

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

Das Verhältnis von Infrastruktur und Bahnbetrieb

Jörn Pacht ¹⁾

Innerhalb des Systems Bahn lassen sich drei grundlegende Funktionen identifizieren:

- die Vorhaltung des Fahrwegs,
- die Betriebsführung der Infrastruktur,
- die Durchführung des Zugverkehrs.

Zur Vorhaltung des Fahrwegs gehören sowohl die investive Erstellung neuer Bahnanlagen als auch die laufende Instandhaltung. Die Betriebsführung der Infrastruktur umfasst alle Tätigkeiten zur Planung, Steuerung und Sicherung des Bahnbetriebes. Dazu gehören insbesondere die Führung der Leit- und Sicherungssysteme und die Trassenvergabe (= Fahrplanerstellung). Diese Tätigkeiten umfassen im Wesentlichen den Bereich, der bei der Eisenbahn als „Betrieb“ bezeichnet wird. Die Durchführung des Zugverkehrs ist dann das Fahren der Züge nach den vom Infrastrukturbetreiber übermittelten Vorgaben und die Einsatzplanung der Fahrzeuge auf Basis des im Rahmen der Trassenvergabe erstellten Fahrplans.

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) nimmt bei der Definition von Eisenbahnunternehmen die grundlegende Unterscheidung zwischen **Eisenbahninfrastrukturunternehmen** und **Eisenbahnverkehrsunternehmen** vor. Die Betriebsführung der Eisenbahn wird darin den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zugewiesen. Aus diesem Grunde werden die Unternehmen, die mit ihren Zügen auf einer Eisenbahninfrastruktur fahren, als Eisenbahnverkehrsunternehmen und nicht etwa als Eisenbahnbetriebsunternehmen bezeichnet. Die Sinnfälligkeit dieser Trennung zwischen Netz und Verkehr anstelle der immer propagierten Trennung zwischen Netz und Betrieb soll im Folgenden näher beleuchtet werden.

Wenn in der Öffentlichkeit und in der Politik über Trennung von Fahrweg und Betrieb diskutiert wird, ist bei näherem Hinterfragen häufig festzustellen, dass sich die Wortführer solcher Diskussionen oft gar nicht darüber im klaren sind, was sie mit „Fahrweg“ und „Betrieb“ überhaupt meinen und wo die Schnittstelle zwischen diesen beiden Bestandteilen des Systems Bahn liegt. Ursache ist, dass diese Leute oft aus der **Perspektive des Autofahrers diskutieren**,

Inhalt (u.a.)

Verkehrspolitik der EU

Jaques Barott Neuer Verkehrskommissar	5
Gleisanschlüsse: Grünes Licht	6
Kostenwahrheit im Verkehr	7
Steuerungssystem ETCS	10

Verkehrspolitik in Deutschland

Wettbewerb	12
Kritik am Sparkurs der Bahn	12
Bundesregierung gegen Kerosinsteuer	13

Eisenbahnen

Vorläufig kein Börsengang der DB	14
Internationale Bahnkonferenz	16
Netz stellt Jahresfahrplan fertig	18
Bauwirtschaft schlägt Alarm	19
Innotrans in Berlin	20
Fahrpreiserhöhung	25
Neuer Rekord im Bahncontainerverkehr	29

Andere Verkehrsträger

Jeder dritte Bus beanstandet	33
Bauerlaubnis Berlin-Schönefeld	33

Ausland

LSVA in der Schweiz	34
Transsib bekommt Konkurrenz	35
Der 12.12.04 in der Schweiz	35
Eurotunnel in roten Zahlen	37

Kurzberichte

37

Personalia

38

Leserzuschriften

38

Literaturhinweise

40

Ein moderner Bahn-Transport wo gibt's denn so was ?

neu .. neu ..

unsere „Straße-Bahn-Transportmaschine“ für
Entsorgungstransporte



Auge in Auge mit dem Kunden
so entstehen maßgeschneiderte
Transport-Angebote auf die Bahn



die neue *Mobiler-Fahrzeug-*
Generation

5 Achsen – 44 t

vom Waggon in den
Bergwerkstollen
und kippen

Bahn-Entsorgungs-
Transporte
auf die Deponie
für jeden Transport
und jede Güterart
Container, Fahrzeuge
usw.
aus einer Hand



Wir danken für das Vertrauen:
Treibacher Industrie AG und Christian Moldan KG
sowie dem Transport-Projekt-Verantwortlichen
RCA – Österreich, sowie den Mobiler-Truck-
Unternehmern Fa. Rehr und Fa. Schermann.

von der Straße auf die Bahn,
z.B. 25 t Baustoffe,
im Wettbewerb zum LKW

ein wirtschaftlicher Bahn-Transport fängt mit *mobilern* an
hört mit *mobilern* auf – und an jedem Bahn-Ladegleis

ein moderner RCA-Bahn-Transport

Palfinger Bermüller GmbH, Regio Cargo-Transporttechnik, D-85604 Zorneding
Tel. 0049 (0) 8106 3099 0 Fax 0049 (0) 8106 30099 29

wo eine Betriebsführung wie bei der Eisenbahn überhaupt nicht existiert. Es kann daher nur davor gewarnt werden, in der Betriebsweise der Eisenbahn eine Analogie zum Straßenverkehr zu sehen. Im Straßenverkehr ist der Betrieb in der Tat von der Infrastruktur getrennt. **Die entscheidende betriebsregelnde Instanz des Straßenverkehrs ist der Kraftfahrer.** Er kann sich unter Beachtung der Sicherheitsregeln freizügig im Strassennetz bewegen. Es gibt keine Leitstellen, die die Strassenfahrzeuge nach vorbestimmten Wegen und Zeiten durch das Netz führen. Auch die Lichtsignalanlagen an Strassenkreuzungen sind keine Betriebsführungsinstrumente, sondern dienen nur der Vorfahrtsregelung und schränken den Kraftfahrer in seiner Freizügigkeit im Netz in keiner Weise ein.

Bei der Eisenbahn stellt sich die Situation vollkommen anders dar. Die Eisenbahn ist im Gegensatz zur Strasse ein fahrwegseitig gesteuertes System. Die entscheidende betriebsregelnde Instanz der Eisenbahn ist der **Fahrdienstleiter** als Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Dazu ist das gesamte Streckennetz lückenlos in Fahrdienstleiterbezirke eingeteilt. Ein Zug befindet sich auf seinem Laufweg unter ständiger Überwachung eines Fahrdienstleiters, der an jeder Zugfolgestelle der Ab- bzw. Weiterfahrt des Zuges besonders zustimmen muss (je nach Betriebsverfahren und technischer Ausstattung durch Signaleinrichtungen, schriftlichen Befehl oder mündliche Faberlaubnis). Durch den Fahrbegriff an einem Hauptsignal der Eisenbahn erteilt der Fahrdienstleiter die Zustimmung, auf einem bestimmten Fahrweg bis zu einem definierten Zielpunkt (in der Regel dem nächsten Hauptsignal) zu fahren. Die Hauptsignale der Eisenbahn unterscheiden sich daher in sehr grundlegender Weise von den Lichtsignalanlagen im Straßenverkehr. Auch im Vergleich zur Luftfahrt ist die Führung von aussen bei der Eisenbahn viel stärker ausgeprägt. Die Autorität des Fahrdienstleiters ist viel stärker als die eines Fluglotsen. Im Luftverkehr liegt der Letztentscheid beim Piloten, der in eigener Verantwortung von den Weisungen des Fluglotsen abweichen darf. Darüber hinaus gibt es im Unterschied zur Eisenbahn auch nicht überwachte Bereiche, in denen keine Führung von aussen besteht.

Mit der Trennung der Durchführung des Zugverkehrs vom Betrieb der Eisenbahninfrastruktur ist ein völlig neuer Markt entstanden, für den es ausserhalb der Bahn kein Vorbild gibt. Das Produkt, das in diesem Markt gehandelt wird, ist die so genannte „**Fahrplantrasse**“. Unter einer Fahrplantrasse wird die im Fahrplan vorgesehene räumliche und zeitliche Inanspruchnahme der Infrastruktur durch eine Zugfahrt verstanden. Eine Fahrplantrasse wird durch die auf den Laufweg des Zuges (= räumliche Inanspruchnahme) bezogene Sperrzeitentreppe (= zeitliche Inanspruchnahme) charakterisiert, zur näheren Erläuterung aus eisenbahnbetrieblicher Sicht wird auf [1] verwiesen.

In Diskussionen wird häufig der Eindruck erweckt, als handele es sich bei der Fahrplantrasse um eine Analogie zum so genannten Slot in der Luftfahrt. Teilweise verwenden Politi-

ker sogar den Begriff Slot, wenn sie von der Bahn reden. Diese Gleichsetzung offenbart ein deutliches Missverständnis der Rolle des Fahrplans im Eisenbahnbetrieb. Der Slot ist ein einzelnes Zeitfenster für den Start bzw. die Landung eines Flugzeugs auf einem Flughafen. Auf grossen Flughäfen wird die Vergabe der Slots an die einzelnen Fluggesellschaften längerfristig geplant. Trotzdem ist der Prozess der Planung der Slotvergabe nicht mit der Fahrplankonstruktion vergleichbar, denn eine Fahrplantrasse hat eine wesentlich komplexere Struktur. Es gibt in der Luftfahrt auch Slots für den Streckenflug, diese werden jedoch kurzfristig durch die Flugsicherung vergeben, ohne dass ein mit dem Fahrplan der Eisenbahn vergleichbarer Planungsvorlauf besteht. Auch ist die Komplexität der Slotvergabe für den Streckenflug nicht annähernd mit den Verhältnissen in einem spurgeführten System vergleichbar, wo bei der Fahrplankonstruktion durch die Notwendigkeit von Kreuzungen und Überholungen sowie durch Behinderungen in Fahrstraßenknoten eine ausserordentliche Vielzahl miteinander komplex verketteter Abhängigkeiten und Zwangspunkte zu beachten sind. Die Problematik der Trassenvergabe der Eisenbahn ist daher systemtechnisch wesentlich komplizierter als die Slotvergabe in der Luftfahrt.

Noch viel entscheidender als die höhere Kompliziertheit ist jedoch ein anderer Sachverhalt. Und zwar hängt die Anzahl der konstruierbaren Fahrplantrassen massgebend von der Struktur der Zugfolge ab, d.h. dem Grad der Bündelung von Zügen gleicher Geschwindigkeit bzw. auf eingleisigen Strecken - Richtung. Diese Struktur der Zugfolge ergibt sich jedoch erst im Prozess der Fahrplanerstellung, wenn die Trassenwünsche der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen koordiniert werden müssen. Es gibt daher für eine Eisenbahnstrecke keine im Voraus feststehende Anzahl zu vergebender Fahrplantrassen. Dies ist eines der entscheidenden Argumente, die gegen das immer wieder geäusserte Ansinnen sprechen, die Trassenvergabe aus der DB Netz AG herauszulösen und einer externen Institution zu übertragen. **Dies würde jedoch bedeuten, dass man dieser Institution die gesamte Fahrplanerstellung übertragen müsste.** Die Fahrplanerstellung ist jedoch aufs Engste mit der unmittelbaren Steuerung des Bahnbetriebes verbunden. Die heutigen Systeme zur rechnergestützten Fahrplankonstruktion wachsen immer enger mit den Leitsystemen der Betriebszentralen zusammen. **Die Fahrplanerstellung kann daher nur vom Betriebsführer der Infrastruktur wahrgenommen werden.**

Eine weitergehende Analyse der Rolle des Fahrplans unter den Bedingungen des freien Netzzugangs findet sich in [2]. Bei der bisherigen Umsetzung der Bahnreform wurde mit Sachverstand Wert darauf gelegt, die Einheit der Betriebsführung in der Hand der DB Netz AG zu erhalten. Hierin unterscheidet sich das deutsche Modell von der inzwischen gescheiterten britischen Lösung. Inzwischen hat man das auch in Großbritannien erkannt und eine Korrektur eingeleitet. Nach dem Konkurs der börsennotierten Infrastrukturgesellschaft Railtrack und Überführung in die staatliche

Nachfolgesellschaft Network Rail wird diese jetzt auch die Federführung bei der Fahrplankonstruktion übernehmen [3]. Wir sollten uns in Deutschland davor hüten, einen in Großbritannien nach schmerzlicher Erfahrung korrigierten Fehler zu wiederholen.

Bezüglich der laufenden Diskussionen zur Frage der Herauslösung der DB Netz AG aus dem Konzernverbund der Deutschen Bahn ist zunächst in aller Deutlichkeit darauf hinzuweisen, dass die Trennung von Infrastruktur und Zugverkehr völlig unabhängig von der Frage zu sehen ist, ob Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Konzern verbunden sind oder nicht. In der politischen Diskussion wird oft der nicht zutreffende Eindruck erweckt, **als gäbe es bei der Deutschen Bahn AG noch keine Trennung zwischen Infrastruktur und Zugverkehr**, so dass man diese erst durch die unternehmerische Herauslösung der DB Netz AG aus dem Konzernverbund der Deutschen Bahn AG herbeiführen müsse. Dabei wird vergessen, dass auch heute bereits freier Netzzugang besteht. Das bedeutet, dass auch unter den Bedingungen eines in den Konzernverbund der Deutschen Bahn AG integrierten Netzes nicht zum DB-Konzern gehörende Eisenbahnverkehrsunternehmen auf diesem Netz fahren dürfen (und ja bereits fahren). Daher müssen die kaufmännischen, betrieblichen und technischen Schnittstellen zwischen Infrastruktur und Zugverkehr auch heute schon funktionieren. Der Vorstand der Deutschen Bahn AG verweist nicht ohne berechtigten Stolz darauf, **dass schon heute fast 300 Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Netz der Deutschen Bahn fahren**, woraus zu schließen ist, dass die Trennung zwischen Infrastruktur und Zugverkehr technisch und eisenbahnbetrieblich hervorragend funktioniert.

Die Frage der Herauslösung der DB Netz AG aus dem Konzernverbund der Deutschen Bahn AG ist in Anbetracht der bereits vollzogenen Trennung zwischen Infrastruktur und Zugverkehr weniger unter eisenbahnbetrieblichen als vielmehr unter unternehmerischen und politischen Gesichtspunkten zu beantworten. Im Falle einer verkehrspolitischen Weichenstellung in Richtung einer Rücküberführung der Netzverantwