verladestelle in der Region die Güterverladung im Bahnhof Lindau-Reutin aufgelassen. Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2002 verblieben an Werktagen somit durchschnittlich nur mehr fünf grenzüberschreitende Güterzüge der Relation Wolfurt - Lindau-Reutin - Friedrichshafen - Ulm - Kornwestheim. Die Betriebsabwicklung gestaltete sich jedoch für die relativ kurze Fahrstrecke zwischen Lindau-Reutin und Ulm sehr aufwendig, da zusätzlich zur oben genannten Diesellokomotivproblematik die Züge in Friedrichshafen die Richtung wechseln müssen und überdies die Strecke Lindau - Friedrichshafen nur eingleisig ist.

All diese Punkte zusammen veranlassten Railion, den Güterverkehr via Lindau-Reutin drastisch zu reduzieren und künftig gänzlich aufzugeben. Seit Anfang Oktober 2003 wird der Grossteil der grenzüberschreitenden Güterzüge von Wolfurt über die Strecke St. Margareten - Konstanz - Singen nach Kornwestheim geführt. Auf Schweizer Staatsgebiet verkehren diese Züge im freien Netzzugang. Da die gesamte Strecke elektrifiziert ist, können diese Züge mit DB-Lokomotiven der Reihe 185 elektrisch gefahren werden. Der internationale Güterverkehr über Lindau-Reutin beschränkt sich dann – je nach Wochentag – auf maximal zwei Güterzugpaare.

## 5400-Tonnen-Erzzug

Railion fährt seit dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2003 einen täglichen Erzzug von Hamburg-Waltershof nach Ziltendorf (bei Eisenhüttenstadt) zur EKO Stahl GmbH. Zuvor verkehrte der Zug nur nach Bedarf. Railion wird in den nächsten fünf Jahren gemäss Vertrag für EKO Stahl rund 3 Mio Tonnen Eisenerz ab Hamburg und Rostock sowie rund 1,5 Mio Tonnen Koks und Kalkstein aus Polen nach Ziltendorf transportieren.

## Hangartner startet Kombi-Zug Karlsruhe-Domodossola Fünf wöchentliche Abfahrten im Nachtsprung

Die Hangartner-Gruppe hat zum 5. Januar einen weiteren Kombi-Zug gestartet. Er verbindet Domodossola mit Karlsruhe, wo Hangartner zu Jahresbeginn eine neue Niederlassung eröffnet hat.

Der neue Zug verkehrt fünf Mal pro Woche. Befördert werden vorwiegend Wechselbrücken und Trailer, insbesondere aber Paperliner. Von diesen kombifähigen Trailern mit 28 t Nutzlast hat Hangartner eine größere Anzahl

# **der Mobiler®**

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

beschafft, die nun Papierrollen von Karlsruhe nach Norditalien transportieren sollen.

### **Shuttlezug Duisburg - Novara**

Am 20. Januar 2004 haben die drei Unternehmen Hupac, Kombiverkehr und Cemat (Tochter von FS Cargo und Hupac) eine neue Shuttleverbindung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs zwischen Duisburg-Ruhrort Hafen und Novara dem Betrieb übergeben. Das neue Angebot dient als Ergänzung des fünfmal wöchentlich verkehrenden Zugpaares von Duisburg nach Busto Asizio. Der neue, dreimal wöchentlich verkehrende Zug fährt über die Lötschberg-Simplon-Strecke, so dass auch Sattelaufleger bis 4 m Eckhöhe transportiert werden können.

### **IKEA-Zug fährt weiter**

Die RAG Bahn und Hafen hat Anfang Januar von der Aufsichtsbehörde Jerbanetilsynet das Sicherheitszertifikat für die Nutzung der staatlichen dänischen Eisenbahninfrastruktur bekommen. Parallel dazu wurde mit dem dänischen Netzbetreiber Banestyreisen ein Betreibervertrag unterzeichnet, der die Kooperationsbeziehungen und die Bedingungen für die Nutzung der dänischen Infrastruktur sicherstellt. Von dieser Erlaubnis profitiert auch der Kombi-Zug des Hauses IKEA, der eigentlich zu Mitte Januar hätte eingestellt werden sollen. IKEA hat den Auftrag zum Transport von IKEA Rail AB abgezogen und an eine Spedition vergeben, die wiederum als Unterauftrag die RAG beauftragt hat, den Schienentransport zu übernehmen.

### **IGE Bahntouristik fährt polnischen Koks ins Ruhrgebiet**

Das fränkische Eisenbahnverkehrsunternehmen IGE Bahntouristik aus Hersbruck im Nürnberger Land konnte – selbst für Insider überraschend – im Güterverkehr kurz vor Weihnachten 2003 einen ersten Auftrag an Land ziehen. Es handelt sich um den Transport von Koks aus Polen ins Ruhrgebiet. Seit dem 5. Januar 2004 verkehrt nun täglich ein Güterzug von der nahe dem polnischen Katowice gelegenen Kokerei nach Duisburg, der vom polnisch-deutschen Grenzbahnhof Guben bis Oberhausen West von der IGE in Eigenregie gefahren wird. Bei der DB Netz konnten optimale Zugtrassen bestellt werden.

## **Infrastruktur**

### **DB verbaute 2003 alle Mittel**

Die DB AG hat in 2003 erstmals alles Geld verbaut, das der Bund für Investitionen zur Verfügung gestellt hat. Es wurde 4,5 Mrd Euro verbaut und verplant.

### **3,5 Milliarden Euro in 2004 für Schieneninfrastruktur Endgültige Abstimmung mit dem Bund steht noch aus**

Die Bundesregierung hat die Haushaltslinie für Investitionen in die Schieneninfrastruktur im März festgelegt. Danach stellt der Bund für Investitionen in die Schieneninfrastruktur im Jahr 2004 rund 3,5 Mrd Euro zur Verfügung. Eine Milliarde Euro davon ist Liquidität, die die DB AG dem Bund durch das vorzeitige Ablösen langfristiger zinsloser Bundesdarlehen zur Verfügung stellen wird. Trotz dieses Beitrages der Bahn zur Entspannung der finanziellen Engpässe liegen die Infrastrukturmittel im Jahr 2004 rund 600 Mio Euro unter dem Vorjahrswert.

Für die Jahre 2005 bis 2008 geht die Bahn davon aus, dass gegenüber der ursprünglichen Mittelfristplanung jährlich über 800 Millionen Euro weniger für Investitionen zur Verfügung stehen werden. Vor diesem Hintergrund hat die Bahn ihre Investitionsüberlegungen überarbeitet und priorisiert.

Auf Wunsch des Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz, Hans-Arthur Bauckhage, hat die DB die Verkehrsminister der Länder in Frankfurt darüber informiert, welche Projekte nach den heutigen Vorstellungen des Unternehmens unbedingt fortgeführt werden sollten.

Damit die Verfügbarkeit der bestehenden Infrastruktur in guter Qualität gesichert werden kann, sind für die Bahn jährlich rund 2,5 Mrd Euro für Investitionen in das Bestandsnetz unverzichtbar. Die Verstärkung der Mittel für das Bestandsnetz und die Bahnanlagen ist um so wichtiger, als die Bahn gerade erst das bestehende Netz weiter sanieren muss.

Mit den 2,5 Mrd Euro für das Bestandsnetz verbleibt im Jahr 2004 eine Mrd Euro für Investitionen in Neu- und Ausbauprojekte. Bei den von der Bahn vorgeschlagenen Projekten handelt es sich ausschließlich um Massnahmen, die sich bereits in einem hohen Realisierungsstand befinden und große betriebliche Effekte erzielen.

Für die darüber hinaus im Bundesverkehrswegeplan aus dem Jahr 2003 vorgesehenen Neu- und Ausbauprojekte gibt es nach derzeitigem Stand keine finanzielle Absicherung. Diese Maßnahmen werden jedoch mit verlagerter Zeitachse weiter verfolgt. Im Bundesverkehrswegeplan war ursprünglich von 4,2 Mrd Euro pro Jahr für die Schieneninfrastruktur ausgegangen worden,

Die Projektplanungen der Bahn werden derzeit mit dem Bund abgestimmt. Erst nach Abschluss dieser Beratungen wird endgültige Klarheit über die realisierbaren Schienenprojekte bestehen.

**Bahnchef Hartmut Mehdorn:** „Wir müssen angesichts allgemeiner Haushaltszwänge und der von Bundesrat und Bundestag vereinbarten Streichung gemäß Koch/Steinbrück-Liste zur Kenntnis nehmen, dass auch am Ausbau der Schieneninfrastruktur gespart wird. Die Bahn selber

kann sich nicht weiter als bisher verschulden und wird auch angesichts der Bundeshaushaltsmittel-Linie ihre vorgelegte Planung einhalten. Wir sind in den vergangenen Jahren – im Interesse unserer Kunden – gezielt in eine maximale Verschuldung für neue Züge, Bahnhöfe und das Netz gegangen, um in einer beispiellosen Aufholjagd unser Angebot zu modernisieren. Deshalb bedauern wir die jetzigen Kürzungen besonders.“

#### Allianz pro Schiene meldet hierzu im Februar:

Wenn die bereits begonnenen Baumaßnahmen auf der Schiene fertiggestellt werden, können 36000 LKW-Fahrten von deutschen Straßen geholt werden und zwar täglich. Dadurch lassen sich jedes Jahr 8,4 Mio Tonnen an klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen vermeiden. Voraussetzung dafür sei, dass der Bund jährlich mindestens 2,5 Mrd Euro in das bestehende Gleisnetz und 1,5 Mrd Euro in die schon begonnenen Baumaßnahmen investiere. „Wir appellieren an die Politik, die notwendigen 4 Mrd Euro für das Gleisnetz dauerhaft sicherzustellen, um Straßen und Umwelt zu entlasten“, sagte Norbert Hansen, der Vorsitzende der Allianz pro Schiene.

