

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

Hat die Eisenbahn Zukunft?

Thoma

Kurt Bodewig, ehemaliger Bundesverkehrsminister, und Michael Müller, beide Leiter des Forums Nachhaltigkeit und Mobilität, haben im April 2004 10 Thesen für eine **nachhaltige Mobilitätsentwicklung** aufgestellt und zur Diskussion gestellt. Das Forum war von der SPD beauftragt worden, Grundzüge einer Politik für eine nachhaltige Mobilität zu erarbeiten.

Leitidee: In der Nachhaltigkeit werden ökonomische, soziale und ökologische Entscheidungen miteinander verbunden, um zu einem dauerhaften und gerechten Gleichgewicht zu kommen. Mit ihren grundlegenden Prinzipien und Regeln ist sie die wichtigste programmatische Grundlage einer modernen Politik, die Innovationen fördert, eine sozial gerechte Entwicklung ermöglicht und die natürlichen Lebensgrundlagen schützt. Nachhaltigkeit ist eng mit einer Ausweitung der Demokratie auf allen Ebenen verbunden.

In der zusammengewachsenen Welt gibt es ohne Erhalt der natürlichen Ressourcen keine dauerhafte wirtschaftliche und soziale Entwicklung. Ohne globale Gerechtigkeit – und das heisst faire Chancen auf Arbeit, Einkommen, Bildung und Teilhabe – gibt es keine Sicherheit und keinen Frieden. Von daher ist Nachhaltigkeit nicht nur eine Frage der Verantwortung für kommende Generationen, sondern auch für Demokratie, Frieden und Partnerschaft in der globalisierten Welt.

Mobilität ist eine Grundbedingung für ein Leben in Freiheit und Wohlstand sowie für ein arbeitsteiliges Wirtschaften. Als Produzent von Gütern und Dienstleistungen stellt der Verkehrssektor einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar. Unumstritten ist aber auch, dass unser heutiges Verkehrssystem trotz der Erfolge unserer Verkehrspolitik (*der Verfasser*) den Kriterien der Nachhaltigkeit noch nicht genügt.

Der Verkehr ist einerseits eine Grundlage des Wohlstands in unserer Industriegesellschaft, andererseits beeinträchtigt er ohne Modernisierung und Umweltverträglichkeit die Lebensqualität. Moderne Gesellschaften sind ohne ein

Inhalt (u.a.)

Leitartikel

Hat die Eisenbahn Zukunft? 1

Verkehrspolitik der EU

Brüssel unterliegt bei Fahrverboten 5

EU zwingt Mitgliedstaaten Signalsystem auf 5

EU-Kommission billigt deutsche Ökosteuern 7

Kritik an Vergaben 7

Verkehrspolitik in Deutschland

Bundestag diskutiert über Verkehrsinfrastruktur 8

Finanzminister Eichel lenkt ein 9

Abschied von ökologischer Verkehrspolitik 10

Freifahrten für Behinderte 12

Eisenbahnen

Börsengang der DB 13

Drastische Reduzierung d. Investitionsprogramms 14

Wettbewerbsbericht der DB 14

Wettbewerbsnachteile bei Ausschreibungen 19

Fernverkehr: Europ. Fernverkehrsprognose 20

Nahverkehr: Direktvergaben 23

Kombinierter Verkehr: Neuer Player 27

Wer kauft RAG? 30

Asien-Europa-Express 30

Andere Verkehrsträger

Russfilter 31

Billig fliegen 31

Ausland

Regionalisierung in Frankreich 33

Staatsvertrag Brenner-Basis-Tunnel 34

Lkw-Maut in Österreich reibungslos 35

Neubaustrecke in Schweiz fertig 36

Der Bosphorustunnel 36

Kurzberichte 36

Personalien 38

Leserzuschrift 39

funktionierendes Verkehrssystem nicht denkbar. Die Teilnahme an vielen gesellschaftlichen Prozessen hängt von den Zugangsmöglichkeiten zu Verkehrsmitteln ab. Die großräumige Siedlungsentwicklung ist eng an die Möglichkeit des individuellen Transports gebunden, die überwiegend nur der Autoverkehr bietet. (Diese Auffassung wird von der GRV nicht mitgetragen, denn die Siedlungs- bzw. Industrie-Entwicklung könnte längs der Bahnen entwickelt und so vom Auto unabhängiger gestaltet werden. Leider wird heute immer noch sehr viel auf der „grünen Wiese“ gebaut.) Der heutige Lebensstil überfordert die Erde, sagt das Worldwatch-Institut in Washington. Der Verkehr, insbesondere Auto und Flugzeug, hat unseren Lebensstil mitgeprägt. Heute wissen wir: Der vom Menschen verursachte Klimawandel bedroht die Zukunft. Eine Ursache für den Klimawandel ist der Verkehr.

In den letzten Jahren konnten in den Bereichen der Mobilitätstechnologien und Verkehrstechniken wichtige Fortschritte erzielt werden. Dennoch darf nicht übersehen werden, dass nach vorliegenden Prognosen weiter mit Verkehrswachstum zu rechnen ist. Die zunehmenden globalen Verflechtungen von Produktion, Handel und Konsum werden vor allem im See- und Luftverkehr zu großen Zuwächsen führen. Zwar wird beim Personenverkehr im Jahr 2015 nur noch mit einer Zunahme um ein Fünftel gegenüber 1997 gerechnet, erwartet man beim Güterverkehr eine Steigerung um zwei Drittel. Der Luftverkehr in Deutschland soll sich bis dahin verdoppelt haben. Die Transportintensität der deutschen Wirtschaft

ist in den 90er Jahren um 10% gestiegen. Vor diesem Hintergrund hat sich die Bundesregierung in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie das Ziel gesetzt, neue Wege zu einer nachhaltigen Mobilität zu beschreiten.

Mobilität nachhaltig zu sichern, ist ein Bestandteil der sozialdemokratischen Reformagenda. Auch in der Verkehrspolitik muss klar sein, dass wir nicht unbeirrt so weiter machen können wie in den letzten Jahrzehnten. Wie in der Gesundheits-, der Renten-, der Sozial- und der Finanzpolitik haben wir auf Kosten künftiger Generationen gelebt. Auch im Verkehrsbereich müssen wir Deutschland fit machen für die Zukunft.

Integrale Verkehrspolitik ist aktive Mobilitätspolitik.

Von den 10 Thesen der Autoren ist die These 9 der Bahn gewidmet mit der Forderung, Bahn und Personennahverkehr zu stärken und erneuern:

Unterschiedliche Ausgangspunkte in der Debatte:

- ▶ Zur notwendigen Sanierung der öffentlichen Haushalte ist der Abbau von Subventionen unerlässlich. Dies betrifft auch die öffentlichen Verkehrsunternehmen.
- ▶ Vom Stadtwerk zum Mobilitätsprovider?
- ▶ Einnahmen aus der Öko-Steuer für den Personennahverkehr?
- ▶ Entweder Gang zur Börse und mehr Wettbewerb auf der Schiene oder Kunden- und Gemeinwohlorientierung. Für eine nachhaltige Entwicklung der Bahn muss zwischen diesen beiden Alternativen entschieden werden.

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

„Der öffentliche Verkehr ist das Fundament einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Bei seiner wirtschaftlichen und strukturellen Umorientierung muss klar sein, dass eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung eine Stärkung von Bahn und öffentlichem Nahverkehr zwingend erfordert. Deutschland in Bewegung bringen – das gilt ganz besonders für den Personennahverkehr. Die Kommunen müssen in eigener Verantwortung über die nachhaltige Entwicklung des Personennahverkehrs entscheiden können. Sie müssen die Wahl haben zwischen Ausschreibungswettbewerb und Eigenleistung. Ausschreibungswettbewerb für den Personennahverkehr ist kein Selbstzweck, er hat eine dienende Funktion.

Behördenähnliche Beförderungsunternehmen müssen sich zu kundenorientierten Mobilitätsdienstleistern entwickeln. Solche Verkehrsunternehmen erbringen vielfältige Leistungen zur Daseinsvorsorge für die Allgemeinheit. Hierfür muss unter Aspekten der Nachhaltigkeit auch in Zukunft ein gerechter finanzieller Ausgleich gesichert werden. Mit Blick auf die Situation der öffentlichen Haushalte müssen Schwerpunktsetzungen nachhaltig, also generationengerecht sein.

Die Güterverkehrsleistung auf der Schiene soll bis 2015 verdoppelt werden. Im Personenverkehr will die Bahn durch mehr Attraktivität neue Kunden gewinnen. Beides erfordert massive Investitionen in eine leistungsfähige Infrastruktur sowie weitgehende strukturelle und mentale Reformen. „Der Kunde ist König“ muss das Leitmotiv für die nachhaltige Entwicklung der Bahn sein. Dies gilt besonders für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr, der grundlegend zu reformieren ist.“

Meine Meinung:

Ist das wirklich alles, was zur Nachhaltigkeit der Bahn und des ÖPNV zu sagen ist? Mir fehlen vor allem Aussagen darüber, was der Gesetzgeber zu tun hat, um die Forderungen, die im Wesentlichen nur an die Unternehmen gerichtet sind, zu unterstützen.

„Die Stärkung der Bahn und des öffentlichen Nahverkehrs wird zwingend gefordert.“

Hier wird nur auf die Aufgaben der Kommunen und die Ausschreibung der Nahverkehrsleistungen durch diese eingegangen. Die Kommunen sollten einen Ausgleich für die vielfältigen Leistungen der Daseinsvorsorge für die Allgemeinheit bekommen. Da die Kommunen vielfach selbst Träger von Verkehrsleistungen sind, kommen bei Ihnen Ausschreibungen nur in geringerem Umfang vor. Nach dem Regionalisierungsgesetz liegt der Nahverkehr in den Händen der Länder. Sie oder von ihnen beauftragte Institutionen können ausschreiben oder, wenn sie es für zweckmässig halten, direkt vergeben.

Mit Hilfe des Gemeindefinanzierungsgesetzes wurden in Deutschland bereits weltweit anerkannte, grosszügige

Infrastrukturen für den Nahverkehr (z.B. die grossen S- und U-Bahnnetze in den Ballungsräumen) bereitgestellt. Weiter gibt der Bund den Ländern Regionalisierungsmittel zur Durchführung des SPNV.

Bei verlangter Nachhaltigkeit des ÖPNV und SPNV müsste man sich fragen, ob auch in Zukunft diese Finanzierung durch den Bund weiter vorgesehen und diese, abgesehen von den Kostensteigerungsraten, vielleicht sogar erhöht werden soll. Aber z. Zt. dominieren die leeren Kassen des Bundes, was sich auch auf die Verbesserung des ÖPNV negativ auswirkt. Darauf wurde in der These 9 nicht eingegangen.

Ich meine weiter, dass der Ausbau des ÖPNV in absehbarer Zeit weitgehend (z.B. Ausbau von S-Bahnnetzen) abgeschlossen sein dürfte (ausgenommen die Länder der ehemaligen DDR). Kleinere Massnahmen und Abrundungen wird es auch weiterhin geben. Auch Ausnahmen wird es jedoch sicher geben, z. B. die zweite Tunnelröhre der S-Bahn München.

Das würde bedeuten, dass die Mittel nach dem GVFG sicherlich künftig weiter heruntergefahren werden könnten, vor allem, wenn man sparen muss.

Aber durch Finanzhilfen des Bundes an die Länder sollte der heutige Standard des SPNV mit seinen vielen Taktfahrplänen auf dem hohen Standard gehalten werden. Das wäre für mich beispielsweise eine Forderung zur Nachhaltigkeit.

Eine Frage im SPNV ist noch strittig. Nahverkehrsstrecken des Bundes sind von der DB Netz AG vorzuhalten, auszubauen und, wenn der Besteller keine Leistungen mehr nachfragt, stillzulegen. In den Druckmedien ist zu lesen, dass manche Besteller diese Aufgaben mit übernehmen möchten. Das würde aber einen weiteren Mitteltransfer vom Bund an die Länder auslösen. Auch fehlt manchem Besteller das technische Know-How, das er u.U. teuer erkaufen müsste. So wird es hier, wie mir scheint, in absehbarer Zeit keine Änderung geben.

Aber ein gewaltige Frage für die Zukunft des Verkehrs steht m.E. an und könnte alle bisherigen Überlegungen zu seiner Nachhaltigkeit über den Haufen werfen. Das ist die Frage des künftigen Treibstoffes für das Auto.

Sicher wird im Hinblick auf neue Treibstoffe heute schon viel geforscht. Wenn das Öl eines nicht mehr allzu fernen Tages zu Ende geht, wird schon ein entsprechender Treibstoff gefunden werden, der uns auch wieder billig, wie das Öl einmal war, zur Verfügung stehen wird.

Durch den Irakkrieg und durch immer höhere Energieanforderungen Chinas haben wir heute bereits Engpässe, die zu einer erheblichen Verteuerung des Treibstoffes Öl führen. Im Nebensatz: Wegen der Ölverteuerung denken manche Verlader daran wieder die Bahn zu benutzen.

Das Öl ist in Zukunft zu wertvoll, um durch Auspuffrohre des Autos geblasen zu werden. Wann der Zeitpunkt des

Mangels eintreten wird, ist noch nicht eindeutig geklärt. Aber dass das Öl in 20 bis 30 Jahren nicht mehr so fliesen wird wie heute, ist offenkundig. Vom derzeitigen hohen Preis für die Treibstoffe wird man jedenfalls kaum mehr herunterkommen.

Der Treibstoff der Zukunft für das Auto soll der Wasserstoff sein. Er hat den gewaltigen Vorteil, dass keine schädlichen Emissionen ausgestossen werden, wenn er in der „Brennstoffzelle“ eingesetzt wird. Umweltkosten für den Strassenverkehr würden in diesem Bereich nicht mehr entstehen. Das Problem ist seine Erzeugung und seine Kühlung, wenn er nicht in gasförmigem Zustand befördert wird. Um ihn flüssig zu halten, muss er auf die tiefe Temperatur von unter - 253 Grad heruntergekühlt werden. Dazu müssen die Treibstoffbehälter verhältnismässig gross und, um Abdampfverluste möglichst gering zu halten, hochisoliert werden. Ausserdem entspricht im Auto 1 l Wasserstoff nur etwa 0,25 l Öl. Künftig hat nur die Herstellung mit erneuerbaren Energien Sinn. Als Herstellungskosten werden vom TÜV Süddeutschland bzw. vom Deutschen Wasserstoff-Verband mit Stand vom Oktober 2002 angegeben:

Aus Wasserkraft werden 9, aus Biomasse 10, aus Wind 23 und aus Photovoltaik 75 Cent/kWh angegeben. Zum Vergleich: Benzin 1,05 und Diesel 0,9 Cent/kWh. Heute werden etwa 95 % des Wasserstoffs aus Erdgas erzeugt, wodurch der Wasserstoffpreis verhältnismässig niedrig ist.

Beispiel:

Am Flughafen München wird an der dortigen Tankstelle derzeit 1 l flüssiger Wasserstoff für 0,55 Euro angeboten, dies entspricht einem Benzinpreis von 2,- Euro/l (23 Cent/kWh). Ein Mittelklassewagen würde ungefähr 24 l auf 100 km verbrauchen. Das entspricht Spritkosten von 12,- Euro im Gegensatz zu 6,- Euro für Benzin (bei 6 l Benzin auf 100 km). Dieser Preis entspricht jedoch in keiner Weise dem Marktgeschehen, da er von den beteiligten Firmen subventioniert wird.

Dazu kommen grosse Aufwendungen für das Wasserstoff-tankstellennetz.

Jedenfalls dürfte, wenn keine anderen Möglichkeiten gefunden werden (Raps oder ähnliche erneuerbare Stoffe scheiden wegen ihrer Begrenztheit aus.), **der Strassenverkehr bei Einsatz von Wasserstoff erheblich teurer werden.**

Das bedeutet, dass elektrische Energie, wo immer möglich genutzt werden sollte, denn hier dürfte es auch in Zukunft keine Engpässe geben. Es könnte sogar auch wieder auf Atomstrom gesetzt werden. Wenn deutsche Atomkraftwerke fehlen sollten, stehen in den Nachbarländern genügend Atomfabriken zur Verfügung (Finnland hat z.B. kürzlich beschlossen, seinen fünften Reaktor zu bauen).

Welche Auswirkungen hat das auf die SPNV-Strecken in den Ballungsräumen und in der Fläche sowie auf Güter- und Fernpersonenverkehr der Bahn?

Meine Auffassung dazu ist:

Alle elektrifizierungswürdigen (angesichts des künftigen höheren Kostenniveaus des Autoverkehrs) Nahverkehrsstrecken müssten elektrifiziert werden. Dabei müssten in der Nacht Güter auf S-, Regional-, Stadt-, Neben- und Strassenbahnen zu Verteilerknoten gebracht bzw. von dort abgeholt werden. Modellhaft ist das schon praktiziert worden. Die Schweiz macht uns den Güterverkehr in der Fläche vor. Wer beispielsweise von Basel nach Zürich fährt, sieht, dass selbst kleine Unternehmen über ein Anschlussgleis verfügen und fast in jedem Güterwagen stehen. Warenhäuser nutzen dort bereits den Schienentransport. Von den Verteilerzentren werden die Waren mit Kraftwagen, die künftig elektrisch fahren würden, zu den Bestimmungsorten gebracht.

Alle Fernverkehrsstrecken müssen elektrifiziert sein. Es ist wirklich eine Schande, dass z.B. die internationale Strecke München - Lindau bis heute nicht elektrifiziert ist, obwohl die Schweiz dafür Kredite anbietet. Jeder durchgehende Zug muss heute in Lindau die Lok wechseln.

Auch im innerstädtischen Verkehr dürfte der O-Bus, der heute schon eine Renaissance erlebt, eine grosse Rolle spielen. Beim Luftverkehr würde nur noch der internationale Verkehr bedient werden, die innerdeutschen Strecken müsste ausnahmslos die Bahn übernehmen. Neben dem konventionellen Güterverkehr der Schiene würde vor allem der kombinierte Verkehr erheblich zunehmen.

Um den Schienenverkehr für diese Zukunft so fit zu machen, dass er den grösseren Teil der bisherigen Autofahrer und der Güter auch reibungslos transportieren kann, müsste **eine totale Wende in der Verkehrspolitik Platz greifen.** Strassenerweiterungsoptionen für den dann eingeschränkten Personen- und Güterverkehr auf der Strasse wären passé. Die Schiene muss entsprechend ausgebaut werden. Statt die Finanzmittel für die Schiene zu kürzen, wie es heute geschieht – obwohl die rot/grüne Regierung die gleiche Grösse der Mittel für Strasse und Schiene propagiert hatte – müsste baldigst die Mehrheit der Mittel in die Schiene fliessen.

Die Kosten für Erdöl werden in den nächsten Jahren steigen und zwar umso mehr, wenn das Angebot der Nachfrage nicht mehr standhält. Auch China schreibt nunmehr die Motorisierung auf seine Fahnen. Damit wird der Prozess des Mangels schneller als gedacht verlaufen.

Die Schiene muss für diesen Prozess gerüstet sein.

Ich halte meine Ausführungen nicht für einen Traum eines ehemaligen Eisenbahners, sondern es handelt sich um einen nachhaltigen Sinneswandel, der sicherlich nicht schnell aber sicher eintreten wird. Bestärkt werde ich in meiner Meinung durch die Prognosedaten für die Schiene: Stefan Rommerskirchen von Protrans Basel wird in Bus und Bahn Heft 6/2004 wie folgt zitiert: „In der EU rechne Protrans zwischen 2000 und 2015 mit einem Wachstum

der Güterverkehrsleistungen um insgesamt 42 %. Dabei wird sich – wenn das erste Eisenbahnpaket der EU in die Umsetzung geht und „open access“ auf den wichtigsten Gütertransportstrecken Angebote aus einer Hand auch auf der Schiene ermöglicht – der rückläufige Trend des Modal-Split-Anteils der Schiene allmählich umkehren, so dass die **Schiene ihre Transportleistungen in der EU von heute 247 Mrd tkm auf 373 Mrd tkm in 2015, also um gut 50 %, wird steigern können.**

In Deutschland werde das Wachstum der Güterverkehrsleistungen von 2000 bis 2015 gut 40 % betragen; der Markt-Anteil der Schiene werde in diesem Zeitraum bis zum Ende der ersten Dekade trendmäßig weiter zurückgehen (von 14,8 % in 2002 auf 14,3 % in 2010), aber danach wieder zulegen können, nämlich auf 15,4 % in 2015. **Dies würde bedeuten, dass die Schienengüterverkehrsleistungen in Deutschland von 2002 bis 2015 um 43 % auf 106 Mrd tkm zunehmen.“**

Verkehrspolitik der EU

EU-Kommission stellt drittes Bahnpaket vor

Die EU-Kommission hat Anfang März ein drittes Gesetzespaket zur Bahnliberalisierung vorgelegt. Das Verordnungswerk sieht Normen zur Mindestqualität von Dienstleistungen im Schienengüterverkehr vor, die in Verträge zwischen Bahnunternehmen und Kunden aufgenommen werden sollen. „Mangelnde Zuverlässigkeit und Qualität“ seien die Hauptursachen für den Rückgang des Marktanteils der Bahn, heißt es in einer EU-Erklärung. Während der Lkw-Transport in den letzten zehn Jahren um 38 % gewachsen sei, habe der Bahnfrachtverkehr mit nur 3 % Steigerung stagniert.

Eine Richtlinie soll die EU-einheitliche Ausbildung des Zugpersonals regeln, wozu der Erwerb eines Lokführerscheins gehört. Zwei weitere Gesetze betreffen die Kabotage im Personenverkehr ab 2010 und die Rechte der Passagiere.

Während Verkehrskommissarin Loyola de Palacio die Vorhaben „ehrgeizig, aber realistisch“ findet, bemühen sich EU-Ministerrat und Europäisches Parlament bisher vergeblich um einen Kompromiss zum zweiten Bahnpaket. Es soll die Frachtkabotage ermöglichen. Das erste Bahnpaket, das seit 15. März 2003 gilt, hatte die Marktöffnung im grenzüberschreitenden Gütertransport vollzogen. Das dritte Reformpaket soll diesen Rechtsrahmen komplettieren.

Brüssel unterliegt bei Fahrverboten

Ob Lkw sonntags fahren dürfen, bleibt Sache der Mitgliedstaaten

Das Fahrverbot für Lkw auf deutschen Straßen an Sonn- und Feiertagen bleibt auf absehbare Zeit bestehen. Eine

Gruppe von EU-Staaten, darunter Deutschland, blockierte am 12.06.04 beim Treffen der EU-Verkehrsminister in Luxemburg einen Gesetzesvorschlag der EU-Kommission, der langfristig eine Aufhebung des Fahrverbots ermöglicht hätte. Wie es aus Delegationskreisen hieß, wurde die für eine Blockade notwendige Sperrminorität deutlich erreicht. Insgesamt hätten sich zehn EU-Staaten dagegen gestellt.

Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) äusserte sich im Anschluss an die Abstimmung zufrieden. Der Bundesregierung sei es gelungen, die Aufhebung des Wochenendfahrverbots zu verhindern. „Wir können den Menschen in Deutschland das Lkw-störfreie Wochenende“ erhalten“, sagte er. Die deutsche Seite habe darauf hingewiesen, was eine Freigabe des Lkw-Verkehrs am Sonntag in Deutschland mit seinen 12 000 Kilometern Autobahn und 60 000 Kilometern Bundesstraßen „für die Menschen“ und deren Akzeptanz für den Gütertransport bedeutet hätte.

Einigung über Mautberechnung

Das Europäische Parlament und der EU-Ministerrat haben sich auf ein einheitliches Mautabrechnungssystem geeinigt.

Spätestens zum 1. Juli 2009 müssen die EU-Mitgliedstaaten für Lkw ab 3,5 t Gesamtgewicht ein einheitliches Mautabrechnungssystem eingeführt haben. Es wurde vereinbart, dass sowohl Mikrowellen- als auch Satellitentechnik zur Mautererfassung zugelassen sind. Damit ist die ursprünglich von der EU-Kommission getragene Absicht, spätestens bis 2012 eine satellitengestützte Mauterfassung zwingend vorzuschreiben, entschärft worden.

Weiterhin offen ist die Entscheidung über die Verwendung der Mauteinnahmen. Der EU-Verkehrsmisterrat hat sich gegen eine Zweckbindung der Mauteinnahmen ausgesprochen; im Europäischen Parlament waren deutliche Sympathien für eine Zweckbindung der Einnahmen zu erkennen. Allerdings hat sich diese Tendenz bislang nicht in den Abstimmungsergebnissen niedergeschlagen. Einigkeit besteht aber zumindest im Parlament darüber, dass bei einer Mauteinführung Kompensationen bei der Mineralöl- oder Kraftfahrzeugsteuer vorgesehen werden sollten.

EU zwingt Mitgliedstaaten Signalsystem auf

Die EU-Kommission ist fest entschlossen, die Mitgliedstaaten zu verpflichten, auch auf dem konventionellen Eisenbahnnetz das einheitliche Europäische Zugsteuerungssystem ETCS einzuführen.

Für Deutschland bedeutet dies allein für die 3100 km TEN-Strecken eine Mehrbelastung von 840 Mio. Euro, der kein betrieblicher Nutzen gegenübersteht, sagte Joachim Fried, Leiter Zentrale Stäbe der DB. Damit würden „Mittel fehlgeleitet“: Das Geld werde an anderer Stelle viel dringender gebraucht – nämlich um Flaschenhälse im Netz zu beseitigen, die den Güterverkehr behinderten. „Wir sind dafür,

dass dieser gemeinsame Eisenbahnmarkt entsteht“, betonte Fried. Für den Hochgeschwindigkeitsverkehr habe die DB bereits vor Jahren schon die Interoperabilitätsrichtlinie akzeptiert. Es sei auch sinnvoll, dass in den Beitrittsländern gleich die neue einheitliche Technik eingebaut werde, wenn es darum gehe, das Signalsystem auf den Stand der Technik zu bringen. Wogegen sich die DB wende, sei, dass ETCS verpflichtend vorgeschrieben werde – und dass es das gesamte konventionelle Netz umfassen soll. Dabei gibt es Hilfslösungen, betonte Fried: Ein nachrüstbares System für die Lokomotive namens STM erlaube nämlich, mit ETCS auch auf mit PZB-90 ausgerüsteten Strecken der DB zu fahren und umgekehrt.

Die Kosten für den Einbau des neuen Systems liegen zwischen 150 000 und 1 Mio. Euro pro Triebfahrzeug, wenn die Ausrüstung gleich bei der Bestellung geordert wird. Der nachträgliche Einbau kann ein Mehrfaches an Kosten verursachen. Umzurüsten wären im Bereich der DB 10 000 Triebfahrzeuge. **Problematisch daran ist, dass es Fördermittel des Bundes oder der Europäischen Union nur für die Infrastruktur gibt – nicht aber für die Fahrzeuge.**

Die EU-Kommission setzt demgegenüber klare politische Prioritäten: Zum einen sieht sie die Gefahr des Protektionismus. Zum anderen gehe es um die Anpassung der Wettbewerbsbedingungen: „Wir wollen nicht, dass die Eisenbahn das einzige Verkehrssystem ist, bei dem es noch Grenzen gibt“, umreißt Gantelet die Einstellung der Kommission. Er deutet an, dass im Zeitraum von 2007 bis 2010 EU-Fördermittel bereitgestellt werden könnten. Deutschland warf er vor, bei der Entwicklung des nationalen Systems einen Alleingang unternommen zu haben.

Die GRV hält diesen Vorwurf für völlig unberechtigt. Die DB konnte doch bei den Neubaustrecken nicht warten, bis das ETCS-System betriebsreif ist. Sie baute auf dem in Deutschland bewährten System der Linienzugbeeinflussung auf. Es wird noch sehr lange dauern bis ETCS bei den europäischen Bahnen eingeführt ist. Für den Güterverkehr ist ETCS überflüssig. Dieser wird sich an den Kosten nicht beteiligen.

EU-Ministerverhandlungen zur Lkw-Maut gescheitert

Die EU-Verkehrsminister konnten sich in Brüssel nicht auf eine neue Lkw-Mautrichtlinie einigen. Ihre Verhandlungen zum Gesetzentwurf der EU-Kommission scheiterten an der Zweckbindung der Mauteinnahmen für den Verkehrssektor. Dagegen ausgesprochen hatten sich vor allem Deutschland, Großbritannien, Belgien, Frankreich, Dänemark, Schweden und Irland. Sie wollen sich das Recht vorbehalten, die Mautgelder auch für den Staatshaushalt zu verwenden. Dagegen sind Italien, die Niederlande, Spanien, Portugal und Finnland der Auffassung, dass die Wegegebühren ausschliesslich in den Verkehrssektor zurückfließen sollten.

EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio warnte davor, mit Mautgebühren staatliche Haushalte zu sanieren. Diese Gelder müssten als Steuer eingestuft werden. Dann wäre

dies nicht mehr Sache der Verkehrs-, sondern der Wirtschaftsminister. Damit müsste die gesamte Rechtsgrundlage von Verkehrs- auf Steuerrecht umgestellt werden. Das lehne sie ab, sagte die Kommissarin. Außerdem würden ihrer Ansicht nach die EU-Randländer benachteiligt. Um mit ihren Waren ins Zentrum der Union zu gelangen, müssten ihre Transporteure die Autobahnen der großen Transitstaaten benutzen und ihnen ihre Wegegebühren zahlen. Würden sie zweckentfremdet genutzt, wäre dies ungerecht. Die Fuhrleute hätten ein Recht darauf, dass mit ihren Geldern die Verkehrsstrukturen verbessert würden, sagte de Palacio. Zugleich hätten die Nichttransit-Länder wegen ihrer Randlage die Möglichkeit dieser Mauteinnahmen nicht. Deshalb müsse „ein Gleichgewicht zwischen den Ländern im Zentrum der EU und an ihrem Rande gewahrt werden“. Alles andere widerspreche den Wettbewerbsregeln des EU-Binnenmarktes.

Liste der TEN-Projekte erweitert

Als Willkommensgruß für die Beitrittsländer bezeichnete EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio die neuen Leitlinien für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN). EU-Ministerrat und das Europäische Parlament einigten sich kurz vor der EU-Erweiterung auf die Liste mit den 30 vorrangigen Verkehrsinfrastrukturprojekten, die insbesondere die Anbindung der Beitrittsländer an das Verkehrsnetz der EU zum Ziel haben. Mit Veröffentlichung der Entscheidung im Amtsblatt der Union können EU-Mittel freigegeben werden. **Der mögliche Anteil von EU-Mitteln wird bei grenzüberschreitenden Abschnitten der vorrangigen TEN-Projekte von derzeit 10 auf 20 % angehoben.** Damit sollen insbesondere Anreize für öffentlich-private Partnerschaften geschaffen werden.

Die Kommission schätzt die Kosten der Fertigstellung der 30 Vorhaben auf rund 225 Mrd Euro. Rund 20 Prozent der Gesamtsumme könnte vom Privatsektor aufgebracht werden, hofft die Kommission. Für den Rest müssen die Mitgliedstaaten und der Gemeinschaftshaushalt beisteuern. Die Projekte sollen spätestens bis 2010 in Angriff genommen und bis 2020 abgeschlossen werden.

Die Liste der Projekte sowie eine Karte stehen auf dem DVZ-Server unter „Download-Service“ zur Verfügung.

Vollständige Liberalisierung des Güterverkehrs bis 2007

Der europäische Schienengüterverkehr soll schneller als geplant dem Wettbewerb geöffnet werden. Das Europäische Parlament und der EU-Ministerrat haben sich über die Umsetzung des sogenannten zweiten Eisenbahnpakets geeinigt.

Ab dem 1. Januar 2006 soll das gesamte Schienennetz der EU frei zugänglich sein, vorerst aber nur für internationale Verbindungen.

In einer ersten Etappe wurden bekanntlich am 15. März 2003

– zumindest theoretisch – bereits rund 50000 Streckenkilometer für private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zugänglich gemacht.

Ein Jahr später, am 1. 1. 2007, soll auch der Binnenverkehr liberalisiert werden. Dann kann jedes in einem EU-Land ansässige EVU das gesamte Schienennetz der EU ohne Einschränkungen befahren, sofern es über die nötigen Zulassungen und Sicherheitsbescheinigungen verfügt. Dann könnte also beispielsweise ein polnisches EVU Verkehre innerhalb Deutschlands führen.

Nationale Vorschriften müssen künftig von der EU-Kommission genehmigt werden, um zu verhindern, dass sich Länder durch die Schaffung diskriminierender Bestimmungen dem Wettbewerb zu entziehen versuchen.

Die neu zu schaffende **Europäische Agentur für Sicherheit und Interoperabilität** im Eisenbahnverkehr soll zu einer Verbesserung der Interoperabilität beitragen. Rund 100 Mitarbeiter werden gemeinsame Sicherheitsstandards erarbeiten und technische Lösungen entwickeln, die den grenzüberschreitenden Verkehr erleichtern. Jedes EU-Mitgliedland, etwa auch Malta, das kein Schienennetz unterhält – erhält einen Sitz in der Agentur. Das „Bahnland“ Schweiz hingegen wird als Nicht-EU-Mitglied in der Eisenbahnagentur mit Sitz in Lille / Valenciennes nicht vertreten sein.

EU-Kommission billigt deutsche Ökosteuer

Die EU-Kommission hat die Neufassung der deutschen Ökosteuer genehmigt. Sie gilt rückwirkend vom 1. Januar 2003 bis 31. Dezember 2006.

Gebilligt werden damit auch steuerliche Ausnahmen für energieintensive Unternehmen, um ihre Wettbewerbsfähigkeit nicht zu beschneiden („Spitzenausgleich“). Die Bundesrepublik hatte 1999 mit der ökologischen Steuerreform eine Umweltsteuer auf Strom eingeführt und die Kraftstoffsteuer erhöht.

Im Juni 2003 meldete die Bundesregierung in Brüssel Veränderungen der Ökosteuer und des Spitzenausgleichs an. Da Steuerbefreiungen den betroffenen Unternehmen Wettbewerbsvorteile verschaffen können, sind sie nach den EU-Regeln für staatliche Beihilfen zu bewerten. Diese Prüfung ergab, dass die Steuerbelastung eines energieintensiven Betriebes auch nach dem Spitzenausgleich höher sein wird als die in der EU-Energiesteuerrichtlinie vorgesehenen Mindeststeuersätze. Damit entspreche die Regelung EU-Recht, erklärte die Kommission.

EU-Kommission: Kritik an Vergabe im SPNV

Die EU-Kommission, hier vertreten durch die **Generaldirektion Binnenmarkt**, hat im Februar 2004 ein kritisches Schreiben an die Bundesregierung gerichtet. Darin

kritisiert sie die Vergabe von Beförderungsaufträgen in verschiedenen Bundesländern; sie werden als gemeinschaftswidrig beanstandet. Insbesondere geht es darum, dass SPNV-Leistungen an die Deutsche Bahn AG ohne Ausschreibungen vergeben werden können. Dies resultiert nach deutschem Recht aus einer Änderung der Vergabeverordnung, welche seit Ende 2002 für einen Zeitraum von maximal zwölf Jahren eine **freihändige Vergabe ohne vorherige Bekanntmachung oder Ausschreibung zulässt**.

Diese Vergabeverordnung wurde durch eine Entscheidung des Oberlandesgerichts Brandenburg vom 2. September 2003 nicht nur bestätigt, sondern sogar noch verschärft. Das Gericht erklärte, das Vergaberecht insgesamt bei den Schienennahverkehrsleistungen überhaupt nicht anwendbar, sondern sie müssten nach den Sondervorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vergeben werden, was keinen Wettbewerb voraussetze. Auf Grund dieses Urteils haben zahlreiche Aufgabenträger auf Vergabeverfahren im SPNV überhaupt verzichtet, obwohl zahlreiche kritische Stellungnahmen zu dem Oberlandesgerichtsurteil erfolgten. Eine der Eisenbahnen, welche sich um Aufträge für SPNV-Leistungen bemüht, die Connex GmbH, die als privater Konkurrent der DB Regio AG vor dem Oberlandesgericht Brandenburg gescheitert war, legte Beschwerde bei der EU-Kommission in Brüssel ein. Auf Grund dieser Beschwerde hat nunmehr die Kommission in sehr deutlicher Weise reagiert. Es wurden nicht nur allgemeine Anforderungen für die Marktöffnung im SPNV herausgestellt, sondern direkt Nahverkehrsverträge in Baden-Württemberg, Berlin, Brandenburg, Rheinland-Pfalz und Thüringen beanstandet.

Zugleich wies die Kommission das Urteil des Oberlandesgerichts Brandenburg als fehlerhaft zurück. Der Bundesrepublik Deutschland wurde Gelegenheit zu einer Stellungnahme gegeben.

Es bleibt abzuwarten, wie die Entwicklung in diesem Verfahren weitergeht.

Verkehrspolitik in Deutschland

Kritik am neuen Eisenbahngesetz

Der Widerstand gegen die vom Bundesverkehrsministerium geplante Novelle des Eisenbahngesetzes wächst. „Wir haben zahlreiche Änderungswünsche“, sagte der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Albert Schmidt. Kritik gibt es auch vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI). „Uns fehlt die ausdrückliche Förderung des Wettbewerbs“, sagte BDI-Verkehrsexperte Kay Lindemann. Zudem bleibe das Schienennetz zu eng mit dem Konzern Deutsche Bahn (DB) verflochten.

Das Verkehrsministerium legte Ende April den Verkehrsausschüssen von Bundestag und Bundesrat seine Novelle vor. Dabei geht es vor allem um die Umsetzung des EU-

Rechts zur Liberalisierung im Schienenverkehr. Das neue Gesetz soll im nächsten Jahr in Kraft treten. Die Grünen und der Industrieverband nehmen in dieser Sache nahezu die selben Positionen ein.

Die Vorschläge aus dem Haus von Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) gehen dem kleinen Koalitionspartner und dem BDI nicht weit genug. „Der Wettbewerb ist das richtige Ordnungsprinzip“, betonte Lindemann.

Sowohl die Grünen als auch der BDI befürchten, dass die im Staatsbesitz befindliche Deutsche Bahn durch die Novelle weiterhin vor ihren Konkurrenten geschützt wird. Dies zeige sich auch am Status der geplanten Trassenagentur, die für einen diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz sorgen soll, stellte Lindemann fest. So hätten laut Gesetzesnovelle Einsprüche des Fastmonopolisten und Netzbesitzers Deutsche Bahn gegen Entscheidungen der Trassenagentur eine aufschiebende Wirkung. Dies benachteilige eindeutig die Konkurrenten. Die neue Behörde werde zudem nicht darauf verpflichtet, einen Tätigkeitsbericht für die Öffentlichkeit vorzulegen. Ausserdem solle wie im Telekommunikations- und Energiesektor die Monopolkommission mit einbezogen werden.

Verkehrspolitiker Schmidt fordert, dass in der Novelle ein Netzbeirat festgeschrieben werden müsse. Hier sollen bei Entscheidungen über den Trassenausbau und -rückbau – etwa Streckenstilllegungen oder den Abbau von Weichen und Überholgleisen – zwingend die Interessen aller betroffenen Bahnbetreiber berücksichtigt werden.

Wegekostenrichtlinie

Zur Wegekostenrichtlinie (Vorschlag der Europäischen Kommission zur Euro-Vignetten-Richtlinie) ist eine Reihe von Stellungnahmen abgegeben worden. Auch der VDEI hat eine Stellungnahme erarbeitet und diese an Bundesverkehrsminister Stolpe gesandt. Dabei forderte der VDEI Nachbesserungen.

Das Ministerium hat dem VDEI geantwortet. Es dürfte unsere Leser dessen Meinung interessieren. In dem Brief heißt es:

„Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 03. Februar diesen Jahres und die Übermittlung des VDEI-Positionspapiers zum Vorschlag der Europäischen Kommission zur Änderung der Eurovignetten-Richtlinie.

Die Bundesregierung unterstützt grundsätzlich die Initiative der Kommission zur Schaffung eines einheitlichen und verbesserten Rechtsrahmens für die Erhebung von Strassenbenutzungs- und Mautgebühren. Nachdem es auf dem EU-Verkehrsrat am 09. März 2004 nicht gelungen ist, eine Einigung herbeizuführen, bleibt die Entscheidung der Ratspräsidentschaft bzgl. des Fortgangs des Diskussionsprozesses abzuwarten.

Im Folgenden möchte ich Ihnen kurz die Position der

Bundesregierung zu einigen wesentlichen Punkten des Richtlinien-Vorschlages der Kommission skizzieren.

Aus deutscher Sicht sollten die Handlungsspielräume, die die geltende Richtlinie 1999/62/EG den Mitgliedsstaaten lässt, erhalten bleiben. Von besonderer Bedeutung für Deutschland ist, dass die Zulässigkeit der Anlastung aller Wegekosten nach dem Prinzip der Vollkostendeckung weiterhin gewährleistet bleibt.

Die Anlastung aller Wegekosten setzt eine nachvollziehbare und transparente Wegekostenrechnung voraus. Hinsichtlich einer Einbeziehung externer Kosten in die Wegekostenrechnung besteht allgemein und auch bezüglich der Methodik zur Erfassung und Bewertung solcher Kosten aber weiterhin Diskussionsbedarf, so dass dieser Themenkomplex noch nicht entscheidungsreif ist.

In diesem Zusammenhang würden wir es begrüßen, wenn die Kommission das im Weißbuch angekündigte umfangreiche Konzept zur Behandlung von Infrastrukturkosten und externen Kosten vorlegt ...“

Die GRV ist natürlich enttäuscht darüber, dass das Ministerium keine Initiative zeigt, das Problem der externen Kosten vor allem des Strassenverkehrs anzugehen. Schliesslich dürfen die Kraftfahrer angesichts des hohen Benzinpreises nicht noch mehr belastet werden. Das ist die Meinung der Bundesregierung. Im übrigen liegen zu den externen Kosten seit Jahren Gutachten vor. Aber man will u.E. das Thema lieber totschweigen.

Der Bundestag diskutiert über Verkehrsinfrastruktur

Der Deutsche Bundestag diskutierte am 25.3.04 über die Verkehrsinfrastruktur. Wir greifen drei uns bedeutsam erscheinende Wortmeldungen heraus:

Grundsaniierung des Schienennetzes wird gewährleistet

Dr. h.c. Manfred Stolpe, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, stellte fest, dass die Osterweiterung wirklich gut vorbereitet sei und sagte unter anderem: „Das Fehlen von Mauteinnahmen konnte im Haushaltsausschuss am 3.3. dieses Jahres dadurch ausgeglichen werden, dass die vorgesehenen Mittel des Einzelplans 12 (Verkehrshaushalt) vollständig zur Verfügung gestellt wurden. Mauteinnahmen haben damit keine Streichung von Verkehrsprojekten zur Folge. Ich gehe davon aus, dass wir für den Haushalt 2005 die vordringlichen Verkehrsinvestitionen gewährleisten können und diesbezüglich hier eine breite Zustimmung erreicht wird.“

Stolpe sagte weiter, dass auch zukünftig die Grundsaniierung des bestehenden Schienennetzes und die zeitnahe Fertigstellung ausgewählter Vorhaben gewährleistet wird. Das Ministerium sei dabei, bei den neu zu beginnenden Schienenvorhaben – die bereits begonnenen werden selbstverständlich weitergeführt – kurzfristig eine Priorisierung vorzunehmen, um sich mit der Bahn zu verständigen. Dies gelte in besonderem Masse für die Fertig-

stellung der noch nicht vollendeten Verkehrsprojekte wie zum Beispiel Halle/Leipzig - Erfurt - Nürnberg.

Bundesverkehrswegeplan ist Makulatur

Albert Schmidt, Ingolstadt, (Bündnis 90/ Die Grünen) kam in seinem Redebeitrag gleich auf das Koch/Steinbrück-Papier und dann auf die Mittelfristplanung. „Ab sofort verringern sich die Bundesmittel für den Verkehrswegebau gegenüber der bisherigen Mittelfristplanung Jahr für Jahr um mehr als 600 Mio Euro – im Jahr 2004 haben wir ein Minus von 670 Mio Euro, im Jahr 2005 ein Minus von 1,46 Mrd Euro und im Jahr 2006 ein Minus von 1,9 Mrd Euro – um dann in den Jahren danach auf einem Niveau von etwa 7,6 Mrd. Euro gegenüber den ursprünglich geplanten 9,5 Mrd. Euro zu verharren. Wenn dieser Horrorweg eingeschlagen wird, muss man deutlich sagen – ist der neue Bundesverkehrswegeplan, der als Grundlage 9,9 Mrd. Euro pro Jahr vorsieht, Makulatur, ehe wir ihn überhaupt verabschiedet haben. Dann würde nicht einmal die Hälfte der Projekte, die darin stehen, anständig zu finanzieren sein. Für die Schiene wird es noch schlimmer. Für die Schiene bedeutet dieses Szenario, dass der Neubau von Strecken in Deutschland schrittweise zum Erliegen kommt. Bezahlbar wären nur noch die Modernisierung des Bestandsnetzes – immerhin das – die Fertigstellung laufender Baumaßnahmen und vielleicht einige wenige Einzelmaßnahmen, an die man sich herantraut.“

Das Wissen der Ingenieure wird vernichtet

Renate Blank (CDU/CSU) ging in ihrem Beitrag insbesondere auf die Auswirkungen der Projektabbrüche und Verschiebungen ein und stellte unter anderem fest: „In den Planungsbüros wird Know-how vernichtet und der Bundeskanzler ruft das Jahr der Innovation aus. Das in privaten Planungsbüros vorhandene eisenbahntechnische Wissen wächst doch nicht auf den Bäumen. Es kommt von gutausgebildeten und laufend geschulten Ingenieuren. Dieses Wissen wird derzeit in Deutschland vernichtet“.

Finanzminister Eichel lenkt ein

Auf Druck von Bundestag und Verkehrsministerium hat Bundesfinanzminister Eichel im Streit mit der Bahn über die Bundesmittel überraschend eingelenkt. So sollen die Gelder für Bahninvestitionen bis 2008 **weiter als Zuschüsse gewährt und nicht in zinslose Darlehen umgewandelt werden**. Damit sei der Weg frei für Finanzierungsvereinbarungen.

Da bei Darlehen die ausgereichte Summe fix ist, müsste die DB AG dann alleine das Risiko von Kostensteigerungen tragen. Um das zu minimieren, würden dann viele Projekte nicht mehr umgesetzt werden, obwohl sie verkehrswirtschaftlich sinnvoll wären.

DB-Chef Hartmut Mehdorn hatte im Gespräch mit Haus-

haltspolitikern aller Fraktionen scharf gegen das Vorhaben des Finanzressorts, der DB bereits für dieses Jahr nur noch zinslose Darlehen zu geben, protestiert. Bei Umwandlung der Zuschüsse in Darlehen würde sich die Schuldenbilanz der Deutschen Bahn und damit ihre Börsen-Bewertung verschlechtern. Gegen die Umstellung auf zinslose Darlehen hatte sich parteiübergreifend auch der Verkehrsausschuss des Bundestages gestellt. In seinem Auftrag schrieb der Ausschussvorsitzende Eduard Oswald gleichlautende Mahnbrieife an Eichel und Verkehrsminister Manfred Stolpe. Eichels Pläne bedeuteten schwerwiegende Einbrüche für die Bahnindustrie. Auch die Bahnindustrie hat gegen die Pläne protestiert.

Verkehrsausschuss will Börsengang der DB verschieben

Die Verkehrspolitiker des Bundestags haben am 5. Mai eine Initiative gegen einen Börsengang der Deutschen Bahn gestartet. Nun soll der Bundestag dem Entschliessungsantrag, der über alle Parteigrenzen hinweg beschlossen wurde, folgen. Die Entscheidung über eine mögliche Teilprivatisierung dürfe erst gefällt werden, wenn die Deutsche Bahn ihre Profitabilität unter Beweis gestellt habe, heißt es sinngemäß in dem Papier. Dazu sei es notwendig, dass die DB AG in ihrer Bilanz mehrere Jahre hintereinander Gewinne ausweisen könne. Außerdem müssten langfristige Festlegungen für künftige Haushaltsgesetzgeber und mögliche Prospekthaftungsansprüche von Investoren auf jeden Fall ausgeschlossen werden. Auch sei sicherzustellen, dass die verfassungsrechtlich gebotene Verantwortung des Bundes für die Verkehrsinfrastruktur erhalten bleibe.

Rhein-Ruhr-Express

Für den geplanten RheinRuhr-Express, der den nicht finanzierbaren Metrorapid ersetzen soll, kann das Land Nordrhein-Westfalen mit der finanziellen Unterstützung durch den Bund rechnen. Bundeskanzler Gerhard Schröder bekräftigte am 14.07. bei einem Verkehrskongress seiner Partei in Düsseldorf eine im vergangenen Jahr gemachte Zusage. „Wir tun alles, um das Projekt zügig realisieren zu können“, sagte Schröder. Er ließ allerdings offen, in welcher Höhe sich Berlin an dem Projekt beteiligen wird, das nach Schätzungen zwischen zwei und drei Mrd Euro kosten wird.

Um die Verkehrsprobleme an Rhein und Ruhr zu lösen, soll eine Schnellbahn auf der Strecke Dortmund-Duisburg-Düsseldorf-Köln fahren. Bei der Finanzierung des Projekts setzen Bund und Land auch auf private Investoren. „Der Staat darf sich nicht drücken, es muss aber mehr und mehr privates Kapital mobilisiert werden“, sagte Schröder. Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) sagte ebenfalls zu, den Rhein-Ruhr-Express in der mittelfristigen Finanzplanung abzusichern.

Die GRV meint, dass sich dieses Projekt angesichts der leeren Kassen des Bundes nicht so schnell verwirklichen lassen wird. Der Druck auf Verwirklichung ist sicher nicht so gross wie vorher beim Metrorapid. Jedenfalls dürfte die Finanzierung nicht zu Lasten der anderen Nahverkehrsprojekte der DB gehen, da deren Realisierung in aller Regel dringlicher ist als der Bau des Rhein-Ruhr-Express.

Ein Privileg von gestern

Seit Jahrzehnten genießen die Fluglinien weltweit große Steuerprivilegien. Anfangs wollte man damit der jungen und unterentwickelten Zivilluftfahrt auf die Sprünge helfen. Inzwischen jedoch gibt es keine ökonomische Begründung mehr für diese staatliche Unterstützung. Allein die Lufthansa hat im vergangenen Jahr 45 Millionen Passagiere befördert. Die zivile Luftfahrt ist zu einem riesigen globalen Geschäft geworden.

Wenn im Bundesfinanzministerium nun darüber nachgedacht wird, auch auf Flugbenzin die Mineralölsteuer zu erheben, dann ist das aus zwei Gründen richtig. Zum einen würde damit der Wettbewerbsnachteil, den die Bahn und die Speditionswirtschaft gegenüber den Flugzeugen haben, endlich ausgeglichen. In Zeiten, in denen einige Airlines damit werben, ihre Passagiere zum innerstädtischen Taxi-Tarif von einer Großstadt zur anderen zu fliegen, ist es nicht nachvollziehbar, warum diese Kampfpreise auch noch subventioniert werden sollen. Zum anderen trägt der Flugverkehr inzwischen immer stärker zum Treibhauseffekt bei. Angesichts des weltweiten Klimawandels ist es schlicht unsinnig, die Kosten für Flugbenzin mit staatlicher Hilfe auf niedrigem Niveau zu halten, während an anderer Stelle viel Steuergeld ausgegeben wird, um eben diesen Klimawandel aufzuhalten.

Auf europäischer Ebene scheiterte die Abschaffung dieser Subventionen bisher am Widerstand einiger Mitgliedsländer. Ob und wann er überwunden werden kann, ist nicht absehbar. Es wäre deshalb ein wichtiges Signal, wenn sich Deutschland als größter EU-Staat entschließen würde, zumindest die Mineralölsteuer für innerdeutsche Flüge einzuführen.

Zum gleichen Thema aus der Pressemitteilung der Allianz pro Schiene vom 1.6.04:

... Dabei ignoriere die Allianz pro Schiene nicht die Sparzwänge des Bundes. Die Bundesregierung könne sich jedoch „nicht mit ihren Finanznöten ausreden“, denn sie bleibe auch da verkehrspolitisch untätig, wo „Geld in die Kassen zu spülen wäre“, wie beim Abbau von Steuerbefreiungen des Luftverkehrs. Allerdings müsse die Opposition den „verkehrspolitischen Stillstand“ zum Teil mitverantworten: „Die gleiche Union, die lautstark den Subventionsabbau fordert, hat im Bundesrat das rot-grüne Vorhaben ausgebremst, die Mehrwertsteuerbefreiung für grenzüberschreitende Flüge aufzuheben.“

Und weiter aus einem Gutachten der Unternehmensberatung Boston Consulting Group, das am 21.04.04 in Frankfurt vorgestellt wurde:

Viele Flughäfen mit regionaler Bedeutung in Deutschland, die aber mit öffentlichen Steuermitteln subventioniert werden, werden langfristig keine Existenzberechtigung mehr besitzen. Sie könnten sich nur über die Entwicklung zu Billigflughäfen mit Low Cost Carrier halten, die jedoch kaum Abfertigungs- und Landegebühren zu zahlen bereit wären. Der weitere Ausbau von Regionalflughäfen wird daher sehr kritisch gesehen; es wird davon gesprochen, dass sich hier grössere Subventionstatbestände pro Arbeitsplatz ergeben als im viel diskutierten Kohlebergbau ... (Siehe auch unter der Rubrik „Andere Verkehrsträger“)

Abschied von ökologischer Verkehrspolitik

Die verkehrspolitische Neuorientierung führender Grünen-Politiker sorgte Ende April für Wirbel.

Umweltverbände wie der BUND und der Verkehrsclub VCD kritisierten den „Abschied von der ökologischen Verkehrswende“. Protest kam auch aus der Grünen-Fraktion selbst. Als „viel zu kurz gesprungen“ kritisierte der Fraktionsvize Reinhard Loske in der Frankfurter Rundschau vom 27. April das Konzept mit dem drei seiner Kollegen eine Wende in der grünen Verkehrspolitik eingeläutet hatten. Darin hatten Verkehrs-Sprecher Albert Schmidt, Ex-Grünen-Chef Fritz Kuhn und Energie-Sprecherin Michaela Hustedt ein Scheitern der ökologischen Verkehrswende festgestellt. Statt die Menschen von Verkehrsvermeidung und Auto-Verzicht zu überzeugen, solle man lieber mit neuen Technologien Mobilität umweltfreundlich gestalten.

Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Albert Schmidt: „Es gibt keinen Grund, das Auto zu verteufeln.“

Jubiläum: 10 Jahre Eisenbahn-Bundesamt

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) beging am 10. Mai 2004 im Hotel Maritim Bonn sein 10-jähriges Bestehen mit



Gratulierten zum EBA-Jubiläum: DB-Chef Hartmut Mehdorn und Verkehrsminister Dr. Manfred Stolpe mit EBA-Präsident Armin Koppel (v.l.)

einer zentralen Festveranstaltung. Als Festredner sprachen u. a. Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe und der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Hartmut Mehdorn, zu den 450 geladenen Gästen. Es schloß sich eine prominent besetzte Podiumsdiskussion zum Thema „Das Eisenbahn-Bundesamt im europäischen Eisenbahnmarkt der Zukunft“ an.

Dr. Manfred Stolpe dankte in seiner Festrede den Mitarbeitern dieser „jungen, dynamischen Behörde für ihr Engagement und der gezeigten hohen Motivation“. Nur dadurch war der mit großem Erfolg gemeisterte Spagat zwischen Dienstleister und Aufsichtsbehörde möglich, was wesentlich zu den bisherigen positiven Ergebnissen der Bahnreform beigetragen hat.

Bundeseisenbahnvermögen 10 Jahre alt

Auch das Bundeseisenbahnvermögen (BEV), das seinen Sitz vor fünf Jahren nach Bonn verlegt hat, feierte im Palais Schaumburg sein zehnjähriges Bestehen.

Zum Jahreswechsel 93/94 schlug die Geburtsstunde des BEV: Die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn wurden im Bundeseisenbahnvermögen zusammengeführt. Das BEV ist eine Bundesbehörde mit zweistufigem Aufbau. Sitz der Hauptverwaltung ist Bonn. Dort arbeiten rund 150 Mitarbeiter. Die Regionen werden von sechs Dienststellen betreut: Ost in Berlin, Mitte in Frankfurt, Nord in Hannover, Südwest in Karlsruhe, West in Köln und Süd in München.

Das BEV betreut rund 58600 der Bahn zugewiesene, beziehungsweise beurlaubte Beamte, kümmert sich um fast 229000 Versorgungsempfänger, verwaltet nichtbahnnotwendige Liegenschaften, unterhält einen medizinischen Dienst (Bahnärzte) und führt die betrieblichen Sozialeinrichtungen.

In einem Festakt würdigten unter anderem der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Hartmut Mehdorn, und Bonns Oberbürgermeisterin, Bärbel Dieckmann, die Behörde. Für Präsident Rolf Heine ist das BEV „Geburtshelfer, Dienstleister und Konfliktbörse der Bahnreform.“

Rund 60000 Beamte seien derzeit in mehr als 80 privaten Gesellschaften des Verkehrswesens beschäftigt. In der Tradition der Eisenbahnunternehmen befinden sich auch viele Exoten: So beschäftigen zum Beispiel die Bodensee Schiffsbetriebe der Stadtwerke Konstanz Kapitäne und Matrosen des BEV. Und auf der Ostsee arbeiten Seeleute der Bonner Behörde bei der Scandlines Flotte.

Deutsches Verkehrsforum 20 Jahre alt

Thoma

Am 10.9.1984 wurde der Förderverein „Verkehrsforum Bahn“ in Hannover gegründet. Mit dem Bundesminister für Verkehr, damals Dr. Werner Dollinger, wurde die Gründung abgestimmt. Die ersten Mitglieder waren: AEG-

Telefunken, Bremer Lagerhaus Ges., Deconsult, DVKB, Preussag AG, Schenker, Siemens, Thyssen und Transfracht. Die Deutsche Bundesbahn wurde damals unter der Leitung von Dr. Gohlke zwar nicht Mitglied, wollte aber den Verein unterstützen. Einer der Mitinitiatoren war Dr. Abs. Zunächst stand die Förderung der Eisenbahn im Vordergrund, bald aber wurde von Vernetzung der Verkehrssysteme gesprochen und die Erkenntnis griff um sich, dass Kooperationen mit Strasse, Wasser und Luftverkehr unverzichtbar sind. Der erste Geschäftsführer war Dr. Bender (heute Chef des Airport Frankfurt).

Im Jahre 1991 beschloss die Mitgliederversammlung vor allem auf Anregung von BP-Chef Dr. Buddenberg (†), den Namen ab 1.1.92 in Deutsches Verkehrsforum zu ändern. Inzwischen war das Forum auf 200 Mitglieder angewachsen. Geschäftsführer dieser Periode war Dr. Lechnitz. Wenn auch nun das Verkehrsforum Plattform für alle Verkehrsträger wurde, blieb die Eisenbahn nach wie vor ein Schwerpunkt. Nachfolger von Lechnitz wurde Elmar Haass (vormals Pressesprecher der DB). Im Jahr 1997 entschloss sich der Luftverkehr, seine Interessen im Deutschen Verkehrsforum zu bündeln. Die Beitritte des Verbands der Automobilindustrie, der Zentralverband der Seehafenbetriebe und der ADAC machten das Forum zur gewichtigen Stimme des gesamten Verkehrswesens.

Erst 1992 taucht die Bahn im Präsidium auf. Heinz Dürr hatte die Bahn zum Mitglied gemacht. Seit 1988 ist er aber schon Vorsitzender des Präsidiums.

Berühmt war der nostalgische Keller in der Poppelsdorfer Allee als Treffpunkt von Vertretern aus Wirtschaft und Politik, Wissenschaft und Ministerien, Verbänden und Medien. Heute hat das Forum seinen Sitz in Berlin.

Berührungspunkte zur Politik gab es beim Forum nicht. Vorgabe war aber immer die parteipolitische Neutralität. Diese wahrt auch der heutige Geschäftsführer Thomas Hailer. Für die vorliegende Festschrift zeichnet seine rechte Hand, Jochen Eichen, verantwortlich.



Spitzenvertreter des Deutschen Verkehrsforums zu Gast beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe: v.l.: W. Mayrhuber, Prof. G. Zeidler, P. Witt, Dr. E. Oehm, H.-J. Hager, H. Dürr, Minister Stolpe, Dr. M. Rohr, Prof. B. Gottschalk, H. M. Schabert, Dr. W. Bender und Th. Hailer.

Einschränkung der Freifahrten für Behinderte?

Nach Plänen des Bundessozialministeriums sollen die Freifahrten eingeschränkt werden. Künftig sollen Behinderte nur noch im Verkehrsverbund ihres Heimatortes freie Fahrt haben. Bisher überweist der Bund nach Angaben des Ministeriums jährlich 240 Millionen Euro an die Verkehrsunternehmen, um ihnen entgangene Entgelte für die Fahrten der 1,4 Millionen Schwerbehinderten zu erstatten, die im Besitz einer Wertmarke sind. Dieser Betrag soll schrittweise um vier, acht und zwölf Prozent gekürzt werden. Dabei beruft sich das Ministerium auf die Liste zum Subventionsabbau, die Peer Steinbrück (SPD) und Roland Koch (CDU) erarbeitet haben.
Das ist bereits wieder überholt!

Keine Einschnitte bei Freifahrten

Die Bundesregierung plant nun doch keine Einschnitte mehr bei Freifahrten von Behinderten mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Sozialministerin Ulla Schmidt (SPD) begründete diesen Kurswechsel mit dem vorrangigen Ziel eines barrierefreien Personennahverkehrs, das anders nicht erreichbar sei. „Die kostenfreie Nutzung für die berechtigten Personen und ihre Begleitpersonen bleibt deswegen uneingeschränkt erhalten“, versicherte Schmidt in Berlin. Die durch die Einschnitte erwarteten Einsparungen für den Bund von vier Millionen Euro jährlich sollen nun „anderweitig aufgebracht“ werden, vor allem zu Lasten der Verkehrsunternehmen.

Bei der Kürzung der Bundeszuschüsse an die Verkehrsbetriebe für die kostenlose Beförderung von Behinderten werde es aber bleiben, sagte das zuständige Ministerium. Dadurch werde der Bund 2005 acht Mio Euro, 2006 rund 21 Mio und 2007 etwa 30 Mio Euro sparen. Durch die Beibehaltung der bisherigen Freifahrtmöglichkeiten fielen die Einsparungen beim Bund um vier Mio Euro pro Jahr geringer aus als ursprünglich veranschlagt.

Der GRV ist es unverständlich, warum man so verfahren ist und die Behinderten verunsichert hat. Man hätte doch wirklich vorher die Experten befragen können.

Eisenbahnen

Allgemein

DB-Konzern verringert 2003 den Verlust

Die Deutsche Bahn AG hat den Konzernumsatz im Jahr 2003 um gut 51 % auf 28,2 Mrd Euro gesteigert. Bereinigt um konsolidierungsbedingte Veränderungen einschliesslich der erstmals ganzjährigen Einbeziehung der Stinnes-Aktivitäten konnte die DB den Umsatz trotz anhaltend schwacher Konjunktur um 2,1 Prozent auf 15,9 Mrd Euro ausweiten.

Das betriebliche Ergebnis, das die Deutsche Bahn AG nach Zinsen erzielte, lag bei minus 177 Mio Euro. Im Vergleich zum Vorjahresergebnis verringerte der Konzern den Fehlbetrag um 277 Mio Euro (2002: minus 454 Mio Euro). Dabei hatte die DB jeweils in dreistelliger Millionenhöhe Altlastenerstattungen des Bundes zu kompensieren, die nicht mehr gezahlt werden, und ausserdem höhere Zinsbelastungen zu tragen. Aus eigener Kraft habe die DB 2003 zudem mehr als 4 Mrd Euro investiert.

Die im Jahr 2001 beschlossene Investitionsoffensive zur beschleunigten Modernisierung der Bahn wurde 2003 auf hohem Niveau fortgesetzt, um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zu steigern und die Fahrzeugflotte zu verjüngen. Einschliesslich der öffentlichen Mittel betragen die Brutto-Investitionen 9,1 Mrd Euro. Gemessen an der jeweiligen Gesamtmarktentwicklung im Personen- und Güterverkehr bezeichnet die DB die eigene Entwicklung als zufrieden stellend: Dabei lag das Marktwachstum der Transportmärkte im internationalen Umfeld vielfach höher als im deutschen Güterverkehrsmarkt. Geprägt durch die im Jahresverlauf zunehmende Erholung des Strassengüterverkehrs habe der deutsche Güterverkehrsmarkt 2003 – auf Basis vorläufiger Verkehrsleistungsdaten – nur um rund ein Prozent zulegen können.

Die Stinnes-Tochtergesellschaft Railion Deutschland AG steigerte die Verkehrsleistung um 2,1 Prozent auf 74 Mrd tkm. 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 Prozent gegenüber dem Vorjahr erzielen. Zum 31. Dezember vergangenen Jahres beschäftigte die DB knapp 243 000 Mitarbeiter.

Ergebnisse des 1. Halbjahrs bei der DB

Der Bereich Transport und Logistik der DB AG hat im ersten Halbjahr mehr als 140 Mio t transportiert. Das waren 1,4 % mehr als 2003. Die Transportleistung stieg um 7 % auf 41,6 Netto. tkm, die mittlere Transportweite um 5,7 % auf 296 km.

Bahnchef Hartmut Mehdorn berichtete, sein Unternehmen habe unverändert schwierige Marktverhältnisse im nationalen Verkehr angetroffen. Das gelte sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr.

Der Konzernumsatz lag in den ersten sechs Monaten 2004 bei 11,8 Mrd Euro. Das waren über 16 Prozent weniger als noch im ersten Halbjahr 2003. Allerdings stecke dahinter die Trennung von Aktivitäten, die nicht zum Kerngeschäft zählten - etwa die planmäßigen Verkäufe der Stinnes-Töchter Brenntag und Interfer. Bereinigt um diese Effekte sei der Umsatz sogar um über 4 Prozent gestiegen.

Das DB-Ergebnis vor Steuern verbesserte sich um 86 Mio Euro, blieb aber mit 62 Mio Euro nach wie vor negativ. Der Cashflow vor Steuern stieg um 5,2 % auf 1,16 Mrd Euro.

Die Deutsche Bahn investierte in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 2,92 Mrd Euro. Im letzten Jahr waren es

Entwicklung Konzern Deutsche Bahn, 1. Halbjahr 2004

| Wesentliche Kennzahlen (in Mio. Euro) | 2004 1. Halbjahr | 2003 1. Halbjahr | Veränderung in % |
|---------------------------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|
| Umsatz | 11.719 | 13.995 | -16,3 |
| Umsatz vergleichbar ¹⁾ | 11.719 | 11.262 | +4,1 |
| Ergebnis vor Steuern | -62 | -148 | - |
| EBITDA | 1.462 | 1.397 | +4,7 |
| EBIT | 277 | 176 | +57,4 |
| Betriebliches Ergebnis nach Zinsen | -62 | -143 | - |
| Bilanzsumme per 30.06./31.12. | 46.742 | 47.647 ³⁾ | -1,9 |
| Capital Employed | 30.936 | 30.832 | +0,3 |
| Return on Capital Employed % | 1,8 | 1,1 | - |
| Cashflow vor Steuern | 1.158 | 1.101 | +5,2 |
| Brutto-Investitionen | 2.922 | 3.170 | -7,8 |
| Netto-Investitionen ²⁾ | 1.924 | 1.967 | -2,2 |
| Mitarbeiter per 30.06./31.12. | 229.733 | 242.759 ³⁾ | -5,4 |

| Leistungskennzahlen im Schienenverkehr | 2004 1. Halbjahr | 2003 1. Halbjahr | Veränderung in % |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|
| Unternehmensbereich Personenverkehr | | | |
| Reisende Mio. | 854,6 | 832,3 | +2,7 |
| Reisendenkilometer Mio. Pkm ⁴⁾ | 33.908 | 33.880 | +0,1 |
| Betriebsleistung Mio. Trkm ⁵⁾ | 355,8 | 361,0 | -1,4 |
| Unternehmensbereich Transport und Logistik | | | |
| Beförderte Güter Mio. t | 140,8 | 138,9 | +1,4 |
| Transportleistung Mio. tkm ⁶⁾ | 41.629 | 38.920 | +7,0 |
| Mittlere Transportweite km | 296 | 280 | +5,7 |
| Betriebsleistung Mio. Trkm ⁵⁾ | 102,7 | 101,5 | +1,2 |
| Unternehmensbereich Fahrweg | | | |
| Betriebsleistung Netz Mio. Trkm ⁵⁾ | 496,7 | 489,0 | +1,6 |

- 1) 1. Halbjahr 2003: Bereinigung um Brenntag/Interfer, Bayerische Oberlandbahn GmbH, Regionalbus Braunschweig GmbH
 2) Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten
 3) per 31.12.2003
 4) Personenkilometer: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite
 5) Trassenkilometer: zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge
 6) Tonnenkilometer: Produkt aus Transportmenge (Tonnen) und tatsächlich zurückgelegter Entfernung

noch 3,17 Mrd Euro gewesen; inzwischen gingen aber auch die Investitionszuschüsse Dritter um 205 Mio Euro zurück.

Börsengang der DB

Auf seiner Sitzung am 15. Juni 2004 hat sich der BahnBeirat, ein Expertengremium aus Wissenschaft und Wirtschaft, ausführlich mit dem geplanten Börsengang des DB-Konzerns befasst. Dabei bestand Gelegenheit zu einer intensiven Diskussion mit dem DB-Vorstand, Vertretern des Bundes als Eigentümer sowie der Investmentbank Morgan Stanley, die im Auftrag der Bundesregierung ein Gutachten zu Fragen der Kapitalmarktfähigkeit des DB-Konzerns erstellt hatte.

Der BahnBeirat hat die Ergebnisse seiner Beratung verabschiedet. *Wir greifen fünf wichtige Punkte heraus:*

1. Der BahnBeirat empfiehlt, das Ziel der materiellen

Privatisierung der DB AG im Jahre 2006 zu verwirklichen und umgehend den Prozess der Vorbereitung des Börsengangs fortzusetzen.

- Der Börsengang des DB-Konzerns ist geboten, um seine Ausstattung mit Eigenkapital zu verbessern und die notwendigen Mittel zur Finanzierung der geplanten Erweiterungsinvestitionen beschaffen zu können. Aus diesen Gründen verdient der Gang an die Börse auch keinen Aufschub.
- Der BahnBeirat empfiehlt, die Deutsche Bahn AG als integrierten Konzern an die Börse zu bringen und unterstützt die diesbezüglichen Beschlüsse von Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG.
- Zuverlässige Vereinbarungen zwischen dem Bund und dem DB-Konzern über die Infrastrukturfinanzierung sind Voraussetzung für einen erfolgreichen Börsengang. Sie müssen gewährleisten, dass die Bahn nach kaufmännischem Urteil nur rentable Infrastrukturinvestitionen durchführt.
- Vereinbarungen zwischen Bund und Ländern über die

Regionalisierungsmittel erleichtern nach Ansicht des BahnBeirats den Börsengang des DB-Konzerns. Mit solchen Vereinbarungen ist nicht über die Verwendung der Mittel zu Gunsten der DB AG entschieden. Es bleibt Wettbewerb bestehen.

Obwohl die DB angesichts der erheblichen Kürzungen der Bundesmittel für 2004 und die Folgejahre dringend Investitionsmittel braucht, kann die Bahn nach Auffassung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages dem Vorschlag des BahnBeirats nicht folgen. Der Verkehrsausschuss ist der Meinung, dass ein Jahr mit positivem Wirtschaftsergebnis nicht ausreichend ist. Es müssten mindestens drei Jahre sein, auch, wenn dadurch leider einige Projekte nicht finanziert werden können. Die Bundesregierung sollte dafür endlich das Versprechen einlösen, der Bahn mindestens so viele Mittel wie der Strasse zu geben.

Trassenagentur nicht erforderlich

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hält nichts davon, eine gesonderte Trassenagentur einzurichten. Das erklärte Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnen des Verbandes. Statt eine Trassenagentur einzurichten, soll nach Ansicht von Henke das Eisenbahn-Bundesamt mit zusätzlichen Kompetenzen ausgestattet werden. „Eine weitere Behörde würde die Gefahr einer Verkomplizierung der Prozesse und einer langsameren Bearbeitung der Zugansprüche der Verkehrsunternehmen mit sich bringen“, so Henke. Sinnvoller erscheine es, durch erweiterte Kompetenzen „das Eisenbahn-Bundesamt in die Lage zu versetzen, Fehlentwicklungen von Amts wegen abzustellen“. Die Trassenagentur ist Teil des Gesetzespaketes, das die Bundesregierung mit dem „3. Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“ in Kraft setzen will.

Henke berichtete, die Verkehrsunternehmen kritisierten häufig die wenig transparente Gestaltung der Anlagenpreise sowie der Preise für die Nutzung von Personenbahnhöfen. Auf diesem Gebiet besteht nach Ansicht des Verbandes Handlungsbedarf:

Für kritikwürdig hält der VDV-Geschäftsführer die Tatsache, dass die technischen Voraussetzungen für den Eintritt in den Eisenbahnmarkt in den vergangenen Jahren erheblich gestiegen seien. „Kleinere Unternehmen müssen im Triebfahrzeugbereich immer höhere Aufwendungen erbringen, um den Markteintritt zu schaffen“, stellte Henke fest.

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) meldet ebenfalls Nachbesserungsbedarf am 3. Änderungsgesetz an. In einem Positionspapier stellt die Industrie fest, dass der Schienenverkehr im Vergleich zu Post und Telekommunikation wenig reguliert werde.

Bahn muss Investitionsprogramm dramatisch reduzieren

VDB erwartet Entlassungen
Deutsche Bahn verhängt Ausgabestopp

Bekanntlich wird der Bund der DB jährlich 2,5 Mrd Euro für den Erhalt des Netzes zur Verfügung stellen. Darüber hinaus stellt er insgesamt 3,1 Mrd Euro im Fünfjahreszeitraum 2004 bis 2008 zur Verfügung – pro Jahr also durchschnittlich 600 Mio Euro für Neu- und Ausbauprojekten. Eine weitere Milliarde für zusätzliche Projekte ist in Aussicht gestellt, doch „steht“ dafür die Finanzierung noch nicht.

Für Erhalt und Ausbau der Bundesschienenwege sind damit jetzt jährlich 3,1 Mrd Euro angesetzt. „Wir hatten in den letzten Jahren jeweils über 4 Mr. Euro – die Summe schwankte zwischen 4,1 und 4,5 Mrd Euro“, sagte der Verband der Deutschen Bahnindustrie (VDB). „Das zeigt, dass wir von einem dramatisch reduzierten Investitionsprogramm für die Schiene sprechen müssen“.

Im Grunde genommen seien mit dieser Planung die Versprechungen von Rot-Grün, die Schiene zielgerichtet auszubauen, zu Makulatur geworden. Unter den aktuellen Haushaltszwängen hat auch die Strasse zu leiden, aber bei weitem nicht in gleichem Umfang wie die Schiene.

Für die Unternehmen der Bahnindustrie, die im Bereich Infrastruktur tätig sind, bedeutet die Kürzung, dass sie mit deutlich reduzierten Kapazitäten arbeiten müssen. Sie haben zum Teil schon mit dem Personalabbau begonnen, berichtet der VDB-Hauptgeschäftsführer.

Verschärft hat sich die Situation in diesem Jahr dadurch, dass die Deutsche Bahn bisher kaum investiert hat. Mangels Vereinbarung mit dem Bund konnte die DB noch nicht ausgeben, was im Haushalt an Mitteln bereitgestellt war. Dazu kommt noch, dass die Deutsche Bahn einen internen Erlass ausgegeben hat, nach dem sämtliche, auch schon genehmigte Investitionsprojekte beim Vorstand neu beantragt werden müssen.

Dritter Wettbewerbsbericht der DB AG

Die privaten Eisenbahnunternehmen (EVU) in Deutschland haben in 2003 – wie schon in den Jahren zuvor – ihre Kilometer- und Beförderungsleistungen deutlich gesteigert. Dies geht aus dem dritten Wettbewerbsbericht hervor, den die Deutschen Bahn AG am 25. März 2004 vorgelegt hat. Das Geschäftsvolumen von DB Netz mit externen Kunden stieg von 50,1 auf 70,3 Mio Trassenkm (+40 %) und somit deutlich stärker als erwartet. Insgesamt führten die mittlerweile 280 konzernfremden Kunden der DB Netz rund 8,5% der Züge in Deutschland, wobei deren Leistungen auf den eigenen, privaten Netzen – rund 15 Millionen Trassenkm – mit eingerechnet sind.

Insbesondere französische Konzerne sind auf dem deutschen Schienenverkehrsmarkt aktiv; allen voran die zum Veolia-Konzern gehörende Connex, die über verschiedene

Bundesschienenwege
Mittelfristplanung 2004 – 2008 für die Vorhaben des Bedarfsplans

| lfd. Nr. | Vorhaben | Erläuterung | Mittel in Mio. EUR | Abschluss voraussichtlich nach |
|----------|--|---|--------------------|--------------------------------|
| 1 | Aus-/Neubau Karlsruhe – Basel | 1. Baustufe Rastatt Süd – Offenburg | 30 | 2004 |
| 2 | | Karlsruhe – Rastatt Süd; Ruggingen – Basel (Katzenbergtunnel) | 194 | nicht erhältlich |
| 3 | Neu-/Ausbau Nürnberg – München | Nürnberg – Ingolstadt – München (Finanzierung der Restmaßnahmen durch DB) | 0 | 2006 |
| 4 | Ausbau Köln – Aachen | Köln – Düren | 24 | in Betrieb |
| 5 | | Aachen – Grenze (einschließlich Buschtunnel) | 50 | 2006 |
| 6 | Augsburg – München | | 185 | 2008 |
| 7 | Hamburg – Büchen – Berlin (Verkehrsproj. Deutsche Einheit Nr. 2) | Ausbau 160 km/h | 19 | |
| 8 | | Ausbau 230 km/h | 160 | 2004 |
| 9 | Ausbau Hannover – Lehrte | Hannover-Tiergarten – Lehrte einschließlich Durchfahrt Lehrte | 64 | 2008 |
| 10 | Lehrte – Berlin (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Nr. 4) | einschließlich Stammstrecke, Restleistungen | 6 | in Betrieb |
| 11 | | Neubau Erfurt – Ilmenau | 56 | |
| 12 | Nürnberg – Erfurt (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Nr. 8.1) | Neubau Ilmenau – Ebersfeld | 109 | 2008 |
| 13 | | Ausbau Ebersfeld – Nürnberg; Abschn. Nürnberg – Fürth, 3. Gleis | 10 | |
| 14 | | Leipzig – Gröbers (Restleistungen) | 10 | |
| 15 | Erfurt – Halle/Leipzig (Verkehrsproj. Deutsche Einheit Nr. 8.2) | Erfurt – Gröbers | 128 | 2008 |
| 16 | | Südanbindung Halle (aus EFRE-Mitteln) | 28 | |
| 17 | Berlin – Halle/Leipzig (Verkehrsproj. Deutsche Einheit Nr. 8.3) | | 59 | 2005 |
| 18 | | 1. Baustufe Leipzig – Riesa | 5 | 2004 |
| 19 | Leipzig – Dresden (Verkehrsproj. Deutsche Einheit Nr. 9) | 2. Baustufe Dresden Neustadt – Dresden Hbf | 86 | 2008 |
| 20 | | 3. Baustufe Riesa – Dresden Neustadt, Abschnitt Riesa (a) – Zethain | 37 | 2005 |
| 21 | | 1. Stufe Weimar – Göschwitz; Ausbau für Neitech-Züge, zweigleisige Abschnitte | 11 | |
| 22 | Ausbau Paderborn – Chemnitz | 2. Stufe Knoten Gera, Göschwitz – Göttritz; Ausbau für Neitech-Züge; (aus EFRE-Mitteln) | 37 | 2008 |
| 23 | | 3. Stufe Erfurt (a) – Glauchau Schönbornchen (a) | 36 | |
| 24 | Ausbau Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig – Dresden | Streckenanhebung, Erhöhung für Einsatz von Neitech-Zügen | 143 | 2005 |
| 25 | Ausbau Grenze NLD – Emmerich – Oberhausen | Bahnhof Oberhausen | 7 | 2006 |
| 26 | | Blockverdrängung auf der Strecke | 3 | |
| 27 | Ausbau Ludwigshafen – Saarbrücken | 1. Baustufe | 26 | 2006 |
| 28 | | 2. Baustufe (Ausbau Saarbrücken – Kaiserslautern für 200 km/h) | 79 | 2008 |
| 29 | Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland Süd (POS-Süd) | Appenweier – Kehl | 5 | 2008 |
| 30 | Rangierbahnhöfe | Mannheim, Seelze, Gremberg, Hagen-Vorhalle | 130 | |
| 31 | | Halle | 29 | nicht erhältlich |
| 32 | Kombinierter Ladungsverkehr | Restleistungen | 24 | |
| 33 | | Ulm (Domstadt) | 29 | |
| 34 | Knoten Halle/Leipzig | 1. Baustufe | 55 | 2005 |
| 35 | Knoten Magdeburg | 1. Baustufe | 14 | 2004 |
| 36 | | 2. Baustufe | 33 | 2008 |
| 37 | Knoten Erfurt | 2. Baustufe | 92 | 2006 |
| 38 | Knoten Berlin | Nord-Süd-Verbindung | 375 | 2008 |
| 39 | | Berliner Innenring | 132 | 2006 |
| 40 | | Staaken – Friedrichstraße, Restleistungen | 26 | 2005 |
| 41 | | Anhalter Bahn | 83 | 2008 |
| 42 | | Umbau Ostkreuz | 74 | 2008 |
| 43 | | Nordkreuz - Karow | 29 | 2006 |
| 44 | | Friedrichstraße – Hauptbahnhof/Ostbahnhof, Restleistungen | 1 | in Betrieb |
| 45 | | Neuen – Spandau, Restleistungen | 1 | in Betrieb |
| 46 | Ausbau Berlin – Frankfurt/Oder | mit EFRE-Mitteln | 74 | 2008 |
| 47 | Ausbau/Neubau Stuttgart – Ulm – Augsburg | Neu Ulm 21 (Vorfiananzierung durch das Land) | 0 | 2007 |
| 48 | Ausbau/Neubau Hanau – Nantenbach | Schwarzkopftunnel | 46 | 2008 |
| 49 | Mainz – Mannheim | 1. Stufe (Brücke Ludwigshafen – Mannheim) | 12 | 2006 |
| 50 | | 2. Stufe (Tunnel Mainz) | 6 | 2004 |
| 51 | Ausbau Dortmund – Paderborn – Kassel | Umfahrung Hangrutschgebiet Neuenharse | 13 | 2004 |
| 52 | Ausbau Berlin – Dresden | 1. Baustufe, 1. Realisierungsstufe | 24 | 2005 |
| 53 | Ausbau München – Mühldorf – Freilassing | Berg am Laim, Restleistungen | mehr als 1 | in Betrieb |
| 54 | Helmstedt – Magdeburg – Berlin (Vp. Deutsche Einheit Nr. 6) | Restleistungen | mehr als 1 | in Betrieb |
| 55 | Bebra – Erfurt (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Nr. 7) | Restleistungen | 1 | in Betrieb |
| 56 | Ausbau Hochstadt – Marktzeuln – Camburg | Restleistungen | 13 | 2004 |
| 57 | Lübeck/Hagenow Land – Stralsund (Vp. Deutsche Einheit Nr. 1) | Hagenow Land – Rostock | 36 | 2008 |
| 58 | Uelzen – Stendal (Vp. Deutsche Einheit Nr. 3) | 1. Baustufe | 1 | in Betrieb |
| 59 | Dresden – Pima | Altlasten | 9 | 2004 |
| 60 | | Fernbahn | 3 | 2004 |
| 61 | Cir-Eike Pilotanlage | Restleistungen | 1 | in Betrieb |
| 62 | Ausbau Hamburg-Rothenburgsort – Hamburg-Eidelstedt | zweigleisiger Ausbau Hamburg-Rothenburgsort – Hamburg-Horn | 52 | 2006 |
| 63 | Ausbau Hamburg-Harburg – Hamburg-Rothenburgsort | Restleistungen | mehr als 1 | in Betrieb |
| 64 | Knoten Frankfurt/Main Sportfeld | 1. Baustufe | 69 | 2006 |
| 65 | Ausbau Fulda – Frankfurt/Main | Bahnhof Neuhof (Vorleistungen bis 2008) | mehr als 1 | 2008 |
| 66 | | Haller – Gelnhausen (dreigleisiger Ausbau) | | 2008 |
| | Summe Maßnahmen im Bedarfsplan | | 3097 | |

Quellen: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen; Deutscher Bundestag

DVZ Nr. 89, 7/2004

Tochtergesellschaften im Personennah- und Fernverkehr wie auch im Güterverkehr aktiv ist. Der Nahverkehrskonzern Keolis, an dem die Französische Staatsbahn (SNCF) wesentlich beteiligt ist, hat sich für den deutschen Markt mit dem Logistikunternehmen Rhenus zusammengetan. Im Herbst 2003 sind schliesslich auch die französischen Verkehrskonzerne Transdev und RATP über ihr Joint-venture Eurailco in den deutschen Markt eingestiegen. Nebst den erwähnten französischen Unternehmen sind mittlerweile die Schweizerischen Bundesbahnen im Regional- (SBB GmbH, Euro-Thurbo) und Güterverkehr (Swiss

Rail Cargo Köln) und die Italienischen Staatsbahnen im Güterverkehr (Beteiligung an TX Logistik) in Deutschland engagiert. Der britische Arriva-Konzern, die Dänischen Staatsbahnen (DSB) und die Niederländischen Eisenbahnen (NS) bereiten einen Einstieg in den deutschen Markt vor. Von allen seit 1995 im Wettbewerb vergebenen Nahverkehrsleistungen (Ausschreibungen und Preisfragen) konnte DB Regio 47,5 % für sich entscheiden. 17,4 % gingen an den Connex-Konzern, den Rest teilen sich zahlreiche weitere Unternehmen. Der Marktanteil der Wettbewerber wird im Jahr 2004 gemessen am Bestellvolumen

(Zugkm) 10,9 %, gemessen an der Verkehrsleistung (Pkm) 4,7% betragen. Die Differenz rührt daher, dass private EVU bisher vorwiegend mit weniger nachfragestarken Verkehren beauftragt wurden.

Unter dem Titel „Wettbewerb um jeden Preis?“ analysiert die DB AG in ihrem Bericht das Beispiel der gescheiterten FLEX AG. Diese ging bei der Kalkulation ihres Angebotes offenbar von unrealistischen Fahrgelderlösen aus und wies für das Jahr 2003 einen Zuschussbedarf von nur 3,1 Mio Euro aus, während die DB Regio 4,1 Mio Euro verlangt hatte.

Die Insolvenz der FLEX AG und die Übernahme des Verkehrs durch die Nord-Ostsee-Bahn verursachten Mehrkosten von 1,2 Mio Euro, wodurch die Haushaltskasse des Landes Schleswig-Holstein schliesslich mit 4,3 Mio Euro belastet wurde (alle Zahlen gemäss DB AG). Gleichzeitig beklagt die DB AG gegenüber der FLEX AG beziehungsweise der NVAG, welche die Infrastrukturnutzungsverträge abgeschlossen hatte, Aussenstände in der Höhe von gut 4 Mio Euro.

Die DB AG weist in ihrem Wettbewerbsbericht darauf hin, dass aus ihrer Sicht bei der Marschbahn ähnliche Probleme nicht ausgeschlossen werden können. Die Nord - Ostsee-Bahn (NOB) habe für die Verkehre Hamburg - Westerland (Sylt) mit deutlich höheren Fahrgelderlösen gerechnet als die unterlegene DB Regio, so der Bericht.

Im Personenfernverkehr (ohne Saison- und Charterverkehre) konnten sich bisher nur drei fahrplanmässige Verbindungen privater Anbieter etablieren: Der durch die Georg Verkehrsorganisation und SJ betriebene Nachtzug Berlin - Malmö und die beiden Inter-Connex - Züge Gera - Berlin - Rostock und Zittau - Berlin - Stralsund (- Binz). Die DB AG erwartet, dass sich die privaten Anbieter im Fernverkehr aus Kostengründen weiterhin auf das Anbieten von profitablen Einzelverbindungen beschränken werden.

Die Gütertransportleistungen auf der Schiene sind im Jahr 2003 auf 79,45 Mrd tkm (+4,8%) gestiegen, während der Strassengüterverkehr nur um 1 % wuchs. Die privaten EVU konnten ihren Wachstumskurs der vergangenen Jahre noch verstärken und legten um 62,3 % auf 5,5 Mrd tkm zu. Railion Deutschland, die ihre Verkehrsleistungen um 2,1 % auf 73,950 Milliarden tkm steigerte, hält aber

immer noch einen Marktanteil von 93,1 %. Mit der Insolvenz der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft Anfang 2004 hat der zunehmende Preisdruck auch im Güterverkehr ein prominentes Opfer gefordert.

Liberalisierungsindex 2004 zeigt Fortschritte bei Marktöffnung

Am 10. Mai 2004 wurde in Brüssel der „Liberalisierungsindex Bahn 2004“ präsentiert. Diese Studie, welche die IBM Business Consulting Services in Zusammenarbeit mit Professor Christian Kirchner von der Berliner Humboldt-Universität erstellt hat, vergleicht die Zugangsbedingungen in den europäischen Schienenverkehrsmärkten. Sie wurde erstmals im Dezember 2002 vorgelegt (siehe GRV-Na. Nr.58/59, S.11) und stiess in Wissenschaft, Politik und Industrie auf positive Resonanz.

Der Liberalisierungsindex 2004 zeigt auf, wie sich die nationalen Rechtsnormen und die praktischen Marktzugangsbarrieren vor dem Hintergrund der Liberalisierungsaktivitäten der EU entwickelt haben. Der Index betrachtet auch die acht Länder, die am 1. Mai 2004 der EU beigetreten sind.

Der Liberalisierungsindex 2004 zeigt, dass

- ▶ die Liberalisierung des Schienenverkehrs zwar voranschreitet, aber immer noch am Anfang steht,
- ▶ in den einzelnen Ländern unterschiedlich schnell und auf unterschiedliche Art und Weise auf die von der EU-Kommission eingeleitete Liberalisierung des Schienenverkehrs reagiert wird,
- ▶ viele Länder zwar inzwischen einen dokumentierten diskriminierungsfreien Marktzugang gewähren, dieser sich aber in der Praxis beispielsweise aufgrund teurer Zulassungsprozesse immer noch nicht verwirklichen lässt,
- ▶ die notifizierten Strukturveränderungen der letzten zwei Jahre in vielen Mitgliedstaaten häufig im Kern nur eine Neubenennung bereits bestehender Institutionen beinhalten,
- ▶ viele der neuen EU-Mitglieder bereits niedrigere Markt-

Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr

| | | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|--|--|--------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Railion Deutschland | 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 (%) Index (1993=100) | | 9,4 109,4 | -1,5 107,8 | -2,0 105,6 | 7,5 113,5 | 1,2 114,9 | -2,4 112,1 | 7,4 120,4 | -3,1 116,7 | -2,7 113,5 | 2,1 115,9 |
| Andere Güterbahnen* | Millionen Tonnen-Kilometer | 818 | 851 | 853 | 741 | 777 | 870 | 1.037 | 1.486 | 2.224 | 3.388 | 5.500** |
| | Veränderung zu Vorjahr (%) Index (1993=100) | | 4,0 104,0 | 0,2 104,3 | -13,1 90,6 | 4,9 95,0 | 12,0 106,4 | 19,2 126,8 | 43,3 181,7 | 49,7 271,9 | 52,3 414,2 | 62,3 672,3 |
| | Marktanteil (%) | 1,3 | 1,2 | 1,2 | 1,1 | 1,1 | 1,2 | 1,4 | 1,9 | 2,9 | 4,5 | 6,9 |
| Öffentlicher Verkehr gesamt | 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 (%) Index (1993=100) | | 9,3 109,3 | -1,5 107,7 | -2,1 105,4 | 7,4 113,2 | 1,3 114,8 | -2,2 112,3 | 8,0 121,2 | -2,1 118,7 | -1,1 117,3 | 4,8 123,0 |
| Bahnen des nicht öffentlichen Verkehrs* | 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 (%) Index (1993=100) | | -0,7 99,3 | -3,6 95,7 | -7,5 88,5 | -1,1 87,6 | -10,5 78,4 | -5,9 73,8 | 8,2 79,8 | -2,5 77,8 | -14,7 66,4 | - |

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

Vergaben von Regionalverkehrsleistungen seit 2001

Stand: 1. März 2004

| Vergabeverfahren | Land | Verfahren** | Netz/Strecken | Bisheriger Betreiber | Neuer Vertrag Betreiber | Mio. Zug-km | Beginn | Laufzeit (Jahre) |
|------------------|------------|---------------|----------------------------------|---|---|----------------|-----------|---------------------|
| Feb. 2001 | BW | freihändig | Pforzheim – Bad-Wildbad | DB Regio | Albtal-Verkehrsgesellschaft | 0,5 | Dez. 2002 | n.b. |
| Feb. 2001 | NW | Ausschreibung | Ruhrort-Bahn | DB Regionalbahn Rhein-Ruhr | Prignitzer Eisenbahn | 0,7 | Dez. 2002 | 6 |
| Juni 2001 | MV | Ausschreibung | Mecklenburg Süd | DB Regio | Ostdeutsche Eisenbahn | 1,3 | Dez. 2002 | 7 |
| Aug. 2001 | RP, BW, HE | Ausschreibung | S-Bahn Rhein-Neckar | DB Regio | DB Regio | 6,0 | Dez. 2003 | 12 |
| Sept. 2001 | NI, HH | freihändig | Bremen/Uelzen – Hamburg | DB Regio | Metronom | 2,7 | Dez. 2003 | 10 |
| Dez. 2001 | TH | freihändig | Erfurt – Ilmenau | DB Regio | Erfurter Industriebahn | 0,5 | Dez. 2002 | 11 |
| Jan. 2002 | NW | Ausschreibung | Ems-Senne-Weser-Netz | DB Regionalbahn Westfalen | Nord-West-Bahn | 2,4 | Dez. 2003 | 10 |
| März 2002 | BY | Preisfrage | Naabtalbahn | DB Regio | Vogtlandbahn | 0,6 | Dez. 2002 | 10 |
| April 2002 | BW | Preisfrage | Wiesentalbahn | DB Regio | Schweizerische Bundesbahnen | 1,0 | Juni 2003 | 10 |
| Mai 2002 | SN, BB | Preisfrage | Nord-Süd-Netz/Ostsachsen | DB Regio | Lausitzbahn | 1,2 | Dez. 2002 | 3 |
| Mai 2002 | SN | Preisfrage | Zittau – Seifhennersdorf – Eibau | DB Regio | Sächsisch-Böhmische Eisenbahn | 0,2 | Dez. 2002 | 3 |
| Aug. 2002 | BY | Preisfrage | München – Hof | – | DB Regio | 2,0 | Dez. 2002 | 3 |
| Aug. 2002 | SH | Ausschreibung | Büsum – Heide – Neumünster | AKN Eisenbahn (DB Regionalbahn Schleswig-Holstein) | Schleswig-Holstein-Bahn | 1,0 | Dez. 2003 | 8 |
| Okt. 2002 | NW, RP, HE | Ausschreibung | Drei-Länder-Eck | DB Regionalbahn Westfalen | DB Regionalbahn Westfalen | 1,8 | Dez. 2004 | 10 |
| Okt. 2002 | SH, HH | Preisfrage | Hamburg – Flensburg – Padborg | – | Flex | 1,1 | Dez. 2002 | 13 |
| Nov. 2002 | HE, RP | Ausschreibung | Westerwald | DB Regio | Vectus Verkehrsgesellschaft | 2,4 | Dez. 2004 | 10 |
| Nov. 2002 | NI, NW | Ausschreibung | Weserbahn/Lammetalbahn | DB Regio | Rhenus Keolis/Extertal-bahn | 1,4 | Dez. 2003 | 8 |
| Nov. 2002 | BE, BB | Ausschreibung | Ostbrandenburg | DB Regio | Ostdeutsche Eisenbahn | 3,5 | Dez. 2004 | 10 |
| Dez. 2002 | NW | Ausschreibung | Haard-Achse | DB Regionalbahn Rhein-Ruhr | DB Regionalbahn Rhein-Ruhr | 3,4 | Dez. 2004 | 10 |
| Dez. 2002 | NW | Ausschreibung | Westmünsterlandbahn | DB Regionalbahn Westfalen | Prignitzer Eisenbahn | 1,2 | Dez. 2004 | 7 |
| Dez. 2002 | NW | Ausschreibung | Sauerland-Netz | DB Regionalbahn Westfalen, Dortmund-Märkische Eisenbahn | DB Regionalbahn Westfalen | 2,9 | Dez. 2004 | 12 |
| Jan. 2003 | NW | freihändig | Haller Willem | DB Regio | Nord-West-Bahn | 0,4 | Dez. 2003 | 3 |
| Feb. 2003 | BY | Preisfrage | München – Oberstdorf | DB Regio | Euro-Thurbo, Regentalbahn | 1,1 | Dez. 2003 | 4 |
| Feb. 2003 | SH | Preisfrage | Niebüll – Tonder | – | Nord – Ostsee-Bahn | 0,1 | Apr. 2003 | 2,5 |
| März 2003 | BY, TH | Preisfrage | Raum Schweinfurt | DB Regio | Erfurter Industriebahn | 1,2 | Dez. 2004 | 10 |
| Juni 2003 | SH, HH | Ausschreibung | Netz West | DB Regionalbahn Schleswig-Holstein | Nord – Ostsee-Bahn | 4,1 | Dez. 2005 | 10 |
| Juni 2003 | SN | Preisfrage | Regionalbahnen Ostsachsen | DB Regio | DB Regio | 0,5 | Dez. 2003 | 3 |
| Juli 2003 | BW | Ausschreibung | Nordschwarzwald | DB Zug-Bus Regionalverkehr Alb – Bodensee | DB Zug-Bus Regionalverkehr Alb – Bodensee | 1,6 | Dez. 2004 | 10 |
| Sept. 2003 | SH, HH | Preisfrage | Hamburg – Flensburg – Padborg | Flex | Nord – Ostsee-Bahn | 1,1 | Nov. 2003 | 2 |
| Nov. 2003 | MV | freihändig | Bergen – Lauterbach Mole | DB Regio | Karsdorfer Eisenbahn | 0,1 | Dez. 2003 | 3 |
| Jan. 2004 | BW | Ausschreibung | Schwarzwaldbahn | DB Regio | DB Schwarzwaldbahn | 3,1 | Dez. 2006 | 10 |
| Jan. 2004 | BW | Ausschreibung | Seehas | Euro-Thurbo (DB Regio) | Euro-Thurbo | 1,1 | Dez. 2006 | 10 |
| Feb. 2004 | MV | Preisfrage | Bergen – Lauterbach Mole | Karsdorfer Eisenbahn | Ostmecklenburgische Eisenbahn | 0,1 | März 2004 | 3 |
| Offen | BY | Ausschreibung | Hof – München | DB Regio | offen | 2,0 | Dez. 2006 | 13 |
| Offen | BY | Ausschreibung | München – Oberstdorf | Euro-Thurbo/Regentalbahn | offen | 1,1 | Dez. 2007 | 12 |
| Offen | ST | Ausschreibung | Altmark-Börde-Anhalt | DB Regio | offen | 3,4 | Dez. 2006 | 12 |
| Offen | BE, BB | Ausschreibung | Heidekrautbahn | DB Regio | offen | 0,7 | Dez. 2005 | 15 |
| Offen | ST | Ausschreibung | Sachsen-Anhalt Süd | Burgenlandbahn | offen | 1,6 | Dez. 2006 | 12 |
| Offen | SH, HH | Ausschreibung | Hamburg – Flensburg – Padborg | Nord – Ostsee-Bahn | offen | 1,0 | Dez. 2005 | 9 |
| Offen | NW, NI | Ausschreibung | Teutoburger-Wald-Netz | DB Regionalbahn Westfalen | offen | 4,0 | Dez. 2007 | 10 |
| Offen | ST, NI | freihändig | Nordharz | DB Regio | offen | 2,8 | Dez. 2005 | 12 |
| Offen | HE, NI, TH | Ausschreibung | Nordost-Hessen-Netz | DB Regio | offen | 3,6 | Dez. 2006 | 10 |

* Zeitpunkt der Bekanntgabe ** freihändige Vergaben nur bei Betreiberwechsel

Quelle: DB-Wettbewerbsbericht 2004

- ▶ eintrittsbarrieren vorweisen als bisherige Mitgliedstaaten, Länder, die das erste Eisenbahninfrastrukturpaket noch nicht vollständig umgesetzt haben, zum Teil bessere praktische Marktzugangsbedingungen vorweisen können, als Länder, die eine Umsetzung der entsprechenden EU-Richtlinien gemeldet haben,
- ▶ die Marktanteile von neuen EVU trotz eines verstärkt zu beobachtenden Trends zur Internationalisierung immer noch marginal sind,
- ▶ sich nur ein Drittel der Länder deutlich und positiv vom übrigen Europa bezüglich der Markteintrittsbarrieren hervorhebt,
- ▶ es trotz der nach wie vor bestehenden Eintrittsbarrieren inzwischen mehr Versuche von Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt, sich als neue Wettbewerber in neuen Eisenbahnverkehrsmärkten zu behaupten.

Die in der ersten Gruppe des Index 2004 (siehe Tabelle) positionierten Länder haben beim Prozess der Marktöffnung gegenüber den anderen Ländern Fortschritte erzielt. Bis auf Italien und Portugal, die sich 2002 noch in der zweiten Gruppe befanden, können diese Länder bereits nennenswerten Wettbewerb vorweisen. Es ist hier ein dynamischer Liberalisierungsprozess zu erkennen, und es werden unterschiedliche ordnungspolitische Konzepte mit ähnlichem Erfolg für die Liberalisierung verfolgt.

Der Marktöffnungsgrad der zweiten Gruppe ist im Vergleich zur ersten Gruppe schon wesentlich geringer. In den Ländern der dritten Gruppe ist der Liberalisierungsprozess bisher so gut wie nicht eingeleitet worden. Estland stellt insoweit einen Sonderfall dar, als es seine Eisenbahn einschliesslich der Infrastruktur erfolgreich privatisiert hat. Allerdings existiert auch hier noch keine adäquate Regulierung für den Netzzugang Dritter.

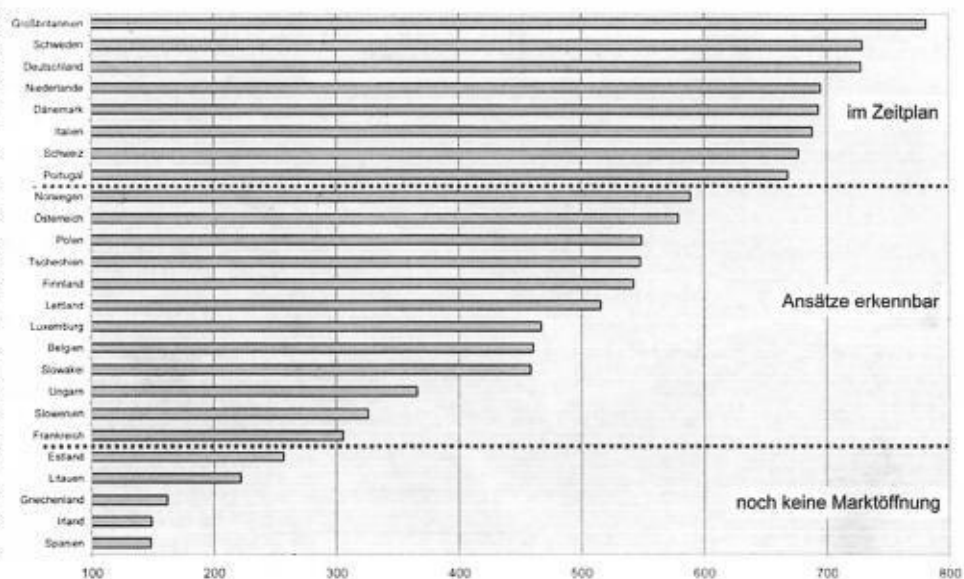
Ein separater Index bildet die Wettbewerbsdynamik in den europäischen Schienenverkehrsmärkten ab. Portugal und Italien können ihre guten Ergebnisse im Liberalisierungsindex 2004 im Gegensatz zu den anderen Ländern der ersten Gruppe noch nicht mit entsprechenden Ergebnissen bei der Wettbewerbsentwicklung unterstreichen. In Portugal ist weiterhin nur ein einziges privates EVU auf einer Strecke von rund 22 km über die „Ponte de 25 Abril“ aktiv. In Italien ist der Wettbewerb auf dem nationalen Netz trotz der Ausstellung von Sicherheitszertifikaten an über 30 inländische EVU, die bisher überwiegend Dienstleistungen auf ihren eigenen Netzen anbieten, sowie im letzten Quartal 2003 an die Swiss Rail Cargo Italy (neu SBB Cargo Italia), ebenfalls weiterhin marginal. Die Niederlande weisen im Verhältnis zu ihrer Netzlänge eine relativ hohe Anzahl an aktiven und lizenzierten EVU vor. In der Schweiz besteht im Güterverkehr einer der

dynamischsten Märkte in Europa. Der wichtigste Konkurrent von SBB Cargo, die BLS Cargo, hatte 2003, gemessen in Nettotkm, einen Marktanteil von über 12%. In Dänemark betreibt Arriva im Segment Personennahverkehr seit 2003 den Verkehr auf einem bedeutenden Netzabschnitt. Grossbritannien ist aufgrund des besonderen Liberalisierungsansatzes ein Sonderfall, da dort der Markt definitionsgemäss nur noch aus privaten EVU besteht. Deutschland hat europaweit die meisten aktiven EVU in Europa auf seinem Schienennetz. Schweden hat den Anteil des Schienenpersonenverkehrs am Modal Split zwischen 1991 und 2001 um 32 % verbessern können und liegt in diesem Bereich in Europa an der Spitze.

In Estland wurde die staatliche Eisenbahn samt Infrastruktur privatisiert. Die beiden wichtigsten EVU, Eesti Raudtee und Edelaraudtee, lassen nur bedingt Wettbewerb zu. Zwei weitere EVU sind auf den Netzen der vollständig integrierten EVU aktiv. Tschechien, die Slowakei, Lettland und Polen können unter den neuen Mitgliedstaaten die meisten aktiven Dritten EVU vorweisen. In Lettland sind beispielsweise zwei private Güterverkehrsunternehmen auf dem Netz aktiv. In Belgien gibt es vier lizenzierte EVU neben der SNCB, aber nur eines (DLC) ist bisher auf dem SNCB-Netz operativ tätig.

In den Ländern, die im letzten Drittel des Index klassiert sind, werden die Ergebnisse allein durch Verbesserungen beim Modal Split getrieben. Eine Wettbewerbsdynamik ist hier noch nicht festzustellen.

Eine der zeit- und kostenintensivsten Hürden für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen stellt die Fahrzeugzulassung dar. Die Studie enthält deshalb einen gesonderten Bericht zu diesem Thema, der folgenden Ländern eine „niedrige Eintrittsbarriere“ bezüglich Fahrzeugzulassungen attestiert: Dänemark, Deutschland, Grossbritannien, Luxemburg, den Niederlanden, Schweden und der Schweiz. Eine „hohe Eintrittsbarriere“ haben EVU hingegen in Belgien, Frankreich, Italien, Österreich und Spanien zu meistern. Aus den übrigen Ländern liegen wenige Erfahrungswerte vor.



Bahnindustrie tritt auf die Bremse

Industrie und ihre Beschäftigten gehen schweren Zeiten entgegen. Schlechtes Image der Produkte, fehlende Investitionen der Bahn AG in Lokomotiven und Waggons sowie eine nicht berechenbare Verkehrspolitik der Bundesregierung werden im laufenden Jahr den Auftragseingang deutlich schrumpfen lassen. Ein Teil der rund 40000 Arbeitsplätze sind nach Ansicht der Branche bedroht.

Friedrich Smaxwil, Präsident des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland, erwartet einen Rückgang der Aufträge um bis zu 15 % gegenüber dem Vorjahreswert von 8,9 Mrd. Euro. Auch beim Umsatz, der im vergangenen Jahr wegen gestiegener Fahrzeugverkäufe mit fast zehn Mrd Euro ein Rekordniveau erreichte, wird 2004 mit einem kleineren Minus gerechnet.

„Wegen ihres geplanten Börsengangs erwarten wir Zurückhaltung bei den Aufträgen der Bahn“, sagte Smaxwil. Diese habe ihre Investitionen drastisch zurückgefahren. So seien zwei Milliardenaufträge für Lokomotiven und Intercity-Züge verschoben worden, um in diesem und nächsten Jahr wieder Gewinn auszuweisen und „um 2006 börsenreif zu sein“.

Zudem würden die Zuschüsse des Bundes für das Bahnnetz deutlich sinken. „Die Stimmung hat sich geändert“, sagte Smaxwil. Die Schiene habe offenbar nicht mehr die Priorität wie bisher. Dabei habe die Industrie auf die LKW-Maut gesetzt und eine Belebung erwartet. Jetzt drohe man in eine dramatische Situation zu geraten, wenn die Zuschüsse wie geplant gekürzt würden. Während die Bahn 2003 für das Netz noch 4,3 Mrd. Euro vom Bund bekam, soll die Summe bis 2007 unter drei Mrd. Euro sinken.

Im vergangenen Jahr hat die Bahnindustrie die Zahl ihrer Mitarbeiter um rund 1000 auf mehr als 40 000 Beschäftigte aufgestockt. Diese Zahl sei kaum noch zu halten. Betroffen seien rund 4000 Beschäftigte.

DB nimmt Stellung zu Wettbewerbsweissbuch

Die Deutsche Bahn kann nicht, wie pauschal behauptet wird, auf staatlich garantierte Einnahmequellen, wie Monopolgewinne und Quersubvention, zurückgreifen, um Akquisitionen zu finanzieren. Dies erklärt die DB in einer Stellungnahme zum Weissbuch des deutschen und des französischen Wettbewerbsvereins über Wettbewerbsverzerrungen im Europäischen Speditions- und Logistikmarkt durch staatliche und halbstaatliche Unternehmen.

Die DB verfüge auch nicht über nicht wettbewerbskonforme staatliche Beihilfen und unzulässige Subventionen. Dem stünden das deutsche und europäische Wettbewerbsrecht (Kartellverbot, Missbrauchsverbot, Fusionskontrolle) entgegen, das auf öffentliche Unternehmen ebenso wie auf

private Unternehmen angewandt werde.

Auch Subventionen erhalte die DB nicht. Der Bund stelle der Deutschen Bahn vielmehr Infrastrukturmittel in Form von Baukostenzuschüssen und zinslosen Darlehen zur Verfügung, damit die DB diese Infrastruktur ausbauen könne. Die Verwendung der Mittel unterliege einer strengen Überprüfung.

Die von den Wettbewerbsvereinen kritisierte Übernahme von Schenker sei bekanntermassen mit Fremdkapital bezahlt worden.

Dem Vorwurf des Weissbuchs, das Schienenunternehmen profitiere von Monopolgewinnen aus dem Betrieb des Netzes, hält die DB entgegen, die Trasseneinnahmen reichten bisher nicht aus, um die Betriebskosten voll zu decken. Von Monopolgewinnen könne insofern nicht die Rede sein.

Die Vorstellung, im voll regulierten Eisenbahninfrastrukturbereich liessen sich Monopolrenten verdienen, die zur Finanzierung von Akquisitionen herangezogen werden können, ist geradezu abenteuerlich, schreibt die DB. Auch den Vorwurf des Preisdumpings lässt die DB nicht gelten. Im Bahnsektor gebe es intensive Kontrollen durch Wettbewerbs- und Regulierungsbehörden. Preisdumping sei nicht möglich.

Wettbewerbsnachteile der Bahn bei Ausschreibungen

Bei jeder Ausschreibung im Regionalverkehr sind die Wettbewerber andere schienengebundene Unternehmen, sehr oft auch Betriebe großer ausländischer Bahnunternehmen. Und gerade in der Konkurrenz mit anderen schienengebundenen Unternehmen wird der Wettbewerb oft über Personalkosten entschieden. Die Bahn hat gegenüber ihren Konkurrenten wesentliche Nachteile bei den Personalkosten – niedrigere Produktivität, höheres Entgeltniveau, höhere Zulagen und niedrigere produktive Jahresarbeitszeit. Sie braucht daher eine Annäherung an die Personalkosten der Wettbewerber und bei Ausschreibungen im Regionalverkehr ein vergleichbares Tarifniveau, um nicht weitere Ausschreibungen zu verlieren. Die Bahn hat deshalb die Gewerkschaften aufgefordert, mit ihr einen wettbewerbsfähigen und zukunftsorientierten Flächentarifvertrag für alle schienengebundenen Unternehmen und für Infrastrukturunternehmen zu verhandeln.

Tarifvertrag der DB mit den Gewerkschaften

Nachdem die Tarifverhandlungen zunächst gescheitert waren, einigten sich am 28.06.04 in Frankfurt in einem Spitzengespräch der Arbeitgeberverband der Mobilitätsdienstleister (Agv MoVe), die Deutsche Bahn AG und die drei Gewerkschaften Transnet, GDBA und GDL auf eine Leitlinie für die nächsten Verhandlungsrunden. Die Leitlinie enthält neun Punkte. Wichtig für die DB AG ist Ziffer 9. „Die Gewerkschaften verpflichten sich, nach Zustan-

dekommen des Flächentarifwerks mit allen zur Verfügung stehenden organisationspolitischen Mitteln darauf hinzuwirken, dass die mit anderen Verbänden bzw. Unternehmen bestehenden, das Niveau des angestrebten Tarifwerks noch unterschreitenden Regelungen entsprechend angepasst werden bzw. dass ihr Geltungsbereich so beschränkt wird, dass der Tarifvertrag nicht mehr wettbewerbsrelevant sein kann. Agv MoVe unterstützt diese Zielsetzung im Rahmen seiner Möglichkeiten.“

Es wurde weiter beschlossen, dass die Verhandlungen unverzüglich aufzunehmen sind.

Infrastruktur

Mit der Bahn zum Flughafen Köln-Bonn

Am 13. Juni ging der neue Bahnhof „Flughafen Köln/Bonn“ ans Netz, Zahlreiche Regionalzüge und auch der DB-Fernverkehr machen dann direkt unter dem Terminalgebäude des zweitgrößten Flughafens Nordrhein-Westfalens Station.



Eisenbahn-Revue 7/2004

Die ICE-Linie Köln - Hannover - Berlin wird nach Süden bis zum Airport Köln/Bonn verlängert und schafft damit stündliche, umsteigefreie Verbindungen zwischen dem Konrad-Adenauer-Flughafen und zahlreichen Großstädten Nordrhein-Westfalens und Niedersachsens. Von und nach Frankfurt wird es bereits ab 13. Juni abends jeweils eine durchgehende Verbindung pro Richtung geben. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 werden weitere Verbindungen von und nach Berlin sowie Richtung Süden hinzukommen. Im Nahverkehr werden die Regional-Express-Linie Koblenz - Mönchengladbach im Stundentakt und die S-Bahn-Linie Troisdorf - Köln - Horrem alle 20 Minuten über den Flughafen geführt.

DB Netz AG

Für 2005 rund 46 300 Trassenanmeldungen

Für den Jahresfahrplan 2005 sind bei der DB Netz AG bis zum 13. April 2004 fristgerecht rund 46300 Trassenanmeldungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen einge-

gangen. Die eingegangenen Trassenanmeldungen bilden die Grundlage für eine zweimonatige Konstruktionsphase des Fahrplans, in der die Kundenwünsche mit Hilfe eines speziellen Computerprogramms in konkrete Trassen umgesetzt werden. Im Falle von Nutzungskonflikten wird gemeinsam mit den Kunden nach einvernehmlichen Lösungen gesucht.

Nach der sich anschließenden Abgabe eines konkreten Angebots durch die DB Netz AG verbleiben den Eisenbahnverkehrsunternehmen vier Wochen Zeit, die Vorschläge zu prüfen und anzunehmen. Zwei Monate vor dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 beginnt die DB Netz AG mit der Verteilung der betrieblichen Fahrplanunterlagen. Alle Terminfolgen bei der Fahrplanerstellung ergeben sich aus den Bestimmungen der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV).

Fernverkehr

Europäische Personenverkehrsprognosen 2020

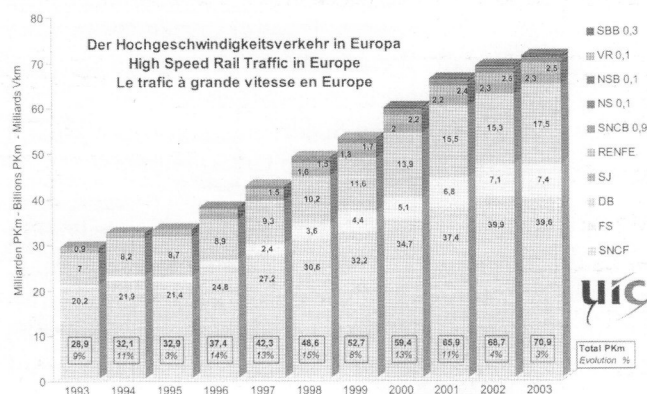
Hochgeschwindigkeitsverkehr erfolgreich

Gunther Ellwanger

Die Entwicklung der Personenkilometer belegt den großen Erfolg der Hochgeschwindigkeit. Im Jahr 2003 wurden in Westeuropa 71 Mrd Pkm erzielt, die Verkehrsleistung hat sich in nur sieben Jahren mehr als verdoppelt. Die Hochgeschwindigkeitszüge erbringen 22% aller Pkm. Die „Personenverkehrsstudie 2010/2020“ für Westeuropa [1], sowie eine Ergänzung für Polen und die Tschechische Republik prognostizieren ein weiteres hohes Wachstum für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV).

Verkehr ist nicht nachhaltig

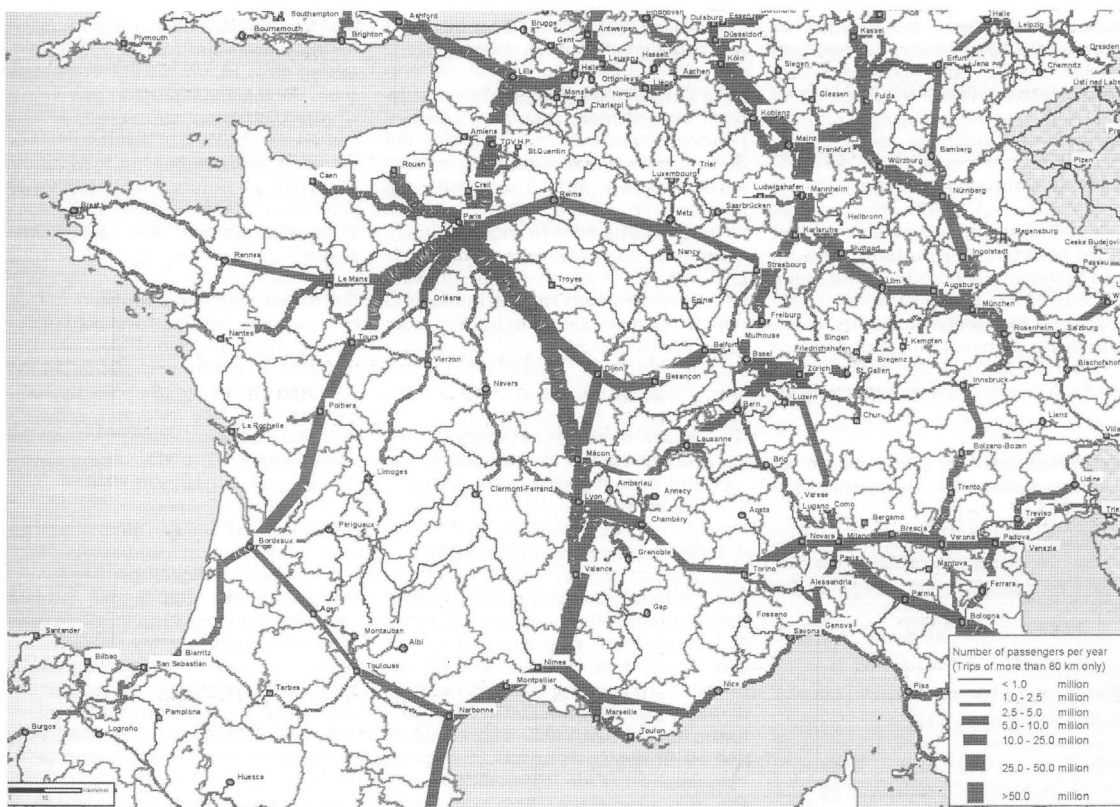
Der heutige Modal Split und seine Trends stehen in Widerspruch zu einer nachhaltigen Mobilität. Der Verkehr ist der einzige Sektor, in welchem die Emissionen von CO2 weiter ansteigen. In der OECD-Studie „EST“ [3] wurden verschiedene Szenarien entwickelt, um einen „nachhaltigen“ Verkehr zu erreichen. Danach müssen die Bahnen in nur 30 Jahren ihren Verkehr verdreifachen. Da Hochgeschwindigkeitszüge nur einen Bruchteil der Energie von Pkws und Flugzeugen verbrauchen, unterstützt die Verlagerung zur Schiene eine nachhaltige Mobilität.



ETR, 7/8 2004

Belastung des Bahnnetzes durch Fernreisende im Jahre 2020

ETR, 7/8 2004



Verkehrsprognose

Die „Personenverkehrsstudie 2010/2020“ liefert wichtige Informationen über die Personenverkehrsströme in Europa (Bezugsjahr 1999), die Entwicklung des Personenverkehrs für fünf Szenarien und den Einfluss der Erweiterung des Hochgeschwindigkeitsnetzes auf die Nachfrage im Schienenverkehr.

Die Studie untersucht den Personenfernverkehr (über 80 km) aller Verkehrsträger der bisherigen 15 EU-Mitgliedstaaten sowie der Schweiz und Norwegens, der „westeuropäischen Länder“ (WE-Länder), sowie den internationalen Verkehr von und nach den mittel- und osteuropäischen Ländern. Das Basis-Szenario geht von einer Fortsetzung der heutigen Verkehrspolitik und unveränderten Nutzerkosten aus. Ein nachhaltiger Verkehr würde allerdings die Verwirklichung des Umwelt-Szenarios erfordern.

Das Hochgeschwindigkeitsnetz wurde von der UIC mitentwickelt. Bis 2020 sollen in den WE-Ländern jährlich rund 1200 km Neu- und Ausbaustrecken und in den MOE-Staaten 500 km Ausbaustrecken realisiert werden. Dann

wird die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit 127 km/h betragen, 1999 waren es nur 100 km/h. Im Basis-Szenario steigt die Verkehrsleistung aller Verkehrsträger um 58%, von 1967 Mrd Pkm auf 3111 Mrd Pkm. Der Bahnverkehr wächst überdurchschnittlich um 67%, der Luftverkehr wird sich mehr als verdoppeln.

Ohne den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes würde sich der Schienenpersonenverkehr auf 226 Mrd Pkm belaufen. Durch den Ausbau steigt er auf 315 Mrd Pkm, d.h. um rund 40% bzw. 89 Mrd. Pkm. Rund zwei Drittel des Mehrverkehrs der Bahn sind verlagerte Fahrten vom Pkw und Flugzeug.

Die Studie enthält detaillierte Informationen über die zukünftigen Verkehrsströme. Beispielhaft zeigt das Bild für Frankreich und seine Nachbarn die Belastung des Bahnnetzes im Jahre 2020. Extrem hohe Belastungen von über 50 Millionen Reisende im Jahr ergeben sich zwischen Paris und dem Süd-Osten Frankreichs.

Da der Schienenpersonenfernverkehr nur teilweise mit den anderen Verkehrsträgern in Konkurrenz steht, sind in

| Relation | ohne Ausbau des HGV | mit Ausbau des HGV |
|--------------------|---------------------|--------------------|
| Berlin – München | 12% | 41% |
| Madrid – Lissabon | 6% | 48% |
| Madrid – Barcelona | 12% | 49% |
| Stockholm – Malmö | 25% | 51% |
| Paris – Mailand | 18% | 54% |
| London – Brüssel | 48% | 65% |

der Tabelle die Marktanteile der Bahn für verschiedene nationale und internationale Korridore angegeben. Bemerkenswert ist, dass auf mehreren Relationen Marktanteile von über 50% erzielt werden. Ein so hoher Anteil ist bereits heute zwischen Paris und Brüssel oder Madrid und Sevilla eine Realität.

Schlussfolgerung

Der weitere Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes bewirkt eine erhebliche Steigerung des Bahnverkehrs und einen überdurchschnittlichen Anteil am allgemeinen Verkehrswachstum. Wenn die Verkehrspolitik bessere Voraussetzungen schafft, kann sich der Bahnverkehr bis zum Jahr 2020 sogar mehr als verdoppeln.

Schrifttum

[1] Intraplan, IMTrans, INRETS, Passenger Traffic Study 2010/2020, 03/2003, München – Suresnes – Arcueil

[2] OECD, Synthesis Report on Environmentally Sustainable Transport EST, 10/2000, Wien

[3] Ellwanger G., Hochgeschwindigkeitsverkehr in Europa weiter auf Erfolgskurs – Verkehrsprognosen 2020, Eisenbahntechnische Rundschau, 7/8 2004

Die Studie von Intraplan ruft natürlich die GRV zu einigen Bemerkungen auf:

1. *Wieweit dämpft der zur Zeit florierende Billigflugverkehr den Fernverkehr auf der Schiene? Ist das eine vorübergehende Erscheinung vor allem dann, wenn die Politik sich aufrufen würde, den Flugverkehr nicht mehr zu subventionieren, oder muss der Billigflugverkehr dauerhaft berücksichtigt werden?*

2. *Brauchen wir die dritte Nord-Süd-Geschwindigkeitsstrecke Erfurt - Nürnberg - München, wenn der Verkehr im Hochgeschwindigkeitsnetz sich so gut entwickelt, wie die Gutachter meinen? Die Vertreter der „Flächenbahn“ halten sie für überflüssig, andere wollen nur den Verlauf der Trassen ändern. Soll sich die Bundesregierung von ihrem „Ja“ für die Strecke, die sehr viel Geld verschlingen wird, angesichts leerer Kassen beirren lassen?*

Sommerpreishits der DB

Für 29 Euro bei Buchung im Internet oder an den Automaten und für 34 Euro beim üblichen Vertrieb bot die DB ein attraktives Angebot für Reisen quer durch die Bundesrepublik. Es galt vom 1.7. bis 31.8.04. Die Fahrkarte galt für einfache Fahrt 2.Klasse an einem Tag bis 3.00 Uhr des Folgetags. Man kann innerhalb Deutschlands unbegrenzt fahren, jedoch muss die Reise mindestens teilweise in den Zügen des Fernverkehrs (ICE, IC/EC oder IR9) zurückgelegt werden.

Vom 4.8. bis 31.8. kamen noch die Ziele Amsterdam, Brüssel, Zürich und Wien dazu für 39 Euro in der 2. Klasse.

Pünktlichkeit

Die Entscheidung zu der testweisen Einführung örtlicher Aufsichten an Knotenbahnhöfen hat die Pünktlichkeits-situation und insbesondere die Abfahrtpünktlichkeit nachhaltig verbessert. Nach Abschluss der Pilotphase steht nun der Weiterführung nichts mehr im Wege. Die sogenannten „Rotkäppchen“ werden auf den Bahnhöfen wieder präsent sein. Entscheidend für den bisherigen Erfolg der Projekte war dabei die enge Zusammenarbeit der verschiedenen Unternehmensbereiche im „Kampf um jede Sekunde“.

Besonders deutlich ist die Pünktlichkeitssteigerung im Personenfernverkehr. Hier wurde im 1. Quartal 2004 eine durchschnittliche Pünktlichkeit von 86,8% und damit gegenüber dem gleichen Quartal 2003 eine Verbesserung um 11 % erreicht. Der Regionalverkehr konnte sich mit einem Pünktlichkeitswert von 92,3 % im Vergleich zum Vorjahr um 4,4 % verbessern. Die Qualitätszüge von Railion mit einer Abfahrtpünktlichkeit von 85,8 % (+3,8 %) bzw. Ankunftpünktlichkeit von 73,9 % (+4,4 %) im 1. Quartal sind seit April 2004 ebenso Bestandteil der Pünktlichkeitsinitiative.

Kundenbeirat der DB hat sich konstituiert

Der neugegründete Kundenbeirat der DB hat am 21.6.04 seine Arbeit aufgenommen. Seine 32 Mitglieder repräsentieren alle Kundengruppen der Bahn. Der Beirat hat beratende Funktion und wird sich zweimal im Jahr treffen, um mit Vertretern der Bahn Vorschläge und allgemeine Themen zu diskutieren.

Parallel dazu wird die DB wie bisher einen regelmässigen Dialog mit den Vertretern der Fahrgast- und Umweltverbände führen.

Absichtserklärung für ETCS-Projekt unterzeichnet

In Paris haben am 14. Mai 2004 Bahnchef Hartmut Mehdorn, Louis Gallois, Präsident der französischen Staatsbahnen SNCF, sowie Jean-Pierre Dupont, Präsident der französischen Infrastrukturbehörde RFF, eine Absichtserklärung über ein gemeinsames Projekt zur Einführung des europäischen Leit- und Sicherungssystems ETCS auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris-Saarbrücken-Ludwigshafen (später Frankfurt/Main) unterzeichnet.

Ziel des Projektes ist es, den Nachweis der betrieblichen Eignung von ETCS sowohl für das französische wie für das deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz zu erbringen. Der Verknüpfung der beiden größten europäischen Hochgeschwindigkeitsnetze unter ETCS-Betrieb und der Erprobung eines störungsfreien grenzüberschreitenden Verkehrs kommt dabei besondere Bedeutung zu.

Auf der Strecke sollen die bisher angewendeten nationalen Systeme auch weiterhin verwendet werden, so dass auch Fahrzeuge mit nationaler Ausrüstung verkehren können.

Auch dieser Mischbetrieb soll erstmals unter Betriebsbedingungen erprobt werden. Darüber hinaus wird auch das rollende Material der SNCF in Deutschland und umgekehrt das Material der Deutschen Bahn in Frankreich im ECTS-Einsatz erprobt. Das ist eine der Voraussetzungen für reibungslosen grenzüberschreitenden Verkehr.

Da bisher Testerfahrungen nur für nationale Lösungen vorliegen, ist nun die Erprobung der Netzverknüpfung und der Verknüpfung alter und neuer nationaler Techniken wichtig. Mit einem erfolgreichen Abschluss dieser Tests wird der endgültige Nachweis erbracht, dass ETCS die geeignete Leit- und Sicherungstechnik für einen gemeinsamen europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr ist.

Nahverkehr

Direktvergaben-Vertragsabschlüsse nach § 15 II AEG

Erwiderung auf ein Schreiben von Herrn K.H. Rochlitz, Vorsitzender von „MEHR BAHNEN“, vom 07.06.04 an den Herausgeber der GRV-Nachrichten

Thoma

Herr K. H. Rochlitz wirft mir vor, ich würde nicht freihändige Vergabe und Direktvergaben auseinanderhalten, dabei habe ich im wesentlichen in den einschlägigen Berichten nur die Auffassung der DB und Dritter wiedergegeben. Ich möchte deshalb kurz auf Vertragsabschlüsse nach dem AEG eingehen:

Vertragsabschluss nach § 15 II AEG

Die zuständigen Behörden, die beabsichtigen, die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Grundlage des Artikels 1 Abs. 4 und des Artikels 14 der in Abs. 1 genannten Verordnung (EWG) Nr. 1191/69) zu vereinbaren, können diese Leistungen ausschreiben. Das heißt, sie müssen nicht ausschreiben.

Somit ist nach dem AEG kein förmliches Vergabeverfahren notwendig. Die Vergaben nach diesen Regeln ohne Ausschreibung werden in der Regel Direktvergaben genannt (aber auch freihändige Vergaben ohne Ausschreibung – so schreibt die EU-Kommission). Herr Rochlitz schreibt mir hierzu: „Wir wenden uns nur gegen Direktvergaben, weil sie – wie Brüssel ebenfalls feststellt – nach in der Regel exklusiven und geheimen Verhandlungen erfolgen; andere EVUs als DB Regio haben dabei keine Chance, und der Anspruch auf Chancengleichheit wird massiv verletzt, zumal es häufig zu „Koppelungsgeschäften“ z. B. mit der Infrastruktur kommt ...“

Zu dem Vorwurf, einzelne Länder hätten „geheim und exklusiv“ mit DB Regio verhandelt, schreibt der Leiter Marketing DB Regio, Dr. Tobias Heinemann (gekürzt):

Nichts liegt weiter von der Wahrheit: Keine Verhandlung war geheim, es gab vielmehr Transparenz zu allen wesentlichen Fragen, von Anhörungen aller SPNV-Unternehmen über Presseerklärungen hin bis zur Veröffentlichung über die erfolgte Vergabe.

Im September 2003 urteilte das OLG Brandenburg, dass keine Ausschreibungspflicht für SPNV-Leistungen besteht, sondern die Besteller den Wettbewerb so gestalten können, wie sie es im Sinne der Versorgungssicherheit für geboten halten. Ein Nachprüfungsverfahren der Firma Connex schlug damit fehl. Jetzt geht die Kommission der Frage nach, ob Vertragsabschlüsse in einzelnen Ländern rechters waren. Und in allen Fällen ist auch richtig, dass sich kein SPNV Unternehmen in Deutschland mit dem Hinweis gemeldet hatte, es sei in der Lage, die konkret zu vergebende Leistung (also die eines großen Verkehrsnetzes) erbringen zu können.

In einer solchen Situation eine Ausschreibung um der Ausschreibung willen zu fordern, ist weder rechtlich geboten noch sachlich veranlasst. Und so geht es wieder darum, Marktunsicherheit zu streuen zu einer Zeit, wo die ganze Branche eigentlich andere Sorgen hat.

Flächendeckende Kürzungen der staatlichen Finanztransfers im ÖPNV werfen die Frage nach der Finanzierbarkeit des öffentlichen Verkehrs auf. Nur kurzfristigdenkende Menschen fordern in diesen Zeiten die sofortige Ausschreibung des Gesamtmarktes. Denn das kapitalintensive SPNV-Geschäft würde dann zu einer Oligopolbildung auf der Unternehmerseite führen – in einer solchen Liberalisierungsphase steigen die Preise zu Lasten der Qualität.

Also: lieber den Weg der schrittweisen Überführung in den Wettbewerb fortführen, der allen mehr hilft und Deutschland im internationalen Vergleich so hervorhebt.

Stephane Richard, der Generaldirektor der französischen Connex-Gruppe hat zutreffend ausgeführt: „In Deutschland haben die Verantwortlichen begriffen, dass der Wettbewerb und neue Anbieter eine enorme Verbesserung für den öffentlichen Transport und die Kunden bringen. Deutschland ist nicht nur für Frankreich, sondern in ganz Europa ein leuchtendes Beispiel für den Erfolg der Liberalisierung.“ Dem ist nichts hinzuzufügen!

Ich meine, dass diese Vorwürfe gegen DB Regio insofern fehlgehen, weil zu einer Vergabe immer zwei Partner gehören: Das EVU, z.B. DB Regio, und der Besteller. Die Vorwürfe müssten sich vor allem an die Besteller richten, die es ja in der Hand haben, welches Vergabeverfahren sie wählen wollen.

Weiter bemerkt Herr Rochlitz in seinem Schreiben, ich hätte in den GRV-Nachrichten nur den Wettbewerbsbericht der DB AG, nicht aber den Wettbewerbsbericht von „Mehr Bahnen“ behandelt. Ich hätte mit Sicherheit zumindest auf die Existenz dieses Berichtes hingewiesen, aber ich hatte ihn nicht erhalten.

Ich meine, ich habe in den zurückliegenden GRV-Nachrichten jeweils einen besonderen Teil dem Wettbewerb gewidmet. Deshalb kann keine Rede davon sein „ich würde immer massiv

die DB AG unterstützen und die Wettbewerber in schlechtem Licht erscheinen lassen“, wie mir Herr Rochlitz in seinem Schreiben vorwirft.

Grosser Nahverkehrsvertrag in Nordrhein-Westfalen unterzeichnet

Am 12.7.04 ist in Essen einer der grössten Nahverkehrsverträge zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, dem Nahverkehrszweckverband Niederrhein und DB Regio NRW abgeschlossen worden. Er hat ein Gesamtvolumen von 6 Mrd Euro und eine Laufzeit von 15 Jahren. Dabei wird die Bahn in dieser Zeit 400 Mio Euro in neue Fahrzeuge investieren. Die DB Regio erbringt zunächst 44 Mio Zugkm/Jahr. Bis zum Jahr 2018 werden mehr als die Hälfte davon ausgeschrieben werden.

Flensburg-Express an DB Regio

Die Regionalbahn Schleswig-Holstein (RBSH), eine Tochter der Deutschen Bahn AG, soll ab Ende 2005 bis Ende 2014 auf der Strecke Hamburg - Flensburg - Padborg fahren.

Im Dezember 2003 wurden die FlensburgExpress-Leistungen zwischen Hamburg und Padborg europaweit ausgeschrieben. Zum Ablauf der Ausschreibungsfrist Ende Februar lagen vier Angebote vor. Beworben hatten sich neben der DB AG der heutige Betreiber Nord - Ostsee-Bahn (NOB), die AKN und die Hamburger Hochbahn.

Lausitzbahn fährt weitere drei Jahre

Der Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) will den 2005 auslaufenden Verkehrsvertrag mit der zur ConnexGruppe gehörenden Lausitzbahn um drei Jahre bis 2008 verlängern.

Interconnex wird nach Liberec verlängert

Seit 4. Juni fährt die Interconnex-Linie von Binz über Stralsund, Berlin und Görlitz nach Zittau weiter bis in das nordböhmische Liberec (Reichenberg). Das gaben Lausitz-Bahn-Geschäftsführer Andreas Trillmich und der für die westliche Tschechische Republik zuständige Regionalmanager PerEric Bjurenborg der Schwestergesellschaft Connex CR bekannt. Wie Trillmich und Bjurenborg erläuterten, zielt die neue Verbindung vor allem auf Kunden aus Nordböhmen.

DB Regio-Tochter: Netz in Sachsen-Anhalt gewonnen

Die DB Regio-Tochter Harzbahn GmbH i. G. hat die Ausschreibung des Netzes „AltmarkBörde-Anhalt“ (ABA)

in Sachsen-Anhalt gewonnen. Die Verkehrsübergabe erfolgt im Dezember 2006. Laut der landeseigenen Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt mbH (NASA), die für die Vergabe zuständig ist, entlastet die Vergabe an die Harzbahn GmbH das Land bereits im ersten Jahr um gut eine Mio Euro. Wenn die Baumaßnahmen von der DB Netz AG wie geplant verwirklicht werden, könnten jährlich sogar mehr als 3 Mio. Euro eingespart werden.

Bestellt werden anfangs jährlich 3,4 Mio. Zug-km. Abhängig vom geplanten Streckenausbau kann das Bestellvolumen auf über 4 Mio. Zug-km erweitert werden. Diese „Betriebsstufe B“ bringt für die Fahrgäste eine Reihe von Angebotsverbesserungen mit sich, insbesondere durchgehende Verbindungen Wolfsburg - Magdeburg und Bernburg Calbe - Magdeburg sowie Stundentakt auf der Strecke Magdeburg - Loburg. Die Harzbahn GmbH i. G. sieht durchgängig den Einsatz moderner Dieseltriebwagen des Typs „Desiro“ von Siemens vor, die auf einem Teil der Strecken bereits seit etwa einem Jahr im Einsatz sind und sich dort bewährt haben.

Die NASA GmbH hatte den Betrieb des ABA-Netzes vor neun Monaten europaweit ausgeschrieben. Mit den Entscheidungen zum Nordharz- und zum ABA-Netz hat das Land rund ein Viertel seiner SPNV-Leistungen im Wettbewerb vergeben.

Die von der DB Regio AG parallel zu den ausgeschrieben RBLeistungen (Regionalbahn) Magdeburg - Aschersleben betriebene RE-Verbindung (Regionalexpress) von Magdeburg über Güsten und Sangerhausen nach Erfurt war hingegen nicht Gegenstand der Ausschreibung.

Strecke Oberstdorf - München - Hof

Mit drei Millionen Zugkm pro Jahr ist die Bahnstrecke Oberstdorf-München-Hof das größte Ausschreibungsprojekt des Freistaats seit der Bayerischen Oberlandbahn vor sieben Jahren. Hohe Anforderungen an Qualität und Fahrzeuge hat der Freistaat gestellt – so hoch, dass sie in ganz Europa kein Unternehmen erfüllen konnte.

Seit 2001 hatte die Deutsche Bahn den Verkehr auf der Strecke schrittweise eingestellt. Sie galt als Fernverkehrsverbindung, die sich für die Bahn nicht mehr rentiert hatte. Der Freistaat war für den eigentlich zuständigen Bund finanziell eingesprungen und hatte über die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) diese Verbindungen als Nahverkehr aufrecht erhalten: Auf der Strecke München-Hof kam bis 2007 erneut die Deutsche Bahn zum Zug, Oberstdorf-München wurde dagegen an die Länderbahn/Euro-Thurbo AG vergeben.

Mit der im Juli vergangenen Jahres gestarteten Ausschreibung wollte die BEG ab Dezember 2007 einen attraktiven Verkehr auf die Schiene bringen: Im Zwei-Stunden-Takt sollten moderne Neigetechnikzüge mit behindertenfreundlichem niedrigen Einstieg fahren. Außerdem wurden erhebliche Fahrzeitgewinne erwartet. Die Deutsche Bahn wolle ihre Niederlage auf der Strecke München-

Oberstdorf wettmachen und kündigte Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe an.

Doch bereits im Januar deuteten sich Probleme an: Der Einsendeschluss für die Ausschreibung wurde bis Februar verlängert, danach noch einmal bis Ende März. Jetzt kam das Aus: „Im Rahmen der europaweiten Ausschreibung wurden keine Angebote eingereicht, die den anspruchsvollen Anforderungen in vollem Umfang entsprochen hätten“, teilte die BEG mit.

Das Problem: es gibt in ganz Europa keine dieselbetriebenen Neigetechnik-Fahrzeuge, die den Anforderungen entsprochen hätten.

Im bayerischen Verkehrsministerium wird die Angelegenheit trotzdem locker gesehen. Wir können jetzt mit veränderten Bedingungen neu ausschreiben. Oder wir verhandeln direkt mit den Unternehmen, die Angebote abgegeben haben. Das war damals bei der Oberlandbahn auch schon so.

Freistaat sichert für zweiten Tunnel 40 Millionen Euro zu

Die Planungen für den zweiten S-Bahn-Tunnel in München kommen voran. In einer Vereinbarung hat der Freistaat Bayern der DB AG die Finanzierung der Vorarbeiten in Höhe von 40 Millionen Euro zugesichert. Sie soll alle Untersuchungen sowie die Projektsteuerung bis zum Baubeginn Mitte 2006 abdecken. Im Jahr 2010 sollen die ersten Züge rollen.

Burgenlandbahn jetzt DB Regio-Tochter

Die DB Regio AG hat Ende April weitere 30 % Geschäftsanteile an der Burgenlandbahn GmbH erworben. Dabei handelt es sich um die Beteiligung der insolventen Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH (KEG). DB Regio Südost hält damit 100 % der Gesellschaftsanteile und hat auch die Fahrzeuge der Burgenlandbahn übernommen. Die Übernahme sichert den Betrieb auf den fünf Strecken der Burgenlandbahn zunächst bis Ende 2006. Für den Zeitraum danach sind die Strecken ausgeschrieben.

Die Burgenlandbahn ist ein regionales Eisenbahnverkehrsunternehmen im südlichen Sachsen-Anhalt. Auf insgesamt fünf Strecken (Weißenfels - Teuchern - Deuben - Zeitz, Teuchern Naumburg, Naumburg - Nebra - Artern, Merseburg - Querfurt, Merseburg - Schafstädt) betreibt sie seit Anfang 1999 den Schienenpersonennahverkehr.

Erzgebirgsbahn auch nach Tschechien

Erst im April hat die gemeinsame Tochter von DB Regio und DB Netz den Grenzverkehr nach Tschechien erweitert. Das Nahverkehrsunternehmen verlängerte die Bahnlinie Chemnitz - Flöha - Bärenstein über das tschechische Vejprty (Weipert) bis Chomutov (Komotau). Die Verbindung ist bereits die zweite der Erzgebirgsbahn in



DB RegioAktuell, 6/2004

das Nachbarland. Bereits im Dezember 2003 war die Strecke Zwickau - Johanngeorgenstadt bis Karlovy Vary (Karlsbad) verlängert worden. Die Erzgebirgsbahn hatte im Januar 2002 als Regionetz ihren Betrieb aufgenommen. Bund, Freistaat Sachsen und die DB wollen bis 2008 rund 180 Mio Euro in den Ausbau der Infrastruktur investieren.

DB Regio und Saarland unterzeichnen Verkehrsvertrag

Wirtschaftsminister Dr. Hanspeter Georgi und der Vorstandsvorsitzende der DB Regio AG, Ulrich Homburg, haben am 13. Mai 2004 in Saarbrücken einen bis 2018 gültigen Verkehrsvertrag für den Nahverkehr im Saarland unterzeichnet. Der Vertrag regelt Umfang und Qualität der vom Land bestellten Verkehrsleistungen. Danach erbringt DB Regio, die Nahverkehrssparte der Deutschen Bahn, im ersten Vertragsjahr 2005 Verkehrsleistungen von rund 6,4 Mio Zugkm.

Gleichzeitig vereinbarten die Vertragspartner umfassende Regelungen für den Übergang in den Wettbewerbsmarkt. So kann das Saarland bis 2014 rund 3,8 Mio Zugkm und damit rund 59 % der in 2005 von DB Regio erbrachten Leistungen im Wettbewerb neu vergeben.

Alle Regionalexpress-Züge werden ganztägig mit Servicepersonal besetzt, was einige neue Arbeits- und Ausbildungsplätze schafft.

Ausbau im Elsenz- und Schwarzbachtal

Am 13. Mai 2004 unterzeichneten Vertreter der DB AG, der Landrat des Landkreis Heilbronn sowie Gemeindevertreter die Planungsvereinbarung über die Elektrifizierung und den Ausbau der Nahverkehrsinfrastruktur im Elsenz- und im Schwarzbachtal.

Gemeinsames Ziel ist es, die Strecken Neckargemünd - Meckesheim - Aglasterhausen, Meckesheim - Bad Friedrichshall-Jagstfeld und Steinsfurt - Eppingen für einen zukünftigen Betrieb der S-Bahn RheinNeckar zu elektrifizieren und die hierfür benötigten Stationen entsprechend auszubauen. Im Vorgriff auf den Ausbau der Stadtbahn Heilbronn Nord ist eine durchgehende Elektrifizierung bis

Bad Friedrichshall-Jagstfeld vorgesehen. Mit Unterzeichnung der Planungsvereinbarung erklärt sich die DB AG bereit, die erforderlichen Planungen an ihren Anlagen zu beauftragen beziehungsweise selbst durchzuführen. Die kommunale Seite verpflichtet sich zunächst, die Planungskosten in Höhe von 1,8 Millionen Euro für das auf rund 85 Millionen Euro geschätzte Gesamtprojekt bis zum Abschluss der Entwurfsplanung zu übernehmen. Nach derzeitiger Planung könnten die Ausbauarbeiten nach Abschluss eines Bau- und Finanzierungsvertrages im Jahr 2007 beginnen.

NEB gewinnt Heidekrautbahn

Die Ausschreibung für die „Heidekrautbahn“ nordöstlich von Berlin hat die Niederbarnimer Eisenbahn-Aktiengesellschaft (NEB) gewonnen. Das Bahnunternehmen wird von Dezember 2005 an den Betrieb auf der Regionalbahnlinie 27 übernehmen. Der überwiegende Teil dieses Unternehmens gehört der Industriebahn-Gesellschaft Berlin, an der wiederum die Connex die Mehrheit hält. Die NEB, an der zudem Anliegergemeinden und der Kreis Barnim beteiligt sind, will Triebwagen des Typs „Talent“ von Bombardier einsetzen. Die NEB ist auch Infrastrukturbesitzer der Heidekrautbahn, die von Berlin-Karow nach Gross-Schönebeck sowie Wensickendorf führt.

Z.Zt. fährt die DB AG im Auftrag der NEB auf der 42 km langen Strecke.

Arriva übernimmt Prignitzer Bahn

Als erster britischer ÖPNV-Konzern steigt Arriva in den deutschen Nahverkehrsmarkt ein und übernimmt die Prignitzer Eisenbahn (PE) Holding AG (Nachricht vom 1.4.04). Ähnlich wie Connex in den 1990er Jahren sieht offensichtlich auch die Arriva-Strategie vor, sich das erste Standbein in Deutschland nicht über erfolgreiche Teilnahmen an SPNV-Ausschreibungen zu schaffen, sondern sich in bestehende Verkehre eines Unternehmens einzukaufen und diese Firma als „Brückenkopf“ für die Marktbearbeitung in Deutschland zu nutzen.

Bislang ist Arriva ausser in Grossbritannien bereits in den Niederlanden, Dänemark, Italien, Portugal, Schweden und Spanien mit Bus- und Bahnverkehren aktiv. Im Jahr 2002 erzielte die Firma über 3 Milliarden Euro Umsatz. Der Betriebsgewinn lag bei rund 158 Millionen Euro, die Umsatzrendite bei 5,2%. Arriva beschäftigt europaweit zirka 31000 Mitarbeiter.

Arriva könnte sich als neuer, kapitalstarker Konkurrent auf dem deutschen Nahverkehrsmarkt entwickeln.

Inter-Connex deutlich teuer

Die Connex-Gruppe hat am 1. Mai die Fahrpreise für die Inter-Connex-Züge um durchschnittlich 14,5% erhöht. Die Fahrt von Rostock nach Leipzig kostet zum Normaltarif neu 37 anstatt 31 Euro (+19%), von Berlin-Lichtenberg nach Stralsund werden 21 anstatt 18 Euro (+17%) fällig. Die Platzreservierung ist in diesen Tarifen enthalten.

Die Preiserhöhung wurde nötig, weil sich Connex bei der Kalkulation der Einnahmen verrechnet hatte: So sind beispielsweise nach Connex-Angaben weit mehr als die Hälfte der Kunden jünger als 27 Jahre – ein viel höherer Anteil als erwartet. Weil diese Kunden eine Ermässigung von 30 % auf die regulären Fahrpreise erhalten, fielen die Erlöse geringer aus.

Siemens warnt vor Combino-Bahnen

In einer weltweiten Aktion hat Siemens die Stilllegung von Straßenbahnzügen des Typs Combino empfohlen. Bei Fahrzeugen mit einer Laufleistung von mehr als 120 000 Kilometern könnten bei Extremsituationen wie bei einer Kollision bislang nicht bekannte Schäden am Wagenkasten auftreten. Betroffen seien hauptsächlich deutsche Städte. Die Fahrzeuge werden bei Siemens Transportation Systems in Deutschland gebaut.

Der Combino war 2003 dem Unternehmen zufolge mit mehr als 600 bestellten Fahrzeugen die erfolgreichste modulare Niederflurstrassenbahn der Welt. 17 Städte auf drei Kontinenten setzten das System ein. Alle 28 Combino-Bahnen der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) wurden aus technischen Gründen stillgelegt. Bereits im vergangenen Sommer waren an den Trams der BVB im Bereich der Portalbögen zwischen den einzelnen Fahrzeugteilen Risse aufgetreten.

DB Stadtverkehr – Neues Schwergewicht im ÖPNV

Von A wie Autokraft bis W wie WeserEms-Bus: Mit 23 Tochterfirmen und 106 Beteiligungen fährt die Deutsche Bahn AG mehr als 1 Mrd. Euro im Busverkehr ein. Das muss mehr werden, sagt der Transportkonzern. Denn auf der Schiene drohen ihm Verluste, für die es sich bei Linienbussen, Straßen- und U-Bahnen einen Ausgleich schaffen will.

Dafür wurde jetzt neben DB Fernverkehr und DB Regio eine weitere rechtlich selbständige Sparte eingerichtet: DB Stadtverkehr. In dieser GmbH sind alle Busaktivitäten gebündelt, außerdem die S-Bahnen in Berlin und Hamburg sowie die Intalliance, das Gemeinschaftsunternehmen mit der hannoverschen Üstra. Mit 15 800 Mitarbeitern, einem Startumsatz von 2,2 Mrd Euro sowie jeder Menge Know-how sieht sich DB Stadtverkehr für die geplanten Eroberungen bestens aufgestellt. Bundesweit will man kommunale Verkehrsbetriebe übernehmen, ausserdem Ausschreibungen gewinnen.

DB Regio gewinnt Teilnetz in Sachsen-Anhalt

Das Land Sachsen-Anhalt will den Nahverkehr auf dem Schienennetz „Sachsen-Anhalt Süd“ ab Dezember 2006 für die Dauer von zwölf Jahren weiter an die Burgenlandbahn GmbH vergeben. Das Land spare bei verbesserter Leistungsqualität künftig rund eine halbe Million Euro im Jahr, sagte Verkehrsminister Dr. Karl-Heinz Daehre nach der Vergabeentscheidung der Nahverkehrsservicegesellschaft Sachsen-Anhalt.

Das Angebotsvolumen für das Teilnetz Sachsen-Anhalt Süd beträgt rund 1,6 Millionen Zugkm pro Jahr. Zu dem 157 km umfassenden Nahverkehrsnetz gehören die Strecken

- Zeitz - Teuchern - Weissenfels/Naumburg,
- Naumburg - Nebra,
- Merseburg - Schafstädt,
- Merseburg - Querfurt und
- Berga - Kelbra - Stolberg.

Die Burgenlandbahn ist nach der Insolvenz des vorherigen Mitgesellschafters Karsdorfer Eisenbahngesellschaft eine hundertprozentige Tochter der DB Regio.

Verkehrsvertrag für Nordharz

Am 12.12.2005 wird Connex den Regionalbahnverkehr auf dem 255 km umfassenden Nord-Harz-Netz übernehmen. Der entsprechende Verkehrsvertrag wurde am 23.3.2004 von der landeseigenen Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA), dem Zweckverband Grossraum Braunschweig und Connex unterschrieben.

Connex wird für zwölf Jahre die Regionalbahn-Leistungen auf den Strecken Magdeburg - Halberstadt, Vienenburg - Halberstadt - Halle, Bernburg - Könnern (- Halle) sowie von Halberstadt nach Thale und Blankenburg übernehmen. Dafür werden rund 90 Mitarbeiter eingestellt und 19 Triebwagen des Typs Alstom LINT beschafft. Grosse Teile der Fertigung werden bei Verkehrsindustriesysteme (VIS) Halberstadt und bei der Fahrzeugtechnik Dessau erfolgen. VIS wird sich auch um die Fahrzeugwartung kümmern.

Güterverkehr

Schienengüterverkehr legte 2003 um über 4 % zu

Auf dem deutschen Schienennetz wurden im vergangenen Jahr 296,9 Mio. t Güter transportiert. Das waren 11,6 Mio. t oder 4,1 % mehr als 2002.

Der Binnenverkehr legte um 3,7 % auf 196,4 Mio t zu. Im Export wurden 41,3 Mio. t und damit 1,8 % mehr bewegt. Etwas mehr brachte der Importverkehr: 47,4 Mio t bedeuteten ein Plus von 5,8 %.

Im Transitverkehr gab es im vergangenen Jahr einen Zuwachs von 10,8 % auf 11,8 Mio. t. Er wuchs – abgesehen vom Jahr 2001 – seit 1994 (8,1 Mio t) kontinuierlich und steigerte damit seinen Anteil an der beförderten Gesamttonnage von 2,5 auf 4 %.

Im vergangenen Jahr haben alle Hauptverkehrsarten auf dem deutschen Schienennetz zulegen können. Die Statistiker: „Das wurde zum letzten Mal 1997 erreicht.“

Den größten prozentualen Zuwachs gegenüber 2002 erreichten die „besonderen Transportgüter“, unter denen auch der Kombinierte Verkehr erfasst wird: Hier stieg das Aufkommen um 20,3 % auf 37,5 Mio t. Es folgten die Mineralölerzeugnisse (plus 9,3 %, 29 Mio t) und feste mineralische Brennstoffe (plus 7,1 %, 56,6 Mio t). Landwirtschaftliche Erzeugnisse gingen um 16 % auf 5,6 Mio. t zurück, Steine und Erden um 6,1 % auf 32,2 Mio t.

Neuer Player im Kombi-Verkehr in der Schweiz

*Die GRV bringt diesen Artikel, der eigentlich unter „Ausland“ zu bringen wäre, hier, weil der Erfinder des verwendeten Umschlagsystems – **Mobiler** – Deutscher ist. Siehe auch Grossanzeige!*

Die RailLogistics AG wurde am 1. März 2004 von vier mittelständischen Schweizer Straßentransporturen Bucher Transport GmbH, AG für Brennstoffe + Transport Hans Bosshard, TGS Trasadinger Grenz-Speditions AG und SAF Transports Sarl (allesamt Nutzer des SBB CargoKombisystems Cargo Domino), dem Lebensmittelproduktions- und -Logistikbetrieb Valcreme SA sowie dem **deutschen Mobiler-Erfinder Wolfgang Bermüller** gegründet. Das Sextett hat bislang aus eigener Tasche rund 3 Mio Euro in die dezentrale Umschlagtechnik investiert. Zurzeit laufen Gespräche mit weiteren Investoren.

Das Unternehmen ist seit Anfang April operativ. Der Fuhrpark umfasst neben 20 mobiler-kompatiblen Fahrzeugen auch 80 Hängerzüge und Sattelschlepper. Mittelfristig wollen die Partner weitere 6,5 Mio Euro investieren und die für die Vor- und Nachläufe erforderliche Strassenflotte vervierfachen.

Die Organisation ist schlank: Lediglich vier Mitarbeiter wickeln die Geschäfte ab. Zunächst will sich RailLogistics auf die Holzindustrie konzentrieren, später soll das Angebot auf Rohstoffe, Handels- und Schüttgüter aller Art ausgedehnt werden.

Erst vor kurzem hat RailLogistics die Borregaard Schweiz AG gewonnen, eine Tochter des norwegischen Borregaard-Konzerns. Dieser ist auf die Entwicklung und Herstellung holzbasierter sowie anderer organischer Chemikalien spezialisiert. Von August 2004 an wird RailLogistics das Borregaard-Zellstoffwerk Luterbach, Kanton Solothurn, werktäglich mit zehn Bahnwagen voller Hackschnitzel aus Neuenburg, Fribourg und dem Wallis versorgen. Dadurch verlagert Borregaard jährlich rund 2600 Lkw-Fahrten auf die Schiene (*Es handelt sich hier also um Neuverkehre für die Schiene, deshalb befürchtet die Strassenlobby, dass ihnen das KV-Unternehmen Verkehre abspenstig macht.*)

Um diesen Kontrakt erfüllen zu können, schaffte RailLogistics 50 Schüttgutcontainer im Wert von knapp 490 000 Euro an. Jeder dieser 30-Fuss-Behälter kann 60 m³ Hackschnitzel aufnehmen. In der zweiten Phase sollen

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

der Mobiler[®]

... und das überall!



**Palfinger Bermüller GmbH · Regio Cargo[®] Transporttechnik
D-85604 Zorneding**

40-Fuß-Behälter mit einem Fassungsvermögen von 80 m³ hinzukommen. Bis Ende dieses Jahres soll das RailLogistics-Gesamtgeschäft auf täglich 50 bis 60 Bahnwagen anwachsen.

Im Juli hatte RailLogistics 15 Vertreter der Holzwirtschaft zu einer Demonstration der Horizontalumschlag- und Kippertechnik des neuen Schüttgutcontainers nach Luterbach geladen. Bermüller, der „Vater des Mobiler“, war als Fachberater mit von der Partie. RailLogistics nutzte die Gelegenheit, den Prototyp eines mobiler-fähigen 30-Fuß-„Flat“ mit aufgesteckten Stahlungen für die Beförderung von Rundholz vorzustellen.

Die GRV bittet die Verbände, die sich mit der „Flächenbahn“ identifizieren, sich näher mit dem „Mobiler“ zu befassen. Die Umladung Strasse-Schiene kann an jedem Ladegleis erfolgen. Es sind nicht aufwändige Änderungen an den einzusetzenden Strassen- und Schienenfahrzeugen erforderlich. Sie stehen in keinem Verhältnis zu sonst auf Bahnhöfen des komb. Verkehrs eingesetzten Krananlagen. Natürlich müssen die ausgerüsteten Waggons wieder zur Verladestelle zurückkehren. Deshalb eignet sich das System vor allem für regelmäßige Nahverkehre. Und wie das so ist: Im Lande des Erfinders laufen die Verhandlungen mit den Bahnen sehr zäh. Die Schweiz ist wieder einmal Vorbild.

Güterverkehr der DB AG

Wir wollen Ihnen hier nochmals die einzelnen Firmen der DB AG vorstellen, die im Güterverkehr tätig sind:

Die Stinnes AG

Als Führungsgesellschaft des Unternehmensbereiches Transport und Logistik der DB AG vereint Stinnes die vier Geschäftsfelder Schenker, Freight Logistics, Intermodal und Railion unter einem Dach.

Schenker

Der Logistikkonzern Schenker ist ein weltweit führender Anbieter von integrierten Logistikdienstleistungen. Weltweit erwirtschaften rund 36000 Mitarbeiter an 1100 Standorten einen Gesamtumsatz von etwa 6,4 Mrd Euro im Jahr. Das Unternehmen bietet Landverkehr, Luft- und Seefracht sowie umfassende logistische Lösungen und globales Supply-Chain-Management aus einer Hand. Dabei werden Güter verschiedener Kunden aus verschiedenen Branchen kombiniert und die Transportkapazität optimal ausgelastet.

Freight Logistics

Im Rahmen der Stinnes AG steht Freight Logistics für Transport- und Logistikleistungen im Endkundenvertrieb, vorwiegend auf der Schiene. Das Geschäftsfeld bietet umfassende Transportleistungen mit Schwerpunkt Massengut in den Bereichen Chemie, Düngemittel, Montan, Baustoffe sowie Kaufmannsgüter an. Darüber hinaus stehen den Kunden verkehrsträgerübergreifende Logistik- und Service-

leistungen zur Verfügung. Freight Logistics hat mit Schenker einen internationalen und in der Fläche stark aufgestellten Vertriebspartner, der über Kundenkontakte und ein durchgängiges Netzwerk in der ganzen Welt verfügt.

Intermodal

Dieser Bereich ist hervorgegangen aus dem Kombinierten Verkehr (KV) bei der ehemaligen DB Cargo und vermarktet die gesamte Leistungstiefe des europäischen Kombinierten Verkehrs an Operateure und Spediteure. Das Geschäftsfeld bietet zusammen mit seinen Leistungspartnern ein europaweites Zugnetz an. Unter Kombiniertem Verkehr versteht man den Transport von Gütern über große Distanzen unter Einsatz von mehreren Verkehrsträgern. Schon jetzt sind 65 % der KV-Transporte grenzüberschreitend, bei weiter steigender Tendenz. Die Ziele hier: Ausbau und Optimierung von Beteiligungen an Operateuren im internationalen KV Markt, Teilhabe am wachsenden Seehafenhinterlandverkehr und Optimierung der gesamten Wertschöpfungskette des KV.

Railion

Railion ist der größte europäische Rail-Carrier. Dank der engen Zusammenarbeit im Railion-Verbund kann der Carrier so hocheffiziente Transportleistungen in den Segmenten Ganzzüge, Einzelwagensystem und Kombiniertes Verkehr produzieren. Railion setzt sich künftig aus der Railion Deutschland AG, Railion Nederland N.V. und Railion Danmark AIS zusammen. Für externe Expeditionen, die einen neutralen Zugang zum Carrier Schiene wünschen, verfügt Railion über einen so genannten Carrier-Vertrieb, der unabhängig zu den Stinnes-Einheiten arbeitet und dieses Kundensegment bedient. Langfristige Aufgabe des Railion-Verbunds wird es sein, die europäischen Relationen auszubauen, um die Systemvorteile der Schiene nutzen zu können. Railion wird außerdem durch prozessorientierte Strukturen die Produktivität weiter steigern und die gewonnenen Sanierungserfahrungen weiter nutzen.

Aus für RoLa Dresden- Lovosice

Die Rollende Landstraße (RoLa) zwischen Dresden und dem tschechischen Lovosice wird endgültig eingestellt. Darauf hätten sich Vertreter der Tschechisch-sächsischen Kommission Rollende Landstraße jetzt in Prag geeinigt, teilte das Sächsische Verkehrsministerium mit, weil die Auslastung der RoLa nach dem EU-Beitritt Tschechiens auf unter zehn Prozent gesunken war.

Gründe für die sinkende Nachfrage sind nach Ansicht des Ministeriums die Liberalisierung des internationalen Straßengüterverkehrs und der Wegfall der Zollkontrollen.

Wiener Lokalbahn und HGK fahren Ingolstadt-Wien

Private Traktionsanbieter haben einen weiteren internationalen Güterzug akquiriert. Zwei mal wöchentlich ziehen

die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und die Wiener Lokalbahn jetzt in beiden Richtungen einen Zug zwischen Ernsgraden (Ingolstadt) und Groß Schwechat (Wien). Auftraggeber ist OMV Oberösterreichischer Mineralölversorger. Das Volumen sei Neuverkehr auf der Schiene.

Die HGK baut damit ihr Angebot an internationalen Fernverkehrsrelationen weiter aus. Schon 1999 hatte das private Eisenbahnunternehmen Verkehre zwischen Köln und Rotterdam gestartet. 2000 kam Köln-Basel hinzu, im Februar 2004 folgte ein Ganzzug Köln-Antwerpen.

Wer kauft RAG-Bahn?

Die Entscheidung darüber, wer die Eisenbahnaktivitäten der Ruhrkohle AG (RAG) kauft, hat deutlichen Einfluss auf die Wettbewerbssituation im deutschen Schienengüterverkehr.

Die **Rhenus AG** hat die aus ihrer Sicht besten möglichen Partner im Vorfeld bewertet und ein Konsortium mit der polnischen Staatsbahn PKP und dem privaten deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen Rail-4Chem geformt, um die RAG-Eisenbahn zu übernehmen. Hierbei trifft das Konsortium auf starke Konkurrenz. Interesse bekundet haben mindestens vier weitere Eisenbahnen, darunter die Deutsche-Bahn-Tochter **Stinnes Freight Logistics**.

Konflikt zwischen zwei Zielen: Will die Politik eher die Deutsche Bahn als großen europäischen Player im Schienengüterverkehr stärken, um sie möglichst schnell börsenfähig zu machen, oder bekommt das Ziel Priorität, mehr Wettbewerb auf der Schiene zu schaffen.

Die RAG-Bahn ist im Schienengüterverkehr kein kleiner Fisch. RAG lässt jährlich rund 47,5 Mio t Kohle auf der Schiene transportieren.

Railion kauft Eisenbahn in Norditalien

Stinnes, das Tochterunternehmen der Deutschen Bahn (DB) für Güterverkehr und Logistik, verfügt jetzt über eine eigene Eisenbahngesellschaft in Norditalien. Wie das Unternehmen mitteilt, hat die Stinnes-Tochter Railion Deutschland AG zum 8. Juni 95 % des privaten italienischen Eisenbahnunternehmens Strade Ferrate del Mediterraneo (SFM) mit Verwaltungssitz in Alessandria erworben. Die SFM wurde 2001 gegründet. Für die Bahn sind derzeit bei Vossloh Großdieselloks des Typs G 2000 BB in Bau.

Wie es heißt, will Railion die bestehenden Kooperationen mit der italienischen Staatsbahn Trenitalia, Ferrovie Nord Cargo und Rail Traction Company (RTC) weiter ausbauen. Die Güterverkehrstochter der Schweizerischen Bundesbahnen, SBB Cargo, war bereits im Januar mit Betriebsaufnahme der SBB Cargo Italia vorangegangen. Auch die Schweizer hatten dafür eine italienische Bahn gekauft.

Drei Länder – Ein Lokführer

Planmäßiger Railion-Güterzug fährt durch Deutschland, die Schweiz und Österreich mit einem Lokführer und einer Lok. Seit 3. Mai 2004 ist es soweit: Die ersten europäischen Güterzüge, die durch drei Länder von einem Lokführer geführt werden, rollen fahrplanmäßig. Wöchentlich sind somit 20 Railion-Güterzüge, die mit der Europa-Baureihe 185 bespannt sind, auf der Route Stuttgart - Singen - St. Margarethen - Wolfurt (Vorarlberg) „grenzenlos“ unterwegs und machen so den Schienenverkehr konkurrenzfähiger im Vergleich zum LKW. Der Vorteil: Der grenzüberschreitende Einsatz von Lokführer und Lokomotive spart Zeit und Kosten und gewährleistet hohe Transportqualität aus einer Hand.

Mit dem Asien-Europa-Express von Istanbul nach Köln

Einen Güterzug in vier Tagen möglichst ohne Lokomotivwechsel von Istanbul nach Köln zu bringen – so lautete das ehrgeizige Ziel einer Initiative von Railion, der Güterverkehrsbahn der DB AG, in Zusammenarbeit mit der türkischen Staatsbahn (TCDD) und Siemens Dispolok. Am 9. Mai 2004 verliess der mit zwei Dispolokomotiven bespannte Güterzug den im Grossraum Istanbul gelegenen Bahnhof Halkali. Die Fahrt wurde zu einer Bestandsaufnahme, die aufzeigte, wieviele Steine auf der Fahrt in ein grenzenloses Bahneuropa noch aus dem Weg zu räumen sind.

Die Gesamtfahrzeit betrug 80 Stunden, die beiden Loks fuhren störungsfrei, sonst aber gab es viele Zwangsaufenthalte, die zum grösseren Teil sich bei einem planmässigen Betrieb vermeiden liessen. Der Zug war vor allem mit Haushaltswaren für IKEA beladen.

Mittelfristig streben Railion und die türkischen Staatsbahnen auf der Achse Türkei - Deutschland einen Marktanteil von mindestens 10 % an. Heute liegt dieser bei 1 %, während 36 % auf der Strasse und 47% auf dem Seeweg transportiert werden. Längerfristig haben die Bahnen auch Märkte im nahen und mittleren Osten im Auge.



DB-Chef Hartmut Mehdorn (l.) erhält von TCDD-Generaldirektor Süleyman Karaman eine Plakette.

DVZ Nr. 56, 5/2004; Foto: Kubasek

Andere Verkehrsträger

Mautstart mit 15 cent?

Die europäischen Transportunternehmen und Speditionen müssen sich darauf einstellen, dass die deutsche Lkw-Maut zum 1. Januar 2005 mit einem Kilometersatz von 15 cent startet. Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe rechnet damit, in den kommenden Monaten mit der EU eine gerichtsfeste Regelung zum Harmonisierungsbeitrag für das deutsche Gewerbe zu finden. Gelingt dies, erhöht sich der Mautsatz von den bisher veranschlagten 12,4 auf 15 cent.

Der Harmonisierungsbeitrag soll bekanntlich 600 Mio Euro betragen. Wie das Gewerbe in den Genuss dieser Summe kommt, ist noch offen. Ursprünglich war eine Senkung des Mineralölsteuersatzes im Gespräch gewesen. Lässt sich die EU-Kommission mit ihrem Einverständnis jedoch zu viel Zeit, könnte dies zu technischen Problemen bei Toll Collect führen. Grund: Die zum Mautstart verwendete Software-Version für die Mauterfassungsgeräte in den Lkw (OBU) erlaubt keine nachträgliche Änderung des Mautsatzes.

Diesel-Wagen bekommen in Deutschland Russfilter Auto-Branche einigt sich mit Bundesregierung

Alle in Deutschland neu zugelassenen Diesel-Autos deutscher Hersteller sollen spätestens 2009 mit einem Russpartikel-Filter ausgestattet sein. Im Gegenzug sagte die Bundesregierung Steuervergünstigungen von 2005 an zu. In einem europäischen Alleingang will die Autoindustrie den Russfilter in alle Diesel-Pkw einbauen.

(Die Fa. Peugeot hat es bereits seit längerem vorgemacht! Die Red.)

„Damit werden Diesel-Pkw bis zum Ende des Jahrzehnts faktisch russfrei“, sagte der Chef des Verbandes der Automobilindustrie VDA, Bernd Gottschalk, am 13.7.04 in Stuttgart nach einem Gespräch der VDA-Führung mit Bundeskanzler Gerhard Schröder. Den Ausschlag für die Bereitschaft, den Russfilter nun doch serienmäßig anzubieten, haben offenbar die Wünsche der Kunden gegeben. Gottschalk versprach, dass bei einer steuerlichen Förderung bis Ende 2006 mindestens ein Viertel, bis Ende 2007 bereits 75 % aller Neufahrzeuge in Deutschland mit dem Partikelfilter ausgestattet sein würden. Bis 2008/09 soll er flächendeckend in allen neuen Modellen eingebaut sein.

Im ersten Halbjahr wurden in Deutschland mit 1,656 Millionen Pkw 1,3 Prozent weniger zugelassen als im Vorjahreszeitraum.

Billig Fliegen

Fliegen soll 16 Prozent teurer, Bahnfahrten dafür billiger werden. Ein gemeinsamer Gesetzesantrag von SPD und Grünen im Bundestag sieht vor, dass auf grenzüberschreitende Flüge mit Ausgangspunkt Deutschland erstmals Mehrwertsteuer gezahlt werden soll, während der Mehrwertsteuersatz für den Fernverkehr der Deutschen Bahn von 16 auf 7 % gesenkt werden soll. Unklar ist noch der Startpunkt. Während die Bundesregierung die billigeren Bahn-Tickets ab 1. 1. 2005 fest im Visier hat, könnte sich die Entscheidung über höhere Flugscheinpreise noch hinziehen. Es geht nicht, überall Subventionen abzubauen, sie aber im Luftverkehr beizubehalten. Und die Erlassung der Mehrwertsteuer ist nichts anderes. Beim Flugbenzin hingegen plant die Regierung keinen nationalen Alleingang. In Brüssel wird erwogen, die Mitgliedstaaten und Fluglinien vor die Wahl zu stellen: entweder Kerosinsteuer oder eine Klimaschutzabgabe auf alle Flüge

Das Fliegen war noch nie so billig wie heute. „Billiger als Taxifahren“ das ist der Slogan, der Kunden in die Flugzeuge lockt. Für 29 Euro ans Mittelmeer, für 99 Euro nach Amerika – die Fluggesellschaften überbieten sich, der Markt für Billigflüge wächst unaufhaltsam. Fast jeder dritte Flug in Europa wird im Jahr 2010 bei einer Billig-Fluggesellschaft gebucht werden, derzeit sind es 15 %. Dies schätzt die auf Luftfahrt spezialisierte Beratungsgruppe Boston Consulting Group. Wie kann es sein, dass man günstiger mit dem Flugzeug nach Mallorca kommt als mit der Bahn nach Frankfurt? Das Geheimnis ist der Verzicht. Verzichtet wird auf alles, was „überflüssig“ ist und mit dem Fliegen nichts zu tun hat. Das Beratungsunternehmen Mereer hat zusammengetragen, was „echte“ Billigflieger ausmacht:

Einfaches Produkt: Es gibt keine Mahlzeiten, sondern Getränke und Snacks gegen Bezahlung. Der Sitzabstand ist enger als bei „normalen“ Fluggesellschaften, damit mehr Passagiere Platz haben. Es gibt keine Sitzreservierung, sondern freie Platzwahl. Es gibt auch keine Vielfliegerprogramme und keine eigenen Warteräume auf den Flughäfen.

Klare Positionierung: Die Billiganbieter richten sich an zeitlich flexible Urlauber und an kostenbewusste Geschäftsreisende. Sie fliegen kurze Strecken und pendeln zwischen zwei Flughäfen. Sie nutzen Regionalflughäfen wegen der niedrigen Gebühren und betreiben ein aggressives Marketing.

Niedrige Betriebskosten: Die Gehälter sind weniger üppig als bei traditionellen Fluggesellschaften. Die Kosten für Wartung und Cockpit-Training sind geringer, weil sie nur mit einem Flugzeugtyp fliegen. Die Flugzeuge stehen nur kurze Zeit am Boden, weil die Reinigungszeiten kürzer sind und die Belieferung mit Luftfracht entfällt. Im Vertrieb gibt es wenig Personal, weil der Anteil der Internet-Verkäufe hoch ist.

Die Kosten der Linienflieger sind mit denen der Billiganbieter nicht konkurrenzfähig, so die Berater.

Die Klimaschäden durch den Flugverkehr nehmen zu – stärker als bisher angenommen

Der Luftverkehr schädigt das Klima doppelt so stark wie bislang angenommen. Zu diesem Schluss kommt eine Studie im Auftrag der Europäischen Kommission. Die Experten stellen fest, dass die durch Flugzeugabgase verursachte Wolkenbildung viel kritischer ist als bisher vermutet. Klimawirksam sind danach nicht nur Kondensstreifen, sondern auch Schleierwolken in der Flughöhe von acht Kilometern. Grund für die künstliche Wolkenbildung sind Schwefel- und Russpartikel aus den Flugzeugtriebwerken, an denen die Feuchtigkeit der Luft kondensiert. Die so entstandenen Wolken wirken wie Treibhausgas: Zwar kommen die Sonnenstrahlen durch, doch die Abstrahlung der Erdwärme ins Weltall wird gebremst. Wolken in dieser Höhe spielen beim Treibhauseffekt eine fünfmal so grosse Rolle wie das Kohlendioxid. Hinzu kommt die aufheizende Wirkung von Stickoxiden und Wasserdampf aus den Triebwerken.

Die Ergebnisse der Studie lassen annehmen, dass der Flugverkehr bereits im Jahr 2000 den klimaschädigenden Effekt erreichte, den Experten erst für das Jahr 2020 vorausgesagt hatten. Statt prognostizierter 3,5 % mache der Flugverkehr 9 % der derzeitigen Erderwärmung aus. Dies entspricht ungefähr dem weltweiten Anteil des Autoverkehrs am Klimawandel. Da für den Luftverkehr für die kommenden beiden Jahrzehnte ein vier- bis, fünfprozentiger jährlicher Zuwachs vorausgesagt wird, entwickelt sich der Luftverkehr zum Klimakiller Nummer 1 unter den Verkehrsträgern.

Flughafen Schönefeld darf gebaut werden

Unter strengen Lärmschutzauflagen darf der Flughafen Berlin-Schönefeld zum Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) ausgebaut werden. Die Planfeststellungsbehörde im brandenburgischen Verkehrsministerium genehmigte das Milliarden-Projekt. Während die Wirtschaft den Beschluss begrüßte, wollen die Anlieger das Vorhaben vor dem Bundesverwaltungsgericht stoppen. Der Flughafen BBI fasst den bisher auf drei Airports verteilten Luftverkehr in der Hauptstadtregion zusammen. Tempelhof schließt am 31. Oktober; Tegel wird von BBI abgelöst. Nachdem die zunächst geplante Privatisierung des neuen Flughafens gescheitert war, bauen und betreiben der Bund sowie die Länder Berlin und Brandenburg den Flughafen jetzt selbst. Dem Planfeststellungsbeschluss zufolge wird für BBI eine der in Schönefeld bestehenden Landebahnen verlängert und eine neue angelegt. Die Betreiber gehen davon aus, dass 2006 mit dem Bau begonnen werden kann. Von 2010 an sollen zunächst 20 Millionen Fluggäste pro Jahr abgefertigt werden.

Beim Lärmschutz bekamen die Betreiber deutlich schärfere Werte vorgeschrieben, als sie beantragt hatten. Zwischen 22 und 6 Uhr dürfen nur lärmreduzierte Flugzeuge starten oder landen. Davon betroffen sind insgesamt 42 000 Anlieger.

Die Kosten werden auf 1,7 Mrd Euro geschätzt. Die Finanzierung ist noch unklar.

Binnenschifffahrt verlor 2003 12 Mio t

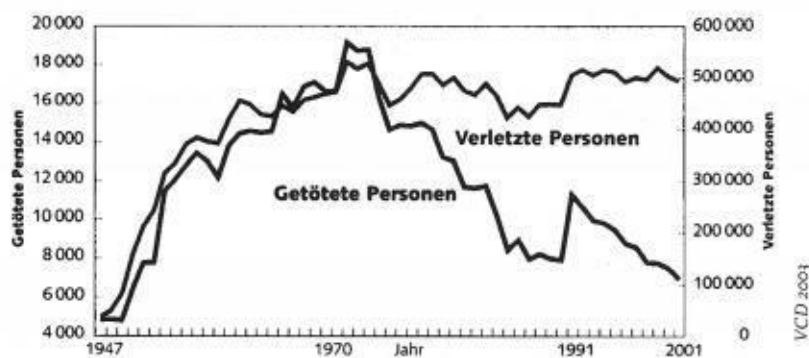
Wegen lang anhaltenden Niedrigwassers wurden 2003 deutlich weniger Güter auf deutschen Wasserstraßen transportiert als im Vorjahr. Das Aufkommen summierte sich auf 220 Mio t, 11,7 Mio t oder 5,1 % weniger als im Vorjahr, teilte das Statistische Bundesamt mit. Es war der dritte Rückgang in Folge seit dem Rekordjahr 2000. Damals wurden 242 Mio. t befördert.

Die Transportleistung ging 2003 sogar um 9,4% auf 58,154 Mrd tkm zurück. Der Anteil der deutschen Binnenschiffer am Gesamtaufkommen schrumpfte auf 36 %.

In den ersten fünf Monaten dieses Jahres ist das Transportaufkommen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum nahezu stabil geblieben, heißt es in einer vorläufigen Schätzung der Statistiker. Die Transportleistung indes ist aber mit einem Minus von knapp 3 % weiter rückläufig.

Der grösste Nutzniesser des Niedrigwassers war Railion der DB, die den grössten Teil der auf dem Wasser nicht beförderbaren Güter übernahm.

Verkehrstote und -verletzte in Deutschland 1947 – 2001



Auto-Umweltliste des VCD

Der VCD hat auch in diesem Jahr wieder eine Auto-Umweltliste veröffentlicht und zwar in seinem Heft 3/2004. Wir geben Ihnen die besten 10 Autos bekannt:

| | |
|--|------|
| 1. Toyota Prius | 8,30 |
| 2. Daihatsu Cuore 1.0 Plus | 7,79 |
| 3. Opel Corsa Eco 1.0 Twinport Ecotec Easytronic | 7,76 |
| 4. Toyota Yaris 1.0 ECO | 7,63 |
| 5. Suzuki Alto | 7,43 |
| 6. Daihatsu Sirion 1.0 Plus | 7,36 |
| 7. Honda Civic IMA | 7,33 |
| 8. Opel Astra 1.6 CNG Caravan2 | 7,23 |
| 9. Fiat Punto 1.2 8V Natural Power | 7,23 |
| 10. Opel Corsa 1.0 Twinport Ecotec | 7,19 |

Ausland

Die Regionalisierung des SPRVs in Frankreich

Als Schienenpersonenregionalverkehr (SPRV) werden in Frankreich die Züge des Regionalverkehrs bezeichnet, die innerhalb der französischen Regionen beziehungsweise in maximal zwei angrenzenden Regionen verkehren, sowie an die Stelle dieser Züge getretene Linienbusverkehre. Die SNCF bezeichnet diese Züge als „Trains Express Régionaux“ (TER). Diese Züge werden ganz überwiegend von Pendlern zwischen Wohnsitz und Arbeit oder Studienort benutzt. S-Bahn-Züge werden hingegen meist von den Gemeinden oder Agglomerationen (Gemeindeverbänden) betrieben, dies hängt aber vom Einzelfall ab. Ein wichtiger und offenbar erfolgreicher Bestandteil der französischen Bahnreform war, die Organisations- und Finanzierungshoheit für diese Züge vom Zentralstaat auf die Regionen zu übertragen.

Die Übertragung der Finanzhoheit für den SPRV auf die Regionen ist ein unverzichtbares Element eines effektiven Aufgabentransfers. Der SPRV stellt eine klassische Aufgabe staatlicher Daseinsvorsorge dar, denn er kann aller Erfahrung nach nicht nach rein unternehmerischen Grundsätzen betrieben werden. Die Erlöse aus Beförderungsentgelten im SPRV decken in Frankreich derzeit durchschnittlich nicht mehr als 30 % der Ausgaben. Der SPRV ist deswegen auf Zuschüsse der öffentlichen Hand angewiesen. Diese Zuschüsse wurden bislang vom Staat direkt an die SNCF überwiesen. Mit der Regionalisierung werden nun die Regionen Empfänger der staatlichen Zahlungen, die die Mittel unter den in den Konventionen festgelegten Bedingungen an die SNCF als Gegenleistung für ihre Verkehrsleistungen weiterreichen.

Es sind drei Arten von Finanzhilfen des Zentralstaats für die Regionen vorgesehen:

1. eine Ausgleichszahlung für die durch die TER-Züge eingefahrenen Betriebsverluste,
2. einen Zuschuss für die Erneuerung des Rollmaterials

und

3. eine Zahlung zum Ausgleich für die durch den Zentralstaat vorgeschriebenen Sozialtarife (für Behinderte, Jugendliche und ähnliche Gruppen). Zusätzlich beteiligt sich der Staat in einem Fünf-Jahres-Programm an der Modernisierung der Regionalbahnhöfe.

Die Höhe der Zahlungen wurde auf Basis der im Jahr 2000 bestehenden Transportleistungen nach einer Anhörung der Regionen festgelegt.

Die Regionalisierung bezieht sich nicht auf die Eisenbahninfrastruktur. Sie bleibt auch finanziell Aufgabe des Zentralstaats. Dies verbietet aber nicht den Regionen, sich an der Finanzierung von Infrastrukturen zu beteiligen, die auch für den TER-Verkehr von Interesse sind. Allerdings müssen die Regionen selbst nach einer Finanzierungsbeteiligung die üblichen Gebühren für die Nutzung der Infrastruktur durch die TERs mittelbar über die SNCF an RFF, den staatlichen Eigner der Infrastruktur, entrichten.

Die Aufgabe der SNCF beschränkt sich fortan darauf, den von der Region definierten Verkehr mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln durchzuführen und die Regionen bei der Erstellung der Verkehrspläne zu beraten. Die Beratungsfunktion ist praktisch von großer Bedeutung, weil den Regionen häufig das eisenbahnerische Fachwissen fehlt, das unverzichtbar ist, um die Befugnisse als Organisator und Besteller des SPRVs effektiv ausüben zu können.

Nach drei Jahren der vollständigen Regionalisierung des Schienenpersonenregionalverkehrs kann eine erste, für den Benutzer positive Bilanz gezogen werden: Der in den Konventionen für den Zeitraum ab 2002 vereinbarte Leistungsumfang (in Zugkm) liegt um vier % über dem vorherigen Niveau. Insgesamt hat das Angebot zwischen 1997 und 2002 von TER-Zügen um 24,6 % zugenommen. Die lange praktizierte Stilllegung von Strecken konnte gestoppt werden und einige vor der Regionalisierung stillgelegte Strecken wurden sogar reaktiviert. Die lange vernachlässigten, nun aber wieder aufgenommenen Investitionen in den Fahrzeugpark haben einen neuen Typ von Zügen, die speziell auf den Regionalverkehr ausgerichtet sind, hervorgebracht. Neue Modelle sind vielerorts an die Stelle eines veralteten Fahrzeugparks getreten. Diese Verbesserungen hatten allerdings ihren Preis für die öffentliche Hand: Von 2001 auf 2002, dem ersten Jahr der Regionalisierung, wurden allein die für den Betrieb bestimmten öffentlichen Mittel von Staat und Regionen um 15 % erhöht. Die Kosten der SNCF pro Zugkm im SPRV bleiben aber hoch.

Die Regionalisierung des Schienenpersonenregionalverkehrs in Frankreich zeigt, dass erhebliche Qualitätsverbesserungen des Schienenverkehrs auch mit einem Monopolanbieter möglich sind. Dies scheint allerdings die Bereitschaft der öffentlichen Hand vorauszusetzen, die zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel erheblich aufzustoßen.

Dass die SNCF auch im Schienenpersonenregionalverkehr

dem Wettbewerb nicht entkommt, wird ohnehin von seiten der Europäischen Kommission vorbereitet, die eine Reform der Richtlinie 1191/69/EWG vorschlägt, nach der nahezu jede Schienenpersonentransportleistung öffentlich zum Wettbewerb ausgeschrieben werden soll.

Staatsvertrag zum Brenner-Basistunnel

Die Verkehrsminister Österreichs und Italiens, Hubert Gorbach und Pietro Lunardi, haben am 30. April 2004 in Wien den Staatsvertrag zur Verwirklichung des Brenner-Basistunnels unterzeichnet. Darin wird die Vorgehensweise für die zweite Projektphase, das ist die Erarbeitung der detaillierten Planungsunterlagen bis hin zur Genehmigung des Bauvorhabens, festgelegt. Bis zum Jahr 2006 soll ein baureifes Projekt vorliegen und bis zum Jahr 2015 der Basistunnel fertiggestellt werden. Der Brennerbasistunnel gilt als Kernelement der Eisenbahnverbindung Berlin - Verona/Mailand - Bologna - Neapel - Messina.

Ab Oktober 2004 soll die Brenner Basistunnel AG als Europäische Aktiengesellschaft (SE) gegründet werden, in die zwei Projektgesellschaften auf österreichischer und auf italienischer Seite verschmolzen werden. Der Sitz der Baugesellschaft wird vorerst Bozen sein. Nach Fertigstellung des Tunnels soll die Betreibergesellschaft nach Innsbruck ziehen. Im österreichischen Infrastrukturministerium hofft man, aus der EU-Kofinanzierung für Transeuropäische Netze (TEN) mehr als 20 % der Gesamtkosten zu bekommen, die möglicherweise von den EU-Verkehrsministern für Projekte besonderer Priorität zugestanden werden.

Nach Unterzeichnung des Vertrags können jetzt die Detailplanungen und auch die von der EU bei solchen Grossprojekten zwingend vorgeschriebene Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) beginnen. Das Geld für die beiden Arbeiten – insgesamt etwa 90 Millionen Euro – kommt von der EU-Kommission in Brüssel, die das Transit-Projekt als wichtigen Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) sieht.

Der Zuschuss aus Brüssel ist – gemessen an den Gesamtkosten des Tunnelneubaus – klein. Allein für die etwa 55

km lange Tunnel-Doppelröhre zwischen Innsbruck und Franzensfeste (Fortezza) in Südtirol sind nach heutigem Kostenstand rund fünf Mrd Euro veranschlagt. Hinzu kommen weitere etwa zwölf Mrd Euro für die nördlichen und südlichen Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel. Unterm Strich sind es also etwa 17 Milliarden Euro.

Die GRV wundert sich, dass die Bundesrepublik Deutschland nicht beteiligt ist, obwohl sie die grösste Nutzerin des Tunnels sein dürfte.

Für den Brenner Basistunnel wird Betreibergesellschaft gegründet

Es geht gleich weiter mit dem Projekt Brenner Basistunnel: So wurde am 27.7. in Wien die Brenner Basistunnel AG (BBT) gegründet. Aufgabe der neuen Gesellschaft ist es, die seit fünf Jahren laufenden Planungen des Tunnelprojekts voranzutreiben. Den Vorstand der AG übernimmt interimistisch Johann Herdina (47), der bisher als Geschäftsführer der Brennereisenbahn GmbH tätig war.

Die Gründung der BBT-AG ist nur ein Zwischenspiel: Zum 1. Oktober dieses Jahres soll die Gesellschaft mit ihrem italienischen Pendant verschmolzen werden.

In der Planungsphase wird die BBTAG ihren Sitz in Innsbruck haben. Gleichzeitig wird eine Außenstelle in Bozen (Südtirol) eingerichtet. Während des Baus des Tunnels verlegt die Gesellschaft dann ihren Sitz nach Bozen.

Die GRV hofft, dass nach so vielen Anläufen es sich jetzt um den endgültigen Startschuss zur Realisierung des Projektes handelt, vor allem dann, wenn Italien und Österreich an einem Tisch sitzen werden.

Rom und Paris errichten Bahn durch die Alpen

Frankreich und Italien haben eine Grundsatzvereinbarung über den Bau einer Eisenbahnverbindung durch die Alpen geschlossen. Die Regierungschefs Jean-Pierre Raffarin und Silvio Berlusconi unterzeichneten am 5.5. in Paris ein Memorandum über die Finanzierung der schätzungsweise 13 Milliarden Euro teuren Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Lyon und Turin, deren Herzstück ein 52 km langer Alpentunnel wird. Die Europäische Union soll ein Fünftel der Gesamtkosten der 280 km langen TGV-Verbindung mit 46 Tunneln beisteuern. Die Inbetriebnahme ist zwischen 2015 und 2018 vorgesehen.

Die GRV wundert sich, dass Italien sich an einer zweiten Tunnelstrecke durch die Alpen finanziell beteiligen kann.



Tschechien: Der internationale Schienengüterverkehr wächst

Die Investitionspolitik der Eisenbahninfrastrukturverwaltung der Tschechischen Republik, SZDC s.o., beginnt sich auszuzahlen. Generaldirektor Jan Komarek sagte, dass seit 1994 rund 260 Mio. Euro aus den verschiedenen EU-Förderprogrammen in zahlreiche Einzelprojekte des tschechischen Eisenbahnsektors innerhalb des paneuropäischen Korridors IV geflossen seien. Weitere Projekte werden bis 2005 folgen.

Von 1994 bis 2003 stieg die Zahl der Güterzüge, die Decin an der deutsch-tschechischen Grenze passierten, um 56 % von 10 024 auf 15 649 Züge pro Jahr. In Breclav an der tschechisch-österreichischen/slowakischen Grenze war der Zuwachs mit einem Plus von 79 % noch größer (1994: 11840 Züge; 2003: 21157 Züge).

Trotz der verbesserten Infrastruktur sind die Wachstumsraten nationaler Eisenbahngüterverkehre in Tschechien noch unbefriedigend. Nach jahrelangen Rückgängen gibt es mit Steigerungsraten von 1 bis 2 % jährlich erst seit kurzem wieder einen moderaten Zuwachs. Dagegen machen die internationalen Verkehre heute fast zwei Drittel des Bahntransports aus. Ihr Anteil hat sich von 45,2 % im Jahr 1994 auf 61,4 % im Jahr 2003 erhöht.

Insgesamt wurden im Schienengüterverkehr 2003 rund 95,1 Mio. t Güter (2002: 94,2 Mio. t) befördert. Davon wurden rund 11,1 % von privaten Gesellschaften und 88,9 % von der CD AG abgefahren.

Fiat setzt wieder auf die Schiene

Der italienische Automobilhersteller Fiat hat sein logistisches Konzept grundlegend geändert. Nach einer eingehenden Kosten- und Qualitätsanalyse hat sich das Unternehmen entschieden, künftig die Neuwagen wieder in erster Linie per Bahn an ihre Bestimmungsorte zu spedieren. Mit der Abwicklung des Auftrags beauftragte Fiat die FS-Tochter Trenitalia, die mit dem Spezialwaggonunternehmen Sifta zusammenarbeitet.

Von Italien aus fahren die Züge auf drei Hauptachsen nach Deutschland, Frankreich und in einige osteuropäische Länder (Polen, Tschechien, Ungarn). In umgekehrter Richtung besteht eine Direktverbindung mit dem polnischen Fiat-Werk in Tychy, von wo aus künftig nicht nur Pkw wie das neue Panda-Modell, sondern auch Bauteile und Motoren nach Italien befördert werden. Das jährliche Aufkommen auf diesen Trassen beläuft sich zurzeit auf rund 350 000 Neuwagen. Mit dem neuen Auftrag ist Fiat zum wichtigsten Kunden von Trenitalia Cargo geworden.

LKW-Maut in Österreich läuft reibungslos

Das System lief von Anfang an praktisch reibungslos. In den ersten 100 Tagen wurden 190 Mio Euro eingenommen, was den prognostizierten Einnahmen entspricht. Die Mautprellerquote ist mit 1,8 % gering. Der Ausweichverkehr geht kontinuierlich zurück und verschwindet schliesslich nahezu. Euroypass, ein 100%iges Tochterunternehmen der italienischen Autostrade arbeitet mit Mikrowellentechnologie und ist mit dem Schweizer System interoperabel. Die Einrichtungszeit nahm etwa ein Jahr in Anspruch.

Slowenien für die EU gut gerüstet

Der Güterverkehr hat sich weiter zugunsten der Strasse entwickelt. Vom Gesamtverkehrsaufkommen in Höhe von 68,5 Mio t für 2003 entfielen 48,2 Mio.t (über 70 %) auf den Lkw. Das sind 10,2% mehr als 2002. Deshalb genießen Ausbau und Modernisierung des Strassennetzes hohe Priorität. Seit Beginn des Strassenbauprogramms in 1994 entstanden 276,6 km Autobahn und andere Strassen. Wegen knapper Finanzmittel kann eine Reihe von Projekten allerdings erst in den Jahren 2007/2008 fertiggestellt werden.

Die Gestaltung der Transportkorridore hat auch bei den Infrastrukturprojekten der Bahngesellschaft Slovenske Zeleznice (SZ) Vorrang. Zu den wichtigsten Infrastrukturprojekten zählt der Bau eines zweiten Gleises an der 16 km langen Strecke Maribor-Sentilj (österreichische Grenze), um höhere Geschwindigkeiten zu erreichen. Auf der gegenüberliegenden österreichischen Seite wird die Rekonstruktion der Trasse Graz-Spielfeld (Steiermark) geplant. Das Vorhaben gilt als dringende Notwendigkeit für eine bessere Anbindung Österreichs an den Adria-Hafen Koper.

Der slowenische Abschnitt der Strecke Triest-Koper-Ljubljana-Budapest soll von 2005 bis 2006 elektrifiziert werden. Zudem setzten Behörden in Ljubljana mit Unterstützung Italiens durch, dass die Verlegung eines 34 km langen zweiten Gleises der Bahnverbindung zwischen dem Hafen Koper und Divaca auf die sogenannte Quicklist der von der EU geförderten Transportprioritäten gesetzt wurde.

Im Juni vergangenen Jahres billigte das Parlament das Eisenbahngesetz, das die Umwandlung der SZ in eine Holding mit drei Unternehmen vorsieht: Infrastruktur-/Transportmanagement, Passagierbeförderung und Güterverkehr. Der Bereich Güterverkehr nimmt seit 2002 zu. Das Volumen wuchs 2003 um 5,7 %. Damit liegt die Gütertransportquote der Bahn am gesamten Transportvolumen des Landes bei 25 % (EU-Durchschnitt: 15 %).

Für Umsatz sorgt immer stärker der seit 2000 wachsende Transitverkehr.

Nach den jüngsten Zahlen aus 2002 verzeichnete dieser Bereich einen Zuwachs um fast 13 % auf 7,7 Mio. t.

Vorläufige Berechnungen gehen davon aus, dass für 2003 nach Jahren wirtschaftlicher Talfahrt erstmals wieder schwarze Zahlen in der Gesamtbilanz erscheinen. Schrittweise sollen neue Geschäftsfelder für Güterverkehre erschlossen werden. So startet seit Anfang September vergangenen Jahres eine Ganzzugverbindung auf der Relation Ljubljana - München. Seit März dieses Jahres wird ein Ganzzugverkehr zwischen Ljubljana und Bologna angeboten.

Schweiz Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist fertiggestellt

Nach siebenjähriger Bauzeit sind die Arbeiten auf der Bahn2000-Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist Ende April beendet worden. Die 45 km lange Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist und die in Wanzwil abzweigende, 10 km lange Ausbaustrecke nach Solothurn ist das Herzstück des Angebots „Bahn 2000“ der SBB und kostete 1,6 Mrd. CHF.

Mit der Übernahme der Strecke werden die SBB eine mehrmonatige Testphase starten. Die Betriebsbewilligung durch das Bundesamt für Verkehr wird im Oktober erwartet. Ab dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 werden die Fernverkehrszüge zwischen Bern und Basel, Zürich sowie Luzern mit Tempo 160 die Neubaustrecke befahren. Die Neigezüge Biel - Solothurn - Zürich verkehren zusätzlich über die Ausbaustrecke.

Der Bosphorus-Tunnel

Ein Eisenbahntunnel soll in einigen Jahren in Istanbul den Bosphorus unterqueren und eine neue Schienenverbindung zwischen Europa und Asien schaffen. Derzeit überqueren bereits zwei Strassenbrücken die Meerenge zwischen dem Schwarzen und dem Ägäischen Meer. Güterwagen werden zwischen dem europäischen Bahnhof Sirkeci und dem asiatischen Bahnhof Haydarpasa mit Trajektschiffen befördert.

Der einröhrige, zweigleisige, 13,7 km lange Bosphorus-Tunnel wird auf einer Strecke von 1,3 km und in einer Tiefe von 55 m unter dem Meer hindurchführen. Der erste Spatenstich erfolgte am 9. Mai 2004; ein japanisch-türkisches Konsortium soll den Tunnel bis 2008 fertigstellen. Gleichzeitig sollen die Bahnstrecken im Grossraum Istanbul modernisiert und teilweise um ein drittes Gleis erweitert werden, um im Hinblick auf die Bosphorus-Unterquerung genügend Kapazität zu haben. Im Personenfernverkehr ist der Tunnel insbesondere im Zusammenhang mit der geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Ankara von Bedeutung. Im Güterverkehr rücken nebst dem asiatischen Teil der Türkei Länder wie Iran, Irak, Syrien oder die Kaukasus-Staaten näher an Europa.

Damit der Tunnel für den Güterverkehr von Nutzen ist, müssten die Zufahrtsstrecken ausgebaut werden. Während in Richtung Osten nach der Realisierung der Neubaustrecke nach Ankara keine Kapazitätsprobleme bestehen dürften, gibt es im Westen für die einspurige Strecke nach Edirne und weiter nach Bulgarien derzeit keine konkreten Ausbaupläne.

Schweiz erhöht LSVA

Von Januar 2005 an wird die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz um rund 50 % angehoben. Darauf weisen die Schweizerischen Branchenverbände Astag und SpedLogSwiss sowie die Verladerorganisation Swiss Shippers' Council in einer gemeinsamen Erklärung hin.

Die Transportbranche – so die Verbände – könne diese fiskalische Zusatzbelastung nicht selbst tragen, da die Optimierungspotenziale der Verkehre ausgereizt seien. Daher müsse der Aufschlag in voller Höhe an die Kunden weitergegeben werden.

Kurzberichte

S-Bahn München: Anbindung der Messe

Der Herausgeber der GRV-Nachrichten hatte in einem Gutachten 1988 vorgeschlagen, die neue Messe München in Riem mit einer S-Bahn zu erschliessen. Der damalige Oberbürgermeister Kronawitter hatte seinerzeit meinen Vorschlag begrüsst, weil er die Landeshauptstadt München vor allem vom Auslastungsrisiko (in Zeiten ohne Messeveranstaltungen) befreit hätte. Sieger blieb die Lobby der U-Bahnbauer, die dazu von der damaligen Messeleitung unterstützt wurden. Sie nahmen damals zwei Mängel in Kauf: Die Messe kann nicht direkt vom Flughafen erreicht werden und später musste ein teurer Gleisanschluss von München-Riem aus für die Präsentation von Schienenfahrzeugen gebaut werden.

Überraschender Weise enthält ein Verkehrsplan bis 2015 einen „S-Bahn-Schwenk“ zur Messe (SZ vom 23.6.04). Das heisst, dass jetzt der Gedanke einer unmittelbaren Verbindung der Messe mit dem Flughafen für notwendig gehalten wird. Dieser könnte ohne sehr grosse Aufwendungen hergestellt werden. Pro Bahn schreibt dazu: „Der Standort der neuen Messe hat ähnliche Verkehrsprobleme wie das Stadion in Fröttmaning. Insbesondere, weil der Stadt ein U-Bahn-Anschluss wichtiger war als ein S-Bahn-Anschluss, ist die Messe aus dem Umland und von vielen Münchener Stadtteilen mit dem ÖPNV mittels eines Umweges durch das Stadtzentrum erreichbar. Die Folge ist, dass deutlich mehr Besucher mit dem Auto anreisen und bei Grossmessen ein entsprechendes Verkehrschaos erzeugen.“

Internationale Zulassung der K-Sohlen für lärmreduziertes Bremsen bei Güterzügen

Der Ausschuss Technik und Forschung des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) sprach bei seiner Sitzung im Oktober die Zulassung der Verbundstoff-Bremssohle (K-Sohle) für den internationalen Güterverkehr aus.

Dieser neuen Bremssohlentyp wird außerdem schrittweise die Graugusssohlen, heute eine Hauptlärmquelle im Schienenverkehr, ablösen. Diese Entscheidung steht im Einklang mit der von der EU-Arbeitsgruppe „Schienenverkehrslärm“ verfolgten Strategie, im Streben nach maximaler Wirtschaftlichkeit den Lärm an der Quelle zu bekämpfen.

Die Verkehrsminister Dänemarks und Deutschlands haben im Juni eine gemeinsame Erklärung zur weiteren Zusammenarbeit bei der **Weiterentwicklung einer festen Fehmarnbelt-Querung** unterzeichnet. Die Brücke, die Fahrbahnen für Strasse und Schiene erhalten soll, wird vsl. 4 Mrd Euro kosten. Die Finanzierung bleibt die Schlüsselfrage. Die Auswirkungen auf die Umwelt sind noch ungeklärt. Dänemark hofft, dass die Brücke 2015 fertig werde. Ein Aktionsbündnis der Bewohner von Fehmarn fürchten den Verlust von 1400 Arbeitsplätzen im Fährhafen und in der Touristikwirtschaft.

Prograns/ZEW prognostizieren für die zweite Jahreshälfte 2004:

Strassengüterverkehr:

Das Verkehrsaufkommen wird sich kaum ändern, aber im Verkehr mit Osteuropa werden Zuwächse erwartet. Die Preise könnten eher sinken.

Schienengüterverkehr:

Trotz des guten Jahres 2003 (Wachstum 4%) traut man der Schiene kein weiteres Wachstum zu. Ausnahme ist der Verkehr mit Osteuropa, wo der Anteil der Schiene am gesamten Gütertransport heute noch höher liegt als in Westeuropa. Die Preise bleiben stabil.

Binnenschifffahrt:

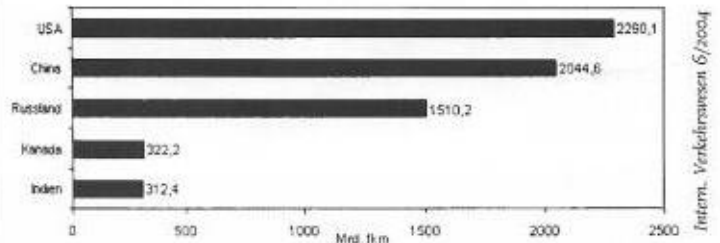
Es wird kein Wachstum erwartet. In Richtung Osteuropa rechnen 10% der Befragten mit starkem Wachstum. Bei den Frachtraten werden kaum Veränderungen erwartet.

Kombinierter Verkehr:

Starkes Wachstum im Osteuropaverkehr, sonst aber unveränderte Transportmengen. Nur noch moderater Preisanstieg.

Am 15. Dezember 2003 nahmen der deutsche Verkehrsminister Manfred Stolpe und der DB-Chef Hartmut Mehdorn im Beisein des russischen Botschafters den **ersten**

Kurswagen aus der russischen Enklave Kaliningrad (früher Königsberg) im Bahnhof Berlin-Lichtenberg in Empfang. Diese Ankunft symbolisiert gleichzeitig die Wiederaufnahme des Direktpersonenverkehrs zwischen den beiden Städten. Stolpe würdigte das Engagement der beteiligten Bahnen aus Russland, Weißrussland, Polen und Deutschland zur Verbesserung des internationalen Eisenbahnverkehrs zwischen ihren Ländern.



Die Grafik zeigt die Güterverkehrsleistungen grosser Eisenbahnen im Vergleich. (Das Bezugsjahr dürfte wohl 2002 sein.)

Beim **Transrapid in München** gibt es eine grosse Finanzierungslücke. Im Februar 2003 hatte man noch mit einem Finanzplan von 1,6 Mrd Euro gerechnet. Nunmehr werden die Kosten auf 1,85 Mrd Euro beziffert.

In Aussicht gestellt sind bisher vom Bund nur 550 Mio und vom Freistaat 200 Mio Euro. Es fehlen also mindestens 600 Mio Euro. Dazu müsse noch geklärt werden, welche Gewinne oder Verluste die Betreiberin - DB AG - einfahren werde.

10 Jahre alt wurde am 6.5.04 der Eurotunnel unter dem Ärmelkanal. In England hatte man lange versäumt, den Tunnel mit einer Hochgeschwindigkeitstrasse an London anzubinden. Fertig ist diese Trasse auch heute noch nicht. Der Tunnelbetrieb verläuft im Reise- und im Güterverkehr praktisch reibungslos.

15 Mrd Euro und damit doppelt so viel als geplant hat der Tunnel gekostet. Leider waren auch die Prognosen überzogen. Statt der erhofften 16 Mio Passagiere benutzten 2003 gerade einmal 6,3 Mio den Tunnel. Sonderangebote der Kanalfähren oder Billigflieger wie Ryanair haben sich als mächtige Konkurrenz erwiesen. Im Güterverkehr wurden nur 1,7 Mio t transportiert, prognostiziert waren 7 Mio t. Und Chefwechsel bei der Betreibergesellschaft machen den Tunnel auch nicht profitabel. Subventionen schliesst man in London und Paris aus.

Trotz der enormen finanziellen Schiefelage wird der Verkehr auch künftig unter dem Kanal rollen.

HGV-Strecke in Süd-Korea eröffnet

In Süd-Korea begann am 1. April das Hochgeschwindigkeitszeitalter. An diesem Tag wurde mit Seoul - Daegu (281 km) der erste Abschnitt der 412 km langen Strecke von Seoul nach Busan für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Der erste Zug verliess Seoul um 5.30 Uhr und



Busan 5.05 Uhr. Der restliche Abschnitt bis Busan soll Anfang 2008 eröffnet werden. Bis dahin werden die KTX-Züge die konventionelle Strecke von Daegu nach Busan nutzen. Eingesetzt wird der TGV; er erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h.

Personalia

Gregor Janssen, Bundesvorsitzender des Verbandes Deutscher Eisenbahningenieure, vollendete am 25.6.04 sein 60. Lebensjahr.

Rainer Latsch, ist seit dem 1.5. Konzernbevollmächtigter der DB AG für das Land Nordrhein-Westfalen. Er ist Nachfolger von Wolfgang Maurer

Dr. Nikolaus Breuel hat mit Wirkung vom 1.6.04 die Leitung des Ressorts Fernverkehr in der DB Personenverkehr AG übernommen.

Dipl.-Ing. Hans Georg Raschbichler, Geschäftsführer der Transrapid International, wurde für seine Verdienste um den Transrapid am 28.4.04 mit dem Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet.

Ernst Haar, von 1979 bis 1988 Vorsitzender der damaligen Gewerkschaft GdED und ab 1972 unter den Verkehrsministern Georg Leber und Kurt Gscheidle Parlamentarischer Staatssekretär, ist nach langer Krankheit am 25.5.04 verstorben. Der Herausgeber der GRV-Nachrichten hat in der gleichen Zeit im Bundesverkehrsministerium als Referent in der Eisenbahnabteilung Ernst Haar als fairen, liebenswürdigen und engagierten Kämpfer für die Bahn gekannt und trauert mit vielen anderen um den Verstorbenen.

Joachim Fried wurde vom Vorstand der DB AG am 1.6.04 zum Konzernbevollmächtigten für Europäische Angele-

genheiten und Wettbewerb ernannt.

Dr. Alexander Hedderich, bisheriger Wettbewerbsbeauftragter, hat die Leitung der Konzernentwicklung der DB übernommen.

Dr. Susanne Wegerhoff leitet den Bereich Kommunikation der DB. Sie ist Nachfolgerin von Dieter Hühnerkoch, der aus persönlichen Gründen ausgeschieden war.

Norbert Hinrichs ist neuer Konzernbevollmächtigter für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein. Er löst Heiner Latsch ab, der nach Nordrhein-Westfalen gewechselt ist.

Ragnar Nordström ist seit 1.5.04 neuer Vorsitzender der Geschäftsführung der Connex Verkehr GmbH. Er leitet gemeinsam mit Hans Leister die Geschäfte der Connex-Gruppe in Deutschland. Letzterer ist bereits seit April 2001 als Geschäftsführer der Connex Regiobahn GmbH für den Geschäftsbereich des Schienenpersonenverkehrs verantwortlich. Sein Tätigkeitsschwerpunkt ist künftig die Geschäftsentwicklung im ÖPNV.

Wilhelm Bonse-Geuking (63), Vorstandsvorsitzender der BP-AG wurde zum Vorsitzenden des Deutschen Verkehrsforums gewählt und ist Nachfolger von Heinz Dürr, der Ehrenvorsitzender wurde.

Christoph Franz, ehemaliges Vorstandsmitglied der DB AG, ist neuer Chef der Schweizer Fluglinie Swiss.

Prof. Heinz Maria Oeftering ist am 18.5. im Alter von 100 Jahren in Frankfurt/Main verstorben. Er leitete von 1957 bis 1972 die Deutsche Bundesbahn und war anschließend Präsident ihres Verwaltungsrates.

Elio Catania ist neuer Vorstandsvorsitzender der italienischen Staatsbahnen. Er leitete bisher die Italientochter von IBM und löst Giancarlo Cimoli ab, der die angeschlagene Fluggesellschaft Alitalia wieder auf Kurs bringen soll.

Prof. Dr.-Ing. Paul Baron ist am 12.4. im Alter von 71 Jahren verstorben. Er wirkte von 1996 bis 1999 als Präsident der Deutschen verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft und leitete lange das verkehrswissenschaftliche Seminar.

Dr. Rainer Maria Gohlke wurde am 29.7.04 70 Jahre. Ab Dez. 1981 wurde Gohlke Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bundesbahn. Im April 1991 trat er in die Geschäftsführung des Südd. Verlages ein, 1993 übernahm er dort den Vorsitz, den er bis 2000 innehatte. Unter seine Bahnära fiel die Entscheidung für den Bau des ICE.

Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzer der DB AG, ist von der Europäischen Kommission am 1.7.04 zum Mitglied des Verwaltungsrates der Europäischen Eisenbahngesellschaft ernannt worden.

Leserzuschrift

Zu der Leserzuschrift in GRV-Nachrichten Nr. 65/66 von Volkhard Jung: **Neubaustrecke Stuttgart - Ulm: Ja! Aber Stuttgart 21 nur als modernisierter Kopfbahnhof** nimmt Herr Manfred Poethke, DB ProjektBau GmbH, Niederlassung Südwest wie folgt Stellung:

Das Projekt **Stuttgart 21** umfasst neben der Umgestaltung des Stuttgarter **Bahnknotens** mit neuem Durchgangsbahnhof an Stelle des heutigen Kopfbahnhofs den Bau von ca. 60 km neue **Strecken**, davon ca. 30 km neue Schnellfahrstrecke (SFS) zwischen Feuerbach und Wendlingen. Im Zuge der neuen SFS Stuttgart - Wendlingen ist beabsichtigt, den **Landesflughafen** in Echterdingen an das europäische **Hochgeschwindigkeitsnetz** anzubinden. Dieser umgestaltete **Bahnknoten** ist geeignet, die Leistungsfähigkeit sowohl für den Fern- als auch den Regionalverkehr deutlich zu erhöhen.

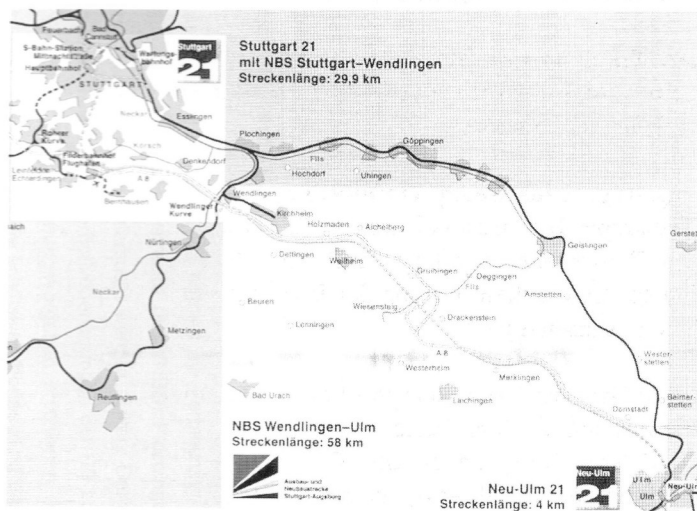
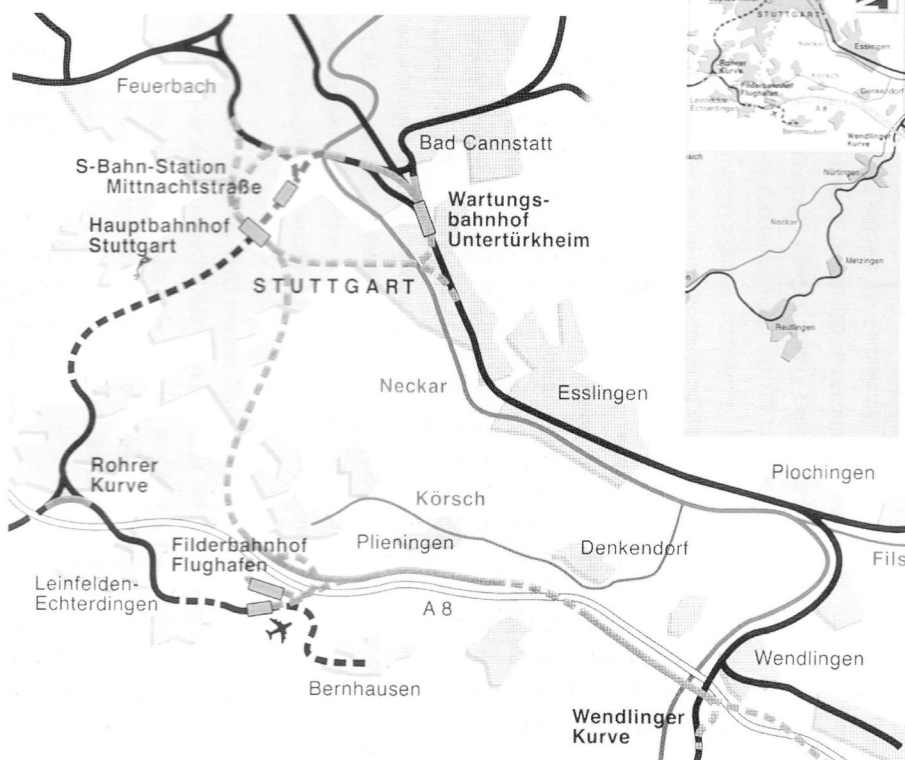
So hat Professor Gerhard Heimerl am Verkehrswissenschaftlichen Institut an der Universität Stuttgart nach den Regeln der BVWP-Planung und der standardisierten Bewertung für ÖPNV-Massnahmen für das Projekt Stuttgart 21 einen Nutzen-Kosten-Indikator $> 2,5$ ermittelt, dem ein solcher von lediglich 1,1 für die Variante „Lean“ gegenübersteht. Variante „Lean“ sieht die Beibehaltung und Ertüchtigung des Stuttgarter Kopfbahnhofs vor, sie wurde im Raumordnungsverfahren und auch in den bereits erörterten Planfeststellungsabschnitten zum Projekt Stuttgart 21 neben weiteren Varianten eingehend untersucht, bewertet und verworfen.

Wenn die Haushaltslage in Bund und Ländern als Argument für die Beibehaltung des Kopfbahnhofs angeführt wird, ist darauf hinzuweisen, dass die Aufwendungen für die Einbindung des Stuttgarter Kopfbahnhofs in die NBS und seine Ertüchtigung annähernd so aufwendig sind, wie die im Projekt Stuttgart 21 geplanten Maßnahmen, ohne deren verkehrliche Wirkung auch nur annähernd zu erreichen. Hinzu kommt, dass die Instandsetzung und Erweiterung des bestehenden Kopfbahnhofs und der dann auszubauenden Streckenabschnitte zwischen Hauptbahnhof und Esslingen-Mettingen unter laufendem Betrieb erfolgen müssten. Die umsteigefreie Anbindung des Landesflughafens Stuttgart an das Europäische Hochgeschwindigkeitsnetz wäre nicht möglich.

Das Investitionsvolumen für das Projekt Stuttgart 21 ist mit 2,594 Mrd Euro veranschlagt, weitgehend auf der Basis bereits realisierter und abgerechneter Verkehrsbauwerke im Raum Stuttgart. Insofern entspringen alle übrigen Zahlen dem Wunsdenken der Projektgegner. Unterstellte Unsicherheiten im Finanzierungsbeitrag aus den Grundstückserlösen sind beseitigt, da die künftig städtebaulich nutzbaren Eisenbahnbetriebsflächen nahezu vollständig an die Landeshauptstadt Stuttgart verkauft sind. In der Kaufsumme berücksichtigt sind sowohl der Zinsgewinn bis zur Realisierung des Projekts als auch die vermiedenen Aufwendungen für die Vorfinanzierung des Projekts.

Grundsätzlich ist belegt, dass ein Durchgangsbahnhof bei gleicher Leistung wesentlich flexibler betrieben werden kann, als ein Kopfbahnhof und dass dieser doppelt so vieler Bahnsteiggleise bedarf wie ein Durchgangsbahnhof.

Abbildungen mit freundlicher Unterstützung der Deutschen Bahn AG



Übersicht über die Streckenführung in Stuttgart mit Neubaustrecke Stuttgart - Wendlingen - Ulm

- bestehende Strecken
- neue Strecken für Fern- und Regionalverkehr
- neue Strecken für S-Bahn
- Tunnelstrecken

Dabei ist unterstellt, dass auch in den meisten großen Kopfbahnhöfen Wendevorgänge beginnender und endender Züge stattfinden. Im künftigen Durchgangsbahnhof in Stuttgart wird es durch seine beidseitige Verbindung mit dem Abstellbahnhof in Untertürkheim (Ringverkehr) keine Wende- und durch die Durchbindungsmöglichkeit von Zügen aller Relationen keine Wendevorgänge mehr geben. Der neue Durchgangsbahnhof wird am Standort des bestehenden Kopfbahnhofs entstehen, die gesamte, in den letzten 30 Jahren entstandene unterirdische Nahverkehrsinfrastruktur der S-Bahn- und Stadtbahnlinien kann nahezu unverändert weitergenutzt werden. Der künftige Stuttgarter Durchgangsbahnhof ist allenfalls mit dem Kölner Hauptbahnhof mit seinen 9 Bahnsteiggleisen vergleichbar, in dem durch beidseitige Abstellbahnhöfe Wendevorgänge vermieden werden, die beiden Gleise 10 und 11 dienen in Köln ausschließlich dem S-Bahn-Verkehr, in Stuttgart stehen der S-Bahn ebenfalls zwei separate Gleise zur Verfügung.

Weshalb ein Vergleich mit dem Hauptbahnhof in Frankfurt (Main) angestellt wird, ist nicht nachvollziehbar, da in Frankfurt (Main) wesentlich mehr Strecken in den Bahnknoten einmünden, als dies in Stuttgart der Fall ist.

Das in der Spurplanskizze dargestellte Kopfbahnhofs-konzept von Klaus Arnoldi ist ein erster Ansatz zur Ertüchtigung des bestehenden Kopfbahnhofs, mit dem Ziel, dessen Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Damit sind zwar die höhenfreie Ein- und Ausfahrt Feuerbach - Hbf - Bad Cannstatt und die Beseitigung der Fahrstrassen-ausschlüsse im Bahnsteigbereich für die Ferngleise erzielt, eine solche höhenfreie Ein- und Ausfahrt ist jedoch ebenso wenig wie eine Beseitigung der Fahrstrassenausschlüsse für den Regionalverkehr vorgesehen. Dagegen ist die Trennung des S-Bahn- und Regionalverkehrs zwischen Hauptbahnhof und Bad Cannstatt vorgesehen. Die beabsichtigte Führung von S-Bahn- und Regionalverkehr auf separaten Gleisen - jeweils im Richtungsbetrieb - behindert jedoch eine spätere Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems mit einer Direktverbindung zwischen Feuerbach und Bad Cannstatt, der so genannten T-Spange.

Die „klassischen“ Nachteile des Kopfbahnhofs werden durch wendefähige Züge (Triebwagen, Wendezüge) nicht vollständig beseitigt, dazu gehören das Einfahren mit verminderter Geschwindigkeit (auf einen Gleisabschluss - Prellbock) und die gegenüber der verkehrlich erforderlichen Haltezeit im Durchgangsbahnhof betrieblich bedingte, längere Wendezeit im Kopfbahnhof. Fahrten zwischen Kopf- und Abstellbahnhof verursachen darüber hinaus Fahrstrassenausschlüsse, die die Leistungsfähigkeit eines Kopfbahnhofs beeinträchtigen.

Zur Einbindung des Landesflughafens in den Stuttgarter Bahnknoten ist zu sagen: Es ist nicht nachvollziehbar, wie bei einer Fahrt vom Hauptbahnhof (Kopfbahnhof über Denkendorf (Umsteigen) zum Flughafen ein Fahrzeitgewinn von 30 Minuten erzielt werden kann, während im

Projekt Stuttgart 21 die Fahrzeit zwischen Hauptbahnhof und Flughafen nur 8 Minuten beträgt. Im Übrigen ist die Aussage falsch, dass zwischen Hauptbahnhof und Flughafen eine maximale Streckenneigung von 40 % geplant sei, die maximal geplante Längsneigung beträgt 25 %.

Ich denke, dass hier die Fakten eine deutliche Sprache sprechen und unrichtige Daten und Zahlen durch wiederholte Veröffentlichung unrichtig bleiben.

In eigener Sache

In letzter Zeit gingen nur sehr wenige Spenden ein, die bei weitem nicht ausreichen, die GRV-Nachrichten weiter herauszugeben.

Wenn Sie auch künftig an den GRV-Nachrichten interessiert sind, bittet Sie die GRV um eine Spende. Das gilt vor allem für die Leser, die bis heute noch nie gespendet haben, aber auf die GRV-Nachrichten nicht verzichten wollen.

Jedem Heft liegt ein Überweisungsschein bei!

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

Impressum

Herausgeber und Redakteur:

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