Die Allianz pro Schiene hat erstmalig die Kapazität des deutschen Gleisnetzes mit Hilfe eines computergestützten Simulationsprogramms berechnet. Demnach erhöht die Fertigstellung von bereits begonnenen Bauvorhaben die Kapazität des Netzes für den Güterverkehr auf der Schiene von jetzt 78 Mrd tkm auf 131,4 Mrd tkm, das entspricht einer Steigerung um 68%. Den Modellrechnungen liegen folgende Prämissen zugrunde: das so genannte „Integrationszenario“ des Bundesverkehrswegeplans, die Annahme, dass jährlich mindestens 4 Mrd Euro in Bestandsnetz und Neu- und Ausbaustrecken investiert werden, sowie das Festhalten an der Netz 21-Strategie.

#### Kostensteigerungen bei der NBS Nürnberg - Ingolstadt

Auch Ingenieure werden beim Neubau von Strecken von geologischen Schwierigkeiten überrascht, die manchmal nicht vorhergesehen werden können. So musste statt eines Einschnittes der Tunnel „Offenbau“ (Zwischen der A9 und der Ortschaft Offenbau) erstellt werden. Ein nicht prognostiziertes zweites Grundwasserstockwerk mit gespannten Druckverhältnissen sowie fossile Trennflächen liessen eine zunächst geplante offene Bauweise mit abgebochter Baugrube nicht zu. Realisiert wurde schliesslich eine so genannte Deckelbauweise mit Druckluftvortrieb. (nachzulesen in ETR 1/2 2004 S. 30 ff.)

#### ICE-Ausbau zwischen Saarbrücken und Mannheim gefährdet

Zwischen den Regierungen in Paris und Berlin gibt es massiven Streit, weil die Streichung deutscher Investi-

tionen aus Budgetgründen den Erfolg der Hochgeschwindigkeitsstrecke der Bahn zwischen Paris und Frankfurt erheblich gefährdet. Die Franzosen sind massiv verärgert, weil sie bis 2007 für rund drei Mrd Euro eine 300 Kilometer lange TGV-Verbindung nach Lothringen errichten, der Ausbau des Anschlussstückes auf deutscher Seite zwischen Saarbrücken und Mannheim auf Geschwindigkeiten von 200 Stundenkilometern jedoch eher ungewiss ist.

Im französischen Verkehrsministerium heisst es, die Deutschen hätten sich 1992 im Vertrag von La Rochelle dazu verpflichtet. Ziel muss es nach Ansicht der französischen Staatseisenbahn SNCF sein, die Fahrtzeit zwischen Paris und Frankfurt von heute sechs auf 3:30 Stunden zu drücken. Doch während die Franzosen Mitte 2007 den TGV-Est bis Lothringen fertig stellen, sagt ein Sprecher von DB Netz, es sei noch unklar, ob die Mittel für den Ausbau zur Verfügung stünden. Immerhin könne die Anschlussstrecke Saarbrücken-Mannheim „fast durchgängig“ mit 160 km/h befahren werden. Im Bundesverkehrsministerium heisst es, der Ausbau sei „bis auf kleinere Begradigungen“ abgeschlossen. Für Paris ist das inakzeptabel: Um die Zeitvorgabe einzuhalten, müsse die Fahrtzeit auf dem deutschen Abschnitt von heute 84 auf 62 Minuten gedrückt werden.

Streit gibt es nach wie vor über die Eisenbahnbrücke zwischen Strassburg und Kehl, zu deren Bau sich die Deutschen vor Jahrzehnten verpflichtet haben. (SZ)

**Jeder Tag ohne Maut ist ein guter Tag!**  
So der Verband der Transportunternehmen

## Andere Verkehrsträger

#### Kleinwasser kostete Binnenschiffer rund 13,2 Mio. t

Das extreme Niedrigwasser des vergangenen Jahres hat zu einem deutlichen Rückgang des Transportaufkommens auf deutschen Binnenwasserstrassen geführt. 218,5 Mio t Güter wurden befördert – rund 13,2 Mio t oder 5,7 % weniger als 2002. Dies haben vorläufige Berechnungen des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden ergeben. Die Beförderungsleistung ging um fast 10 % auf 58,21 Mrd tkm zurück. Der Anteil von Schiffen unter deutscher Flagge lag unverändert bei 36,6 %.

Grenzüberschreitend wurden mit 143,7 Mio t gut 5 % weniger transportiert als 2002, während das innerdeutsche Aufkommen um 4,3 % auf 53,4 Mio t abnahm. Überdurchschnittlich – knapp 15 % verlor der Durchgangsverkehr mit 21,3 Mio t.

Positiv entwickelte sich lediglich der Containerverkehr. Er wuchs um 7,9 % auf 1,64 Mio TEU (20-Fuss-Einheiten). Bei allen anderen wesentlichen Gutarten schrumpfte nach den Wiesbadener Berechnungen das Aufkommen.

## BAG moniert jeden fünften Lkw

Etwa jeder fünfte Lkw, den die Beamten des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) im vergangenen Jahr kontrolliert haben, wurde beanstandet. Dies geht aus der jüngsten BAG-Mitteilung hervor. Bei einer gestiegenen Zahl von Kontrollen blieb die Beanstandungsquote mit 21,5 Prozent konstant.

In 2003 wurden 40 000 Fahrzeuge mehr kontrolliert als in 2002. Der BAG-Strassenkontrolldienst überprüfte damit insgesamt 649 148 Lkw. Von den kontrollierten Fahrzeugen wurden 139 822 mit mindestens einem Rechtsverstoss beanstandet.

Bei den Kontrollen wurden insgesamt 206 703 Verstöße gegen unterschiedliche Rechtsgebiete festgestellt. Mit 135 924 Zuwiderhandlungen (65,8 %) entfiel dabei der weitestgehende Anteil auf Verstöße gegen Fahrpersonalvorschriften. Dabei handelte es sich vor allem um Lenkzeitenüberschreitungen, Nichteinhaltung von Ruhezeiten und dem nicht ordnungsgemäßen Betreiben des Kontrollgerätes.

Wegen akuter Gefährdung des Strassenverkehrs und der Umwelt untersagte das BAG in 13 711 Fällen die Weiterfahrt. 251 Mal wurden ausländische Fahrzeuge bereits bei der Einreise in die Bundesrepublik Deutschland zurückgewiesen. In 12 390 Fällen wurden von ausländischen Fahrern Sicherheitsleistungen von insgesamt 1,68 Mio. Euro auf zu erwartende Bußgelder erhoben.

## Weniger Geld vom Bund für den Transrapid in München

Statt der bisher angekündigten 625 Mio Euro hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages beschlossen, nur 550 Mio Euro zur Verfügung zu stellen. Der Bayerische Wirtschafts- und Verkehrsminister sieht deshalb die Finanzierung als unmöglich an. Wenn der Beschluss so bleibt, bedeutet das, dass das Vorhaben gescheitert ist. Das Bundesverkehrsministerium erklärte, dass der Freistaat nun mit den Planungen beginnen könne. Falls Bayern nachweisen könne, dass weitere Zuschüsse unverzichtbar seien, sei Stolpe bereit, „über zusätzliche Gelder bis zu 125 Mio Euro zu reden“.

## Zum Tanken in die Beneluxstaaten

VGL Nordrhein organisiert Tanktourismus für Mitglieder

Der Verband Güterkraftverkehr und Logistik (VGL) Nordrhein hat im Januar seine Mitglieder dazu aufgefordert, ihren Dieselbedarf verstärkt an Tankstellen in Belgien, den Niederlanden und Luxemburg zu decken. Der Verband sieht dies als Selbsthilfe gegen ungleiche Bedingungen im Wettbewerb mit ausländischen Unternehmen.

Mit 1200-l-Tanks sind selbst 40-Tonner in der Lage, eine Woche kreuz und quer durch die Republik zu fahren. Bei einem Kostenvorteil von 25 % lohnt sich ein größerer Umweg, um den ökosteuerefreien Sprit einzufüllen.

Der VGL Nordrhein hatte 2003 in einem Test mit holländischen Tankstellenpächtern ein Abkommen geschlossen, das Mitgliedern neben dem normalen Preisunterschied einen weiteren Rabatt auf Diesel einräumt.

An dem Test nahmen 100 Unternehmen teil, die insgesamt 15,5 Mio l Diesel nicht in Deutschland tankten. Sollten sich alle 3500 Verbandsmitglieder in Nordrhein-Westfalen an der Aktion beteiligen, würde sich dies nach Aussage des Verbandes mit 245 Mio Euro Steuerausfall im Staatshaushalt bemerkbar machen.

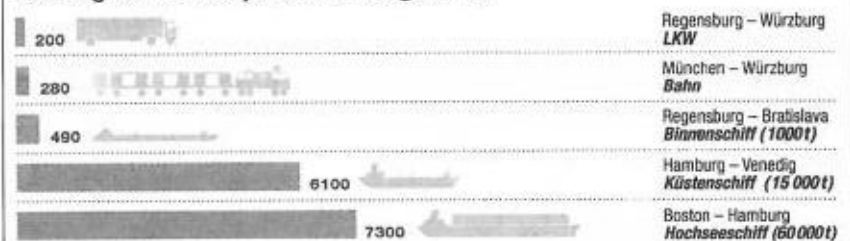
Die deutsche Mineralölwirtschaft nennt den Tanktourismus als einen der Gründe für den Umsatzrückgang beim Dieselmotorkraftstoff von 2,9 Prozent im Jahr 2003.

## Eier auf Achse

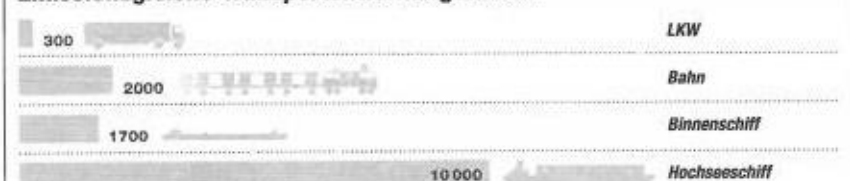
Lebensmittel-Güterverkehr verursacht hohe Folgekosten

Verarbeitung, Handel und Vermarktung von Lebensmitteln werden zunehmend von weltweit agierenden Unternehmen bestimmt. Damit einher geht eine Steigerung des Lebensmittelgüterverkehrs. Weil lange Transportwege günstig zu haben sind, werden sogar Lebensmittel des täglichen Bedarfs wie Eier, Milch und Fleisch auf der Suche nach dem billigsten Schlachthof oder dem besten Absatzmarkt oft quer durch Europa befördert. Wissenschaftler vom Lehrstuhl für Wirtschaftslehre des Landbaus der TU München-Weihenstephan zeigen auf, dass sich in den vergangenen 20 Jahren der Transportaufwand für Lebensmittel nahezu verdoppelt hat, während der Lebensmittelverbrauch pro Kopf kaum anstieg. Am Ende der Transportkette steht der Lastwagen. Der hat zwar eine schlechte Ökobilanz, ist aber preislich interessant – so lange es noch keine Maut gibt. Für die Reparatur der Straßen muss der Steuerzahler aufkommen. Ein Lkw verursacht in etwa dieselben Straßenschäden wie 30 000

### Kostengleiche Transportentfernungen in km



### Emissionsgleiche Transportentfernungen in tkm



SZ-Grafik: Keiner, Meinka / Quelle: Prof. Dr. A. Heißenhuber, Lehrstuhl für Wirtschaftslehre des Landbaus

Eine Tonne Getreide 200 Kilometer mit dem Lkw zu transportieren kostet so viel wie 7300 Kilometer mit dem Schiff. Ähnlich verhält es sich bei den Emissionen.

Pkw. Weitgehend unberücksichtigt blieben Folgekosten für Flächenverbrauch, Lärmbelastung, Schadstoffausstoss und Energieverbrauch. Diese Schäden schätzen die Forscher auf rund fünf Milliarden Euro pro Jahr. Würden sie auf den Lebensmittelpreis aufgeschlagen, er wäre bei weitem nicht mehr so günstig. Umgekehrt würden ökologisch erzeugte oder regionale Lebensmittel konkurrenzfähig. Als Folge der Globalisierung bleibt dem Verbraucher die Herkunft der Lebensmittel meist verborgen. Das Angebot ist standardisiert und anonymisiert.

## Ausland

### Eurotunnel: Licht und Schatten

Die Eurotunnel-Gesellschaft, Betreiberin des Kanaltunnels, musste im vergangenen Jahr einen Umsatzrückgang von 897 Mio auf 813 Mio (- 9 %) hinnehmen.

Die Zahl der transportierten LKW stieg um 4% auf 1,28 Millionen. Somit hält die Euro-Tunnel-Gesellschaft einen Marktanteil von 43%. Beim Personenwagen-Transport liegt der Anteil bei 47%. Wegen der harten Konkurrenz durch Fähren beziehungsweise Billigflieger sanken die Einnahmen aus dem Shuttleverkehr insgesamt um 11 %.

Im Frachtbereich war nach den massiven Behinderungen durch Asylsuchende, die im Jahr 2002 regelmässig den nächtlichen Güterzugbetrieb beeinträchtigten, eine Erholung des Marktes zu verzeichnen. Mit 1,74 Mio t erhöhte sich das transportierte Frachtvolumen um 19%. Den Güterverkehr durch den Kanaltunnel betreiben die SNCF- und die English Welsh&Scottish Railway (EWS).

### Der Eurostar

Der Hochgeschwindigkeitszug Eurostar, der Paris und Bruxelles mit London verbindet, hat ein wechselvolles Jahr hinter sich: 2003 sank die Zahl der Fahrgäste übers Jahr gerechnet um 4% von 6,6 auf 6,3 Mio. Die Einnahmen gingen sogar um 8% auf rund 544 Mio Euro zurück. Diese Zahlen gäben zur Sorge Anlass, hätte sich die Entwicklung nicht unmittelbar nach der Eröffnung des ersten Abschnitts des Channel Tunnel Rail Link (CTRL), der Neubaustrecke von Folkestone nach London, zum besseren gewendet. Im letzten Quartal 2003 benutzten 1,69 Mio Reisende den Eurostar, gegenüber 1,47 Mio im Vorjahr (+15%). In der zehnjährigen Geschichte des Eurostar wurde kein vergleichbares Quartalsergebnis erzielt. Die Einnahmen stiegen gegenüber der Vorjahresperiode um 11 % auf 142 Millionen Euro.

Die Eröffnung des CTRL hat nicht nur zu einer Verkürzung der Reisezeiten um 20 Minuten, sondern – wie erwartet – auch zu einer deutlich erhöhten Pünktlichkeit der Züge geführt, die nun bei 87% liegt. Noch höhere Werte sind nach der Eröffnung des zweiten Abschnittes des

CTRL, der ins Londoner Stadtzentrum führt, zu erwarten. Der Luftfahrt-Konkurrenz konnte der Eurostar weitere Marktanteile abtrotzen: Im direkten Vergleich Schiene - Luftfahrt beförderte der Eurostar zwischen London und Paris im November 2003 66 % (Vorjahr: 58,1 %) der Fahrgäste, zwischen Brüssel und London 47,5 % (Vorjahr: 41,8 %). Die Arbeiten am zweiten, 39 km langen Abschnitt des CTRL von Fawkham Junction nach St. Pancras schreiten planmässig voran. Der Bahnhof St Pancras wird derzeit erweitert, um die Eurostar und die geplanten Binnenverkehrs-Hochgeschwindigkeitszüge aufnehmen zu können.

### LKW-Maut in Österreich ohne Probleme gestartet

Die elektronische Lastwagen-Maut auf Österreichs Autobahnen ist am 1. Januar 2004 ohne technische Probleme gestartet. Auf dem 2000 Kilometer langen Autobahnnetz sind 422 Abbuchungs- und Kontrollstellen installiert worden, die mit Mikrowellentechnik arbeiten, wie die österreichische Betreibergesellschaft Europass, eine Tochter der italienischen Autostrade S.P.A. in Wien berichtete. Für alle Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen Gewicht sind im Schnitt 22 Cent pro Kilometer zu zahlen.

### Die Struktur der ÖBB ab 1. Januar 2005

Am 4. Dezember 2003 wurde im österreichischen Parlament mit den Stimmen der Regierungsparteien ÖVP und FPÖ, gegen die Stimmen der Opposition, das Gesetz über die Reform der ÖBB ohne nennenswerte Änderungen gegenüber der Vorlage (die ausschlaggebend für den dreitägigen Streik der Eisenbahner war) beschlossen.

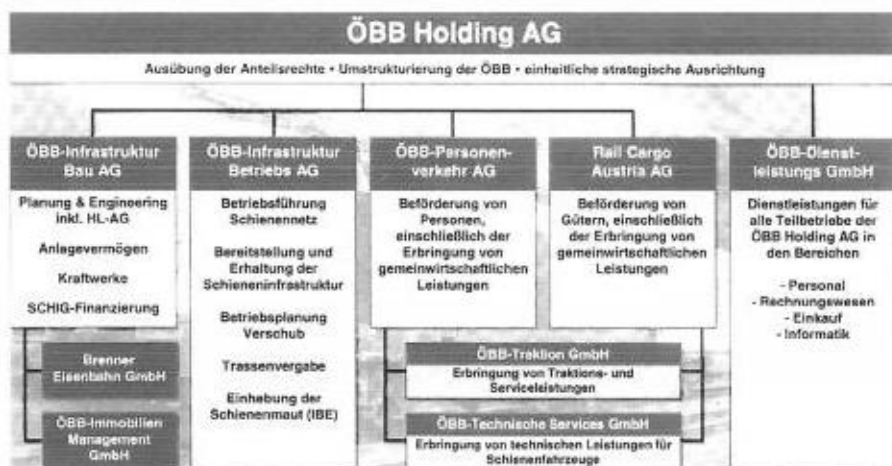
Die ÖBB werden in eine Holding und neun Tochterfirmen zerschlagen (vier Aktiengesellschaften und fünf GmbH). Werden die über der Holding angesiedelten Schienen-Control GmbH, Schienen-Control-Kommission und Schieneninfrastruktur-Finanzierungs-Dienstleistungs-GmbH, die direkt dem Bund unterstellt sind, auch mitgezählt, entstehen neben den vier Aktiengesellschaften sogar acht zusätzliche Firmen. Die Aufgaben der Schienen-Control-Kommission, der Schienen-Control GmbH und der Schieneninfrastruktur-Finanzierungs-Dienstleistungs GmbH sind noch weitgehend unbekannt.

Wie sich die Traktion GmbH und die Technische Services GmbH innerhalb dieser neuen Struktur in der Praxis bewähren werden, wird sich zeigen. Die bisherigen Planungs- und Baubereiche der ÖBB: HL-AG und Planung & Engineering wurden in die neue ÖBB-Infrastruktur Bau AG integriert, nicht jedoch die gleichartig tätige BEG (Brenner Eisenbahn Gesellschaft). Sie wurde angeblich über politische Intervention als eigenständige GmbH gegliedert, weil sich das Land Tirol von dieser Lösung mehr Mitsprachemöglichkeiten verspricht. Die Gründung einer eigenen Immobilien Management GmbH gibt



Anlass zu zahlreichen Spekulationen hinsichtlich deren Aufgabenbereich.

Generell gilt in der neuen Unternehmensform, dass die Einzelfirmen, egal ob AG oder GmbH, eine firmenrechtliche Personalstruktur mit Aufsichtsrat, Vorstand, Generaldirektoren (eventuell unter anderen Titeln) erhalten müssen. Der personelle Aufwand wird damit vor allem hinsichtlich der Entlohnungen gegenüber dem Ist-Stand der ÖBB-Führung kein Nullsummenspiel sein.



Eisenbahnrevue 2/2004

## Abfuhr in Österreich

Es kann richtig Angst machen, was da auf Europas Strassen herumkurvt. Österreichs Behörden haben begonnen, Lastwagen in großer Zahl zu kontrollieren. Die ersten Ergebnisse sind ernüchternd. Übermüdete Fahrer kutschieren überladene und technisch mangelhafte Lastzüge zu Hunderten herum. Am ersten Tag der Aktion blieb doch tatsächlich ein ganzes Prozent der kontrollierten Fuhren völlig unbeanstandet.

Nahezu ein Fünftel – genau 19 Prozent – aller bislang kontrollierten Fuhren sind als schwerst mangelhaft eingestuft worden, und gut die Hälfte der Fahrer hat die Zeitregeln nicht korrekt eingehalten. So manche Laster wurde zwangsweise vorübergehend stillgelegt. Die Unverfrorenheit, mit der offenbar im Regelfall gegen die Transportvorschriften verstoßen wird, lässt darauf schliessen, dass in Europa niemand diese Regeln ernst nimmt.

Österreich wird vorgeworfen, die Kontrollaktion als gezielte Schikane einzusetzen, um sich am Rest der EU wegen der gescheiterten Verlängerung einer brauchbaren Transitregelung über die Alpen zu rächen. Und selbst wenn es so ist: Will man der Wiener Regierung einen Vorwurf machen, dann doch wohl nur den, nicht schon lange mit scharfen Kontrollen und drakonischen Strafen der Anarchie auf den Autobahnen entgegengetreten zu sein. Ein Vorwurf, der auch alle anderen EU-Staaten trifft.

Ursprünglich hatte die Regierung auch ein neues ÖBB-Dienstrechtsgesetz beschließen wollen. Nach den großen Streiks im letzten Jahr sollen neue Arbeitsregelungen zwischen Vorstand und Gewerkschaft verhandelt werden. Kommt es jedoch bis Ende April 2004 zu keiner Einigung, will die Regierung das Dienstrechtsgesetz erneut im Parlament einbringen.

## Railion und BLS Cargo - Gemeinsam auf der Gotthard-Achse

Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 weitete Railion die Leistung im alpenquerenden Schienengüter-

verkehr erneut aus. Die Kooperation mit dem schweizerischen Partner BLS Cargo AG, an dem Railion zu 20 % beteiligt ist, wird intensiviert. Der Schwerpunkt der zusätzlichen Leistungen liegt auf der Gotthard-Achse Basel-Chiasso mit rund 80 Güterzügen pro Woche.

Neben umfangreichen Leistungen auf der Lötschberg-Simplon-Achse führt Railion gemeinsam mit BLS Cargo schon seit Mai vergangenen Jahres ein tägliches Zugpaar zwischen Deutschland und Italien über die Gotthard-Achse. Dieses Angebot wird seit Dezember 2003 stark ausgebaut. 80 Züge im kombinierten wie im konventionellen Wagenladungsverkehr.



Eisenbahnrevue 3/04

Noch ungewohnte Kombination: Railion-Güterzug mit zwei Lokomotiven 185 der DB AG in der Wattering Kurve mit der bekannten Kirche von Wassen im Hintergrund (Foto: J. Schnüringer)

## Simplontunnel mit grossem Profil für Alpentransit

Nach acht Jahren Bauzeit für die Sanierung und eine Profilanpassung nahm die rollende Autobahn am 14. Dezember 2003 den Betrieb durch die beiden Röhren des Simplontunnels auf. Diese wichtige Etappe für den europäischen Schwerverkehr wurde am 11.12.03 im Bahnhof Brig mit einem Fest gefeiert. Knapp drei Jahre vor seinem 100. Geburtstag wird der Simplontunnel Europa-kompatibel. Zusammen mit dem Lötschberg können nun auf beiden Strecken der Nord-Süd-Achse Lkw mit einer Eckhöhe

von 4 m befördert werden. Um dieses Maß zu realisieren, war eine Bauzeit von 2 Jahren nötig. Während der Bauzeit musste zuerst der Ablauf des Wassers im Tunnel durch einen neuen Wasserkanal sichergestellt werden. Danach wurde das gesamte Gleisbett abgesenkt, damit zwischen der Fahrleitung und der Schienenoberkante eine lichte Höhe von 4,90 Metern erreicht wurde. Schließlich wurde auch der gesamte Oberbau saniert.

## Kein Straßenausbau am Gotthard

In der nächsten Zukunft wird es in der Schweiz keine zweite Straßentunnel-Röhre am Gotthard geben. In einer Volksabstimmung am 8. Februar sprachen sich die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Schweiz mit 62,8 Prozent gegen eine von Parlament und Regierung getragene Initiative, den so genannten Avanti-Gegenvorschlag, aus. Der am stärksten betroffene Kanton Uri sagte gar mit 73,6 Prozent Nein zur Vorlage. Der Gegenvorschlag zur zurückgezogenen Avanti-Initiative hätte sowohl Auswirkungen auf Straßenbau wie auf den öffentlichen Verkehr gehabt. Vorgesehen war, das Nationalstraßennetz fertig zustellen, Engpässe auf Autobahnen zu beseitigen und Verkehrsprobleme in den Verdichtungsräumen zu lindern. Der Gegenvorschlag sah auch die Lockerung des Alpenschutzartikels von 1994 vor. Damit wäre der Bau einer zweiten Gotthard-Autobahn-Röhre ermöglicht worden. In den kommenden zwanzig Jahren hätten so rund 30 Mrd. CHF investiert werden sollen.

## Neue Direktverbindung zwischen Berlin und Kaliningrad (Kurswagen)

Am 15. Dezember 2003 traf um 7.31 Uhr mit dem Fernverkehrszug D 344 ein Schlafwagen aus Kaliningrad (Königsberg) in Berlin ein. Somit besteht seit dem Fahrplanwechsel nach jahrzehntelanger Unterbrechung wieder eine tägliche Direktverbindung zwischen Berlin-Lichtenberg und Kaliningrad.

Der in den Schnellzügen D 345/344 (Berlin Gdynia) bis/ab Tczew (ehemals Dirschau) geführte Schlafwagen bietet in zehn Abteilen Platz für 28 Reisende, davon vier in der ersten Klasse. Die einfache Fahrt kostet 63,20 beziehungsweise 99,80 Euro. Der Wagen braucht am Grenzübergang Mamonovo (ehemals Heiligenbeil) zwischen Polen und Russland nicht umgespurt zu werden, da ein um 1992 mit Hilfe deutscher Firmen saniertes Normalspurgleis bis in den Kaliningrader Hauptbahnhof hineinführt. Die Fahrzeit für die etwa 650 km beträgt in beiden Richtungen rund 15 Stunden 15 Minuten, dabei fährt der Kurswagen in drei Zügen mit. Der letzte Jahresfahrplan der Deutschen Reichsbahn (DR) des Jahres 1944 wies für den Schnellzug D 1, Berlin (Schlesischer Bahnhof) - Königsberg, über die historische Preussische Ostbahn eine Fahrzeit von nur neun Stunden 24 Minuten aus.

## HGV-Strecke zwischen Madrid und Lissabon geplant

Spanien und Portugal wollen während der kommenden Jahre auf dem Verkehrssektor enger zusammenwachsen. Die Hochgeschwindigkeitszüge (Tren de Alta Velocidad, AVE), die bereit seit Jahren in Spanien rollen, sollen nun auch portugiesische Städte anfahren.

Die Strecke Madrid - Lissabon dürfte bis zum Jahr 2010 fertiggestellt sein. Die Züge, die ausserdem in Elvas und Badajoz Halt machen, sollen die Hauptstädte beider Länder in nur 2 Stunden und 45 Minuten miteinander verbinden.

Daneben ist der Bau von drei weiteren Hochgeschwindigkeitsstrecken beabsichtigt. Schon 2009 ist geplant, den Abschnitt Porto - Vigo in Betrieb zu nehmen. Aveiro und Salamanca dürften 2015 verbunden sein und für 2018 ist die Fertigstellung des Abschnitts zwischen Faro und Huelva geplant. Mit dem bereits gebauten bzw. im Bau befindlichen zusätzlichen Zubringer wird langfristig die Westküste Portugals mit Nordspanien (La Coruna in Galizien) sowie mit Zentralspanien (Valladolid und Sevilla) verbunden.

Die Investitionen erreichen Milliardenhöhe. Es wird mit EU-Mitteln in Höhe von 40% gerechnet.

## Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) können jetzt in Italien Eisenbahnverkehr betreiben

Die Güterverkehrstochter SBB Cargo hat dazu die Gesellschaft Swiss Rail Cargo Italy (SRCI), Mailand, gegründet. Das Unternehmen hat inzwischen auch die italienische Eisenbahnlizenz und die Sicherheitsbescheinigung erhalten. SBB Cargo hat auf diese Weise die Kontrolle über den Lok- und Personaleinsatz und damit letztlich über die Leistungsqualität in Italien. Die SRCI-Betriebsleitung befindet sich in Gallarate; in Mailand gibt es ein Verkaufsbüro. SRCI beschäftigt 51 Mitarbeiter. Bis Ende des Jahres soll der Personalbestand verdoppelt werden.

Der erste Zug fuhr bereits am 15.12.03 Stahlerzeugnisse des Schweizer Herstellers Swiss Steel zur Weiterverarbeitung von Chiasso nach Monza und Lecco in Oberitalien. Zur Zeit verkehren ein bis zwei Züge täglich nach Molteno, Oggiono und Lecco. Ein weiterer Zug fährt Container aus Köln über Domodossola nach Novara und zurück.

Von Mitte April an werden wöchentlich 40 Züge unterwegs sein. Bis Ende dieses Jahres sollen es 120 Züge/Woche sein. Dann werden Güterverbindungen über alle schweizerisch/italienischen Grenzübergänge nach Norditalien angeboten.

210 Mio. CHF (134 Mio. EUR) hat SBB Cargo bisher in den Lokomotivpark der SRCI investiert. Die italienische Tochter beginnt mit zwei Diesellokomotiven vom Typ MAK G 2000 des Kieler Herstellers Vossloh. Sie sind für den Einsatz auf der nicht elektrifizierten Strecke nach Molteno bestimmt. Gemietet sind auch fünf Mehrsystemloks, die Siemens Dispolok zur Verfügung gestellt hat. Im Sommer beginnt die Auslieferung von 18 baugleichen

Mehrsystemloks der Baureihe Re 474, die bei Siemens Schweiz bestellt wurden und die der deutschen Lokbaureihe 189 entsprechen. Aus Wirtschaftlichkeitsgründen werden sie nur mit dem schweizerischen und dem italienischen Zugsteuerungssystem ausgerüstet.

## Die Schweizer Hupac-Gruppe legte in 2003 zweistellig zu

Rund 398000 Lkw-Sendungen brachte Hupac auf die Schiene, das sind 11% mehr als im Vorjahr. Verantwortlich dafür ist ausschliesslich das Geschäftsfeld Shuttle Net, in dem Hupac unbegeleitete Verkehre vermarktet. Hier betrug der Zuwachs 13,3%.

Im Deutschlandverkehr wurden die Verbindungen Ludwigshafen - Brescia und Ludwigshafen - Leipzig/Buna/Schwarzheide mit Weiterleitungsmöglichkeit nach Italien neu aufgenommen.

## Neubaustrecke Alice Springs - Darwin

In Australien ist die Neubaustrecke von Alice Springs im Inneren des Kontinents zum Hafen Darwin an der Nordküste fertig gestellt worden. Ab Januar verkehren die Züge. Für den Bau der 1420 km langen Strecke wurden nur knapp 3 Jahre benötigt. Mit Hilfe dieser leistungsfähigen Süd-Nordverbindung können Güter aus dem industriell entwickelten Süden Australiens nach Darwin zur Verschiffung in die Verkehrsmärkte Südostasiens transportiert werden. Finanziert wurde die Strecke nach erfolgreicher Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durch eine Gesellschaft, an der die Bundesregierung einerseits und die beiden Bundesstaaten South Australia und die Northern Territories zu gleichen Teilen beteiligt sind. Diese Gesellschaft hatte die Bahn auszuschreiben und zu vergeben und sie hat eine 50-jährige Betreiberoption erhalten. Die Baukosten sollen etwa eine Mrd Euro betragen, also etwa 700 000 Euro/km. Die Strecke ist eingleisig und hat nur verhältnismässig wenig Kreuzungsmöglichkeiten. Vmax sind 115 km/h. Es



wird mit Diesel gefahren. Trotz der hohen Temperaturen wurde ein durchgehend geschweisstes Gleis auf Betonschwellen gewählt.

Im Güterverkehr soll zunächst ein Zug mit 250 Waggons gezogen mit drei Loks mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 90 km/h fahren. Es wird anfangs mit 1,65 Mio t Fracht gerechnet, die sich auf 3 Mio t steigern soll.

Im Personenverkehr wird zunächst nur ein Reisezug mit Pkw-Verladung/Woche verkehren. Er benötigt 2 Tage 3 Stunden und 10 Minuten.

## Schaffner in Straßenbahnen

Um die subjektive und objektive Sicherheit im öffentlichen Nahverkehr zu erhöhen und die Schwarzfahrerquote zu senken, hat das Rotterdamer Verkehrsunternehmen RET Ende November 2003 sämtliche Straßenbahnlinien auf Schaffnerbetrieb umgestellt. Sie sollen Fahrkarten kontrollieren und verkaufen. Ebenso sollen sämtliche Metrostationen der RET bis September 2004 mit automatischen Zugangskontrollen ausgerüstet werden. Die Schwarzfahrerquote liegt in der Rotterdamer U-Bahn derzeit bei zehn bis 15 %.

*Die GRV meint, das Rotterdamer Vorbild wäre auch in Deutschland nachahmenswert.*

## Umwelt

### Mobilität und Klimaschutz bei der Bahn

Bemerkungen anlässlich einer DB-Tagung am 12. 2. 2004 in Berlin

Werner Kammer

#### Grundsätzliches

Gerade im Verkehrssektor ist die drastische Reduzierung von Treibhausgasen das Gebot der Stunde. Um dies zu erreichen, bedarf es des Zusammenspiels von Technik, Ökonomie, Ökologie, Soziologie und Verkehrspolitik. Jedes Verkehrsmittel muss seinen spezifischen Beitrag dazu leisten. Im Hinblick auf Energieverbrauch und Schadstoffemissionen kommt die Bahn bei einem intermodalen Vergleich schon jetzt relativ gut weg. Will sie aber auf Dauer ihren Vorsprung gegenüber Straße und Luftfahrt behalten, so sind weitere Bemühungen im Hinblick auf die Umweltbilanz nötig. Hierzu genügt es allerdings nicht, nur auf verbesserte Technik zu setzen, vielmehr sind auch organisatorische, betriebliche und infrastrukturelle Maßnahmen erforderlich, wobei die Verkehrspolitik ins Spiel kommt. Sie hat nicht nur für eine moderne Schieneninfrastruktur zu sorgen, sondern vor allem für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

### Forderungen an die Verkehrspolitik

Das größte Potential für Energieeinsparungen und somit Reduzierung von Treibhausgasen liegt in der Durchsetzung einer rationalen, umweltgerechten Verkehrspolitik. Eines der Grundgesetze einer solchen Politik ist die Anwendung des Verursacherprinzips. Eine ökologischsoziale Marktwirtschaft erfordert unverfälschte Wettbewerbsverhältnisse und ehrliche Kostenzurechnung – einschließlich aller Unfall- und Umweltkosten. „Auch im Verkehr müssen künftig die Preise die ökologische Wahrheit sagen.“

Weil die Bahn pro Leistungseinheit beträchtlich weniger Energie verbraucht als der Strassen- und der Luftverkehr, sind alle politischen Maßnahmen, die die Attraktivität der Schiene erhöhen und damit zu einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene beitragen, im Hinblick auf die gesamte Umweltbilanz des Verkehrs positiv zu bewerten. Dazu gehören insbesondere:

- ▶ Ausbau und Modernisierung des Schienennetzes – einschließlich weniger Neubaustrecken.
- ▶ Einführung der LKW-Maut in angemessener Höhe, und zwar nicht nur für schwere LKW auf Autobahnen, sondern für alle LKW ab 3,5 t auf allen Straßen.
- ▶ Angleichung der Steuer auf Dieselöl an die für Benzin.
- ▶ Reform der Kraftfahrzeugsteuer.
- ▶ Schärfere Kontrolle der LKW (Lenk- und Ruhezeiten, Geschwindigkeitskontrollen).
- ▶ Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung für PKW auf Autobahnen (130 km/h).
- ▶ Streichung aller Subventionen, die die Zersiedlung der Landschaft und weite Wege im Berufsverkehr fördern (z.B. Entfernungspauschale und Eigenheimzulage).
- ▶ Streichung aller Subventionen des Luftverkehrs (z.B. bei Fluggerät, Flughafengebühren, Mineralölsteuer, Umsatzsteuer).

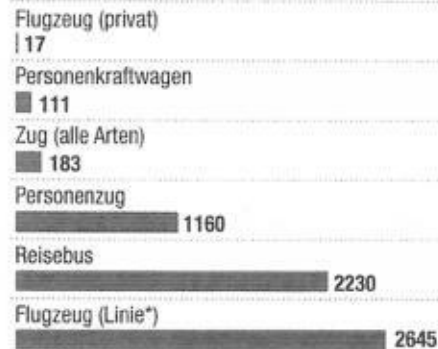
### Bahnseitige Maßnahmen (Auswahl)

- ▶ Leichtbau von Fahrzeugen.
- ▶ Verbesserung des Auslastungsgrads durch bedarfsgerechte Fahrpläne und Beschaffung von Triebwagen in jeweils bedarfsgerechter Länge.
- ▶ Rückgewinnung von Bremsenergie bei elektrischen Triebfahrzeugen.
- ▶ Optimierung der Klimaanlage.
- ▶ Neue Führerstands-Signalisierungstechnik (Anzeige der je nach Betriebslage optimalen Geschwindigkeit zur Reduzierung außerplanmäßiger Halte).
- ▶ Verminderung von (energiefressenden) Überholvorgängen durch weitgehende Trassentrennung von schnellen Fernverkehrszügen und langsameren Nah- und Güterzügen.
- ▶ Höhere Geschwindigkeit für Regionalexpresszüge und Schnellgüterzüge auf gemeinsamen Trassen mit dem schnellen Personenfernverkehr.
- ▶ Einführung von lauffechnisch und aerodynamisch optimierten Schnellgüterzügen mit modernstem Wagenmaterial, mit denen die Fahrzeiten der LKW unterboten werden können.
- ▶ Kraft-Wärme-Kopplung bei Bahnstrom-Kraftwerken auf der Basis fossiler Energien.

**Im vergangenen Jahr hat der Strassenverkehr 6600 Menschen in Deutschland das Leben gekostet.** So wenig Todesopfer gab es noch nie. Dass die Zahl Jahr für Jahr sinkt, ist vor allem darin zu sehen, dass die neuen Autos immer sicherer werden. Noch weiter würden die Zahlen sinken, wenn ein generelles Tempolimit eingeführt würde, denn wo es Höchstgeschwindigkeiten gibt, gibt es weniger Unfalltote.

### Verkehrsmittel im Vergleich

Verkehrsleistung pro tödlich Verunglücktem in Millionen Personenkilometern



\*Unterflüge der ICAO-Mitglieder

SZ-Grafik. Quelle: Statistisches Bundesamt

**Bahnchef Mehdorn schreibt am 11. März 2004 an Herrn Miguel Corsini Freese, Präsident der Spanischen Eisenbahnen (RENFE), zu den Terroranschlägen auf Eisenbahnen in Spanien:**

Sehr geehrter Herr Präsident, die Nachricht von den feigen Anschlägen auf das spanische Bahnsystem mit den verheerenden Folgen für unschuldige Fahrgäste und Bahnmitarbeiter hat bei mir, meinen Vorstandskollegen und allen Mitarbeitern der Deutschen Bahn AG tiefe Betroffenheit ausgelöst.

Wir verabscheuen die entsetzlichen und so sinnlosen Terrorakte auf den Bahnverkehr in Madrid und trauern mit Ihnen um die Opfer, die diese Gewalttaten gefordert haben. Unser Mitgefühl gilt den Angehörigen der Getöteten, den vielen Schwerverletzten und allen betroffenen RENFE-Mitarbeitern.

Aus eigener Erfahrung wissen wir, dass in einer solchen schlimmen Situation konkrete Unterstützung bei der Organisation der Hilfsmaßnahmen für die Opfer hilfreich sein kann. Diese Hilfe biete ich gerne an.

In stiller Anteilnahme  
gez. Mehdorn

Neben Berlin, München und Frankfurt/Main wird **Köln die vierte Call a Bike-Stadt**

Nach dreijähriger Insolvenz ist für das **Oberpfälzer Waggonbauunternehmen PFA Rettung in Sicht.** Nach Angaben von Insolvenzverwalter Werner Pöhlmann ist mit dem niederländischen GoTrans-Konzern eine grundsätzliche

Einigung für die Übernahme des Weidener Unternehmens erzielt worden. Die PFA solle als deutsche Gesellschaft in den Konzern integriert werden. Derzeit sind noch 270 Mitarbeiter bei der PFA (Partner für Fahrzeug Ausstattung GmbH) beschäftigt, rund 100 von ihnen haben allerdings bereits die Kündigung erhalten. Ob die gekündigten Mitarbeiter unter dem neuen Besitzer weiterarbeiten können, stehe noch nicht fest. Pöhlmann sieht allerdings die Chance, dass mittelfristig die Zahl der Arbeitsplätze bei der PFA wieder steigt. Die PFA ist als erstes Waggonsanierungswerk Deutschlands 1985 von der Deutschen Bahn (DB) privatisiert worden.

Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, ihr Beteiligungsunternehmen **Mitropa** Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, an die Compass Group Deutschland GmbH zu verkaufen. Der Verkauf der Gastronomie-Gesellschaft Mitropa AG für 39 Millionen Euro scheint so gut wie perfekt. Die Zustimmung des Aufsichtsrates und des Bundeskartellamtes für die Übernahme durch die britische Compass Group (s. Bericht auf dieser Seite) gilt als sicher. Beschlossen ist laut DB auch der Verkauf der Touristikgesellschaft Ameropa sowie der Busunternehmen Deutsche Touring und Bayern Express.

Die 1951 gegründete **Ameropa**, die damals Reisen aus Amerika nach Europa vermittelte (vor allem für Angehörige der in Deutschland stationierten amerikanischen Soldaten), hat sich auf Urlaubsangebote in Deutschland und den Nachbarstaaten und auf Erlebnisfahrten mit der Bahn in alle Welt spezialisiert. Die Deutsche Touring ist drei Jahre älter und betreibt Buslinien nach Süd- und Osteuropa. Die Firma Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH unterhält zwei Dutzend eigene Reisebüros in Berlin und bietet Sightseeing-Touren, Bus- und Städtereisen sowie Tagesfahrten. Die drei Unternehmen setzen zusammen knapp 190 Millionen Euro um und sollen noch 2004 abgegeben werden.

Ein Verkauf steht in jedem Fall noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats der DB AG, der Genehmigung des Bundesverkehrsministeriums und der Kartellbehörden sowie der Gremien der Käuferin.

Der Mitropa-Geschäftsbereich Service im Zug wurde bereits im Juli 2002 in die heutige DB Fernverkehr AG integriert. Die Bewirtschaftung der Fern- und Nachtzüge der Deutschen Bahn ist daher vom beabsichtigten Verkauf der Mitropa-Anteile nicht betroffen.

Die in der Mitropa AG verbliebenen Sparten Service an der Straße, Franchise- und Counterbetriebe sowie Handel und Gastronomie gehören nicht zum Kerngeschäft der Deutschen Bahn. Der geplante Verkauf von Mitropa entspricht damit der Strategie der Deutschen Bahn, sich auf das Kerngeschäft zu konzentrieren.

Die Mitropa AG beschäftigt 1950 Mitarbeiter. Die Mitropa-Aktien werden zu 100 Prozent von der DB Fernverkehr AG gehalten. Die Deutsche Bahn und die „**Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmission in Deutschland**“ arbeiten weiterhin eng

partnerschaftlich zusammen. Ein entsprechender Rahmenvertrag wurde am Jahresende 2003 unterzeichnet. Auf dessen Grundlage werden jetzt Einzelverträge zwischen den 99 Bahnhofsmissionen und den zuständigen Bahnhofsmanagements geschlossen. „Die Bahnhofsmissionen sind ein unverzichtbarer Bestandteil unserer Bahnhöfe. Deshalb freuen wir uns, die gute Zusammenarbeit fortsetzen zu können“, betont Willi Meurer, Leiter des Bereichs Verkehrsstation bei DB Station&Service. Die Bahn stellt den kirchlichen Einrichtungen weiterhin Räumlichkeiten für ihre Arbeit mietfrei zur Verfügung. Darüber hinaus trägt das Unternehmen vollständig die Neben- und Betriebskosten und hält die Räume instand.

Seit 110 Jahren arbeiten vorwiegend ehrenamtliche Mitarbeiter der Bahnhofsmissionen an Bahnhöfen für hilfsbedürftige Reisende.

Der **Transrapid in Shanghai** erfüllt nicht die Hoffnungen der Erbauer: Die Fahrt mit dem Taxi ist kaum teurer, die Transrapidstrecke zieht nur gutbetuchte Neugierige an und dient nur wenigen als Zubringer zum Flughafen. Die Strecke hat auch den grossen Nachteil: Wer den Transrapid am internationalen Flughafen Pudong besteigt, muss nach acht Minuten an der Endstation Longyang aussteigen, die am Ostrand der Stadt und weit entfernt von den meisten Wohn- und Geschäftsvierteln liegt. Bei den meisten Fahrten seien von den rund 500 Sitzen nur wenige besetzt. Von den täglich etwa 12 000 zur Verfügung stehenden Tickets werden an Wochentagen nur 500 verkauft, an den Wochenenden sind es 5000.

Für die lukrative Verbindung Peking - Shanghai scheinen die Würfel bereits zu Gunsten einer Rad/Schiene-Verbindung gefallen zu sein.

Ob eine etwaige Verlängerung der Strecke zum Expo-Gelände etwas bringen wird, bleibt abzuwarten.

**Conliner**, die Tochtergesellschaft der Stinnes AG, die kombinierte Westhafenverkehre vermarktet, hat 2003 rund 120 000 TEU transportiert. Das sind 80% mehr als im Vorjahr gewesen, als diese Verkehre noch unter anderer Gesellschaftsstruktur betrieben wurden. Conliner bedient u.a. die Linien zwischen den Häfen Antwerpen und Rotterdam und den Hubs Duisburg, Salzburg und Mannheim. Über die Hubs werden mit Erfolg Verkehre nach Italien, Österreich, aber auch nach Polen weitergeleitet.

**Die schwere Fahrzeuginstandhaltung der DB AG wird seit 1.1.04 im Unternehmensbereich Dienstleistungen geführt.** Das bisherige „Profitcenter Fahrzeuginstandhaltung“ wurde auf diese Weise in eine eigene Rechtsform überführt. Die Fahrzeuginstandhaltung der Bahn akquiriert Drittgeschäfte mit ausländischen Bahnen. Wagen der SBB und Trenitalia werden in den Werken Neumünster und Wittenberge instand gehalten. Sie wird im Produktionsbereich Reisezugwagen in den nächsten Monaten Fahrzeuge der

Schweizer Bundesbahn (SBB) und der italienischen Bahn Trenitalia reversionieren und gleichzeitig modernisieren. Mit der Kompetenz ihrer Fahrzeuginstandhaltung hat sie die Aufträge der ausländischen Bahnen gewonnen und sichert mit diesen Drittaufträgen ihr Geschäft.

Alle zwei Stunden im Zug von Kempten über Reutte in Tirol nach Garmisch-Partenkirchen – das sichert der neue Verkehrsdienstvertrag zwischen dem österreichischen Verkehrsverbund Tirol und der DB Regio AG im Ausserfern. Der neue Vertrag über den Personenverkehr gilt ab Sonntag, 14. Dezember 2003. Pünktlich zum Vertragsstart auf der Ausserfernbahn hält die Deutsche Bahn ein wahres Schmankerl für Wochenend-Ausflügler und Skibegeisterte bereit. Die Fahrgäste können von München jeden Samstag und Sonntag ohne Umsteigen bis nach Reutte fahren.

Das Amtsgericht München hat das **Insolvenzverfahren gegen die BTZ Bayerische Trailerzuggesellschaft eröffnet**. Die BTZ hatte bereits am 10. Oktober vergangenen Jahres Antrag auf Insolvenz gestellt. Begründet worden war der Schritt vor allem mit Verlusten auf der Relation zwischen Köln und Verona – dieser Zug sei „wirtschaftlich nicht mehr darstellbar gewesen“. Hinter der BTZ steht zu 49 % die STR, eine Tochter der Brenner Autobahn AG. Die restlichen 51 % liegen bei der Bimodal GmbH, deren private Gesellschafter zum Teil aus dem Management der TX Logistik AG kommen. Die BTZ hatte seinerzeit mit dem einfachen Umschlagssystem Furore gemacht.

## Personalia

**Dieter Hühnerkoch**, Leiter Kommunikation der DB, ist Ende Februar auf eigenen Wunsch ausgeschieden.

**Dr.-Ing. e.h. Wilhelm Pällmann**, von 1982 bis 1991 im Vorstand der Deutschen Bundesbahn, vollendete am 26.2.04 sein 70. Lebensjahr.

**Dipl.-Ing. Hermann Wolters**, zuletzt zuständig für die Unternehmensbereiche Traktion und Werke bei der DB AG, vollendete am 1.2.04 sein 70. Lebensjahr.

**Prof. Dr.-Ing. habil Manfred Zschweigert**, ehemals Professor an der Fakultät Verkehrswissenschaften der Technischen Universität Dresden, feierte am 17.4.04 seinen 70. Geburtstag.

**Dr.jur. Jürgen Kastner**, Bundesdirektionspräsident a.D. vollendete am 15.5.04 sein 70. Lebensjahr.

**Josef Windsinger**, Bundesbahndirektor a.D., ehemaliger stv. Vorsitzender des VDEI und Generalsekretär der Union Europäischer Eisenbahnverbände, wurde am 25.4.04 75 Jahre alt.

## Leserzuschriften

Fritz Dengler

**Herr Mehdorn erweckt durchaus den Eindruck eines Unternehmensführers, der entschlossen seinem Auftrag gerecht werden will.** Ihm vorzuhalten, dass er Verkehrsverbindungen still legt, die seinem Unternehmen nichts bringen, obwohl sie für die betroffenen Regionen notwendig sind, und dass er soziale Sensibilität in der Preispolitik vermissen lässt, ist daher abwegig. Sein Auftrag geht nämlich dahin, das Leistungsangebot des Schienenverkehrsunternehmens so auszugestalten, dass es bei den vom Verkehrsmarkt vorgegebenen Rahmendaten einen optimalen Gewinn abwirft. Ob dabei noch eine Bahn herauskommt, die auch nur eine entfernte Ähnlichkeit mit dem hat, was die Deutsche Bundesbahn ehemals dargestellt hat, muss nicht seine Sorge sein. Dies hätten sich die Eigentümer der Deutschen Bundesbahn, also letztlich die deutschen Verkehrspolitiker, vor ihrer Privatisierung durch Umwandlung in ein erfolgswirtschaftlich orientiertes Unternehmen fragen müssen. Ernsthaft hätten sie sich fragen sollen, ob ein Unternehmen nach ihren Vorstellungen überhaupt Gewinne erwirtschaften kann. Die Leistung des Bahnchefs ist jetzt allein daran zu messen, wie er den kaufmännischen Erfolg des Unternehmens optimiert. Die Verfasser des Entwurfs für den Artikel 87e des Grundgesetzes hatten das wohl auch im Sinn, als sie, wenn auch reichlich unklar, formulierten: „Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt“.

Fraglich ist aber, ob die Spitze des Bahnunternehmens betriebswirtschaftlich gut beraten wird. Wie soll man es verstehen, wenn der Bahnchef den Verlust der Deutschen Bahn AG im Jahre 2002 mit der Feststellung, er „sei eine Folge reger Investitionstätigkeit gewesen,“ (GRV-Nachrichten, Juli 2003, Folge 60, S. 12, 1. Sp.) rechtfertigt? Wie kann oder muss man sogar die ständigen Sandkastenspielereien über einen bevorstehenden Börsengang werten.

Zu den Verlusten: Es gehört zur täglichen Litanei unserer Konjunkturauguren, dass Gewinne Voraussetzungen für Investitionen sind und mehr Investitionen höhere Gewinne bringen. Gilt das für die Deutsche Bahn AG nicht? Werden bei ihr sogar Gewinne durch das Investieren verhindert? – sicher nicht. Investitionen sind von ihrer Natur nicht dazu geeignet, den Gewinn des Jahres, in dem sie durchgeführt werden, zu beeinflussen, gar zu schmälern. Investitionen führen bilanztechnisch entweder zu einem Aktivtausch, weil im Unternehmen vorhandene Finanzmittel in Sachanlagen überführt oder zu einer Bilanzverlängerung, weil die im laufenden Geschäftsjahr durch Fremd- oder Eigenkapitalaufnahme neu geflossenen Finanzmittel in Sachanlagen umgewandelt wurden. Beide Bilanzveränderungen berühren nicht den Jahreserfolg. Wer dies verschleiert, entzieht jeder Beurteilung eines

kaufmännischen Unternehmenserfolges die sachgerechte Grundlage.

**Zum Börsengang:** Der Gang eines Unternehmens an die Börse ist kein einseitiger Akt weder eines Unternehmens noch seines Eigentümers. Dazu bedarf es finanzstarker Kreditinstitute als Partner, die bereit sind, auf eigenes Risiko die Platzierung der Aktien an einer Börse zu übernehmen. Dies setzt wiederum die Börsenreife des Unternehmens voraus. Ein formaler Gewinnausweis reicht dazu nicht aus. Ein Unternehmen ist nur dann börsenreif, wenn es dem anonymen Börsenpublikum, den Anlegern, hinreichende Gewissheit vermittelt, dass es langfristig Erträge abwirft. (Die Erfahrungen am Neuen Markt in den Jahren 1999 bis 2002 bieten ein beredtes Exempel dafür, dass es anders herum gewendet nicht gut geht.) Diese Gewissheit wird aber ausgeschlossen, wenn ein wesentlicher Teil der Erträge eines Unternehmens von den politischen, insbesondere haushaltspolitischen Entscheidungen öffentlicher Hände abhängt. Wer wird denn bereit sein, sein gutes Geld in Aktien einer Deutschen Bahn AG anzulegen, solange – unter welch blumigen Titeln auch immer – deren Einnahmen zu großen Teilen aus Zuwendungen des Bundes, der Länder und der kommunalen Gebietskörperschaften bestehen, die fast täglich, wenn's im Haushalt klemmt, aufgekündigt werden können.

Ach wenn Herr Mehrdorn sich zurecht nicht um gemeinwirtschaftliche Belange kümmert, weil er sich damit letztlich sogar strafbar machen würde, betriebswirtschaftliche Grundeinsichten müssen von der Deutschen Bahn AG schon beachtet werden.

Volkhard Jung

**Neubaustrecke Stuttgart - Ulm: Ja! Aber Stuttgart 21 nur als modernisierter Kopfbahnhof!** – Ersparnis ca. 2 Mrd Euro

Wenn die Haushaltslage in Bund und Ländern knapp wird, muß man sich für Großprojekte wie Stuttgart 21 „Rückfallstrategien“ überlegen. Was hilft es, wenn das Planfeststellungsverfahren für Stuttgart 21 abgeschlossen ist, aber die Finanzmittel fehlen, um dieses Großprojekt zu realisieren?

Die jetzt geschätzten Kosten für Stuttgart 21 belaufen sich auf 3 bis 4 Mrd Euro, wobei die nunmehr verringerten Erlöse aus Grundstücksverkäufen von 600 Mio Euro abzuziehen sind [1].

Die Kosten für die Ertüchtigung der Gleisanlagen des Kopfbahnhofes werden auf 600 bis 900 Mio Euro geschätzt. Diese Ertüchtigung steigert die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Kopfbahnhofes aber in sehr viel höherem Maße, als dies bei der Ertüchtigung des Frankfurter Kopfbahnhofes der Fall sein wird [2].

So kann also davon ausgegangen werden, dass die Leis-

tungsfähigkeit einer umgebauten Gleisanlage des Stuttgarter Kopfbahnhofes derjenigen des geplanten unterirdischen Durchgangsbahnhofes gleichkommt und sogar durch die beibehaltene Zahl von 16 Bahnsteiggleisen in seiner Leistungsfähigkeit diejenige des geplanten 8-gleisigen Durchgangsbahnhofes übersteigt.

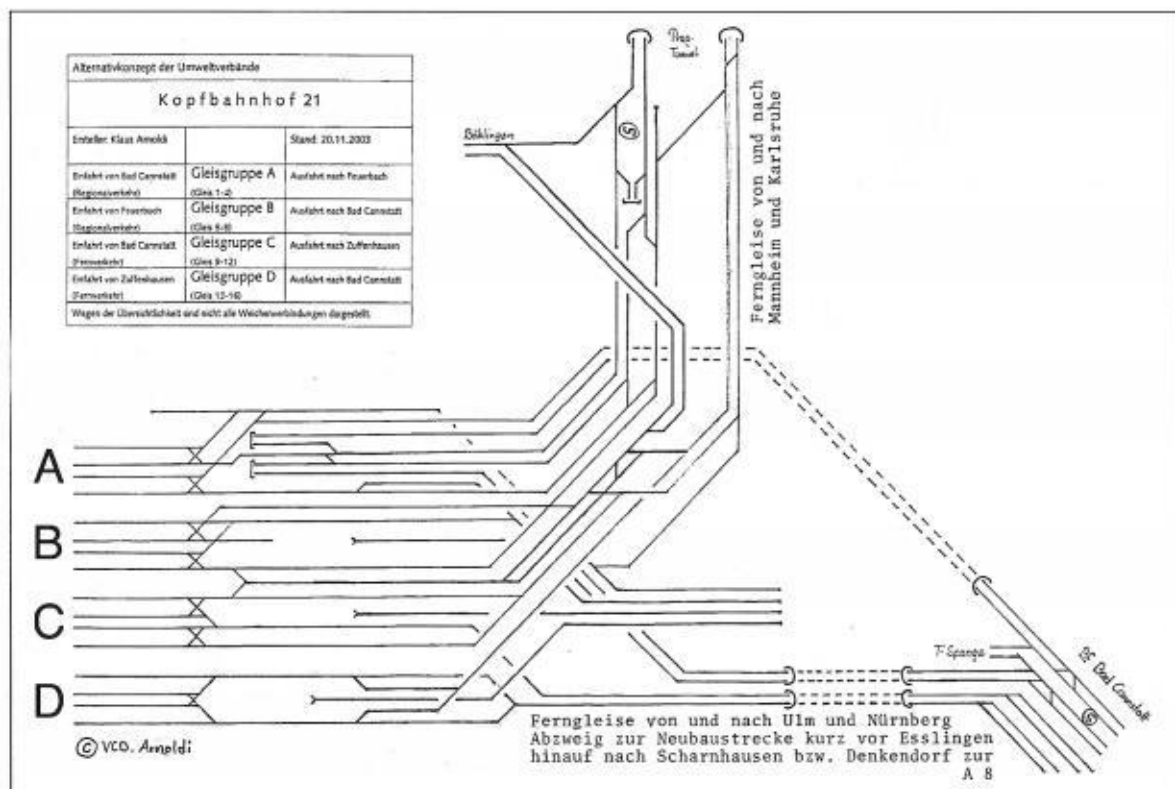
In Sonderheit sind für den integralen Takt-Fahrplan (ITF) die Voraussetzungen weitaus besser gegeben als beim nur 8-gleisigen Durchgangsbahnhof. So besehen bringt eine Kosteneinsparung zwischen 1,5 und 2,5 Mrd Euro eigentlich nur Vorteile. Die große Spanne der möglichen Einsparungen ergibt sich folgendermaßen:

	Minimum	Maximum
Kosten Stuttgart 21	3,0 Mrd Euro	4,0 Mrd Euro
Grundstückserlöse	- 0,6 Mrd Euro	- 0,6 Mrd Euro
	2,4 Mrd Euro	3,4 Mrd Euro
Umbaukosten für die Gleisanlagen	- 0,9 Mrd Euro	- 0,9 Mrd Euro
Ersparnisse	1,5 Mrd Euro	2,5 Mrd Euro

Setzt man nun den Mittelwert für die Ersparnisse mit 2 Mrd Euro an, so dürfte man weder zu pessimistisch noch zu optimistisch liegen. Niemand kann garantieren, daß Stuttgart 21 am Ende nicht 4 Mrd Euro verschlingen wird. Und 3 Mrd Euro wird es mindestens kosten. Wiederum ist der Betrag von 900 Mio Euro für den Umbau der Gleisanlagen sehr reichlich bemessen, zumal die Abstellanlagen am Rosensteinpark vorerst dort verbleiben könnten. Dann wäre eher mit 600 Mio Euro für den Umbau der Gleisanlagen zu rechnen. Nun wird manch ein Fluggast beklagen, daß ICE-Züge nicht am Flughafen halten können. Wenn allerdings die Neubaustrecke nach Ulm von kurz vor Esslingen zwischen Scharnhausen und Denkendorf die Autobahn A 8 erreicht, kann dort in 5 bis 9 km Entfernung vom Flughafen ein Verknüpfungsbahnhof angelegt werden, auf welchem zu jedem ICE-Zug ein S-Bahn-Zug bereitsteht, der nach einer Übergangszeit von 8 Minuten und 7 Minuten Fahrzeit den S-Bahn-Flughafen-Bahnhof erreichen kann. Gegenüber dem Umsteigen in Stuttgart Hbf über viele Rolltreppen hätte der Fluggast einen Zeitgewinn von 30 Minuten, dazu auch noch die Bequemlichkeit, am gleichen Bahnsteig ohne Treppen in die S-Bahn umsteigen zu können, so wie es in [3] beschrieben ist. Möglicherweise wäre auch ein Messe-Standort in Denkendorf oder Scharnhausen – ohne die problematischen Landenteignungen – leichter zu realisieren.

Um Böblingen und damit die Gäubahn an den Flughafen anzuschließen, sollte auf jeden Fall für eine S-Bahn-Linie vom ICE-Verknüpfungsbahnhof bei Denkendorf über den Flughafen nach Böblingen die bereits geplante Rohrer Kurve gebaut werden. Dann wäre die Gäubahn auch an den Flughafen angeschlossen.

Die oben genannte Verbindung von kurz vor Esslingen



hinauf zur A 8 war ohnehin für Güterzüge aus dem Neckartal geplant gewesen. Dieser Aufstieg mit sanfter Steigung hat den Vorteil, dass ICE-Züge mit einer Beschleunigung von  $0,63 \text{ m/s}^2$  in der Horizontalen nun auf dieser geringeren Steigung stärker beschleunigen können als auf dem vorgesehenen Aufstieg vom geplanten unterirdischen Durchgangsbahnhof zum Flughafen-Bahnhof hinauf. Da die geplante Steigung hier  $40\%$  betragen soll, wäre eine Restbeschleunigung auf der Steigungsstrecke von nur  $0,23 \text{ m/s}^2$  möglich. Die bereits errechnete Zeiterparnis durch Beseitigung des Kopfbahnhofes in Stuttgart Hbf von 2,5 Minuten wird durch die geringere Beschleunigung auf der Steigungsstrecke noch ein wenig vermindert, nämlich um eine halbe Minute, so daß der Zeitverlust durch Kopfmachen bei Wendezügen nur noch 2 Minuten per saldo beträgt.

Für diese 2 Minuten Zeitgewinn durch Beseitigung des Kopfbahnhofes wäre eine Investition von höchstens 200 Mio Euro gerechtfertigt, nicht aber eine solche, die das 10-fache beträgt, wenn sich die Ersparnis durch Modernisierung des Kopfbahnhofes gegenüber dem Bau eines Durchgangsbahnhofes auf 1,5 bis 2,5 Mrd Euro, im Mittel auf 2 Mrd Euro beläuft.

#### Literatur:

- (1) Stocker, G.: Stuttgart 21 in Monheim, H. und Nagorni, K.: Die Zukunft der Bahn zwischen Bürgernähe und Börsengang, S. 170-179, Karlsruhe 2004, ISBN 3-89674-119-5.
- (2) Schiebler, J. und Engelskirchen, M.: Frankfurt RheinMain ETR 52 (2003) H. 12, S. 763-770.
- (3) Jung, V.: Anbindung von Flughäfen an Eisenbahn-Fernstrecken. Internationales Verkehrswesen (IV) H. 331 S.77-80.

#### Neuerscheinung 2004

Heiner Monheim/Klaus Nagorni (Hsg.)

#### Die Zukunft der Bahn – Zwischen Bürgernähe und Börsengang

Das stimulierende Bahnbuch mit 15 kritisch-konstruktiven Beiträgen namhafter Experten zur deutschen Bahnpolitik. Beiträge einer Tagung der Evangelischen Akademie Baden mit dem AK Verkehr und Umwelt – Umkehr e.V. und der Expertengruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn“, Herrenalber Protokolle Band 116, 254 S., zahlreiche Grafiken, broschiert, 12,50 Euro, Karlsruhe (Ev. Akademie Baden) 2004, ISBN 3-89674-119-5.

#### Impressum

##### Herausgeber und Redakteur:

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

##### Vorstand der GRV

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

##### Beirat der GRV

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

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

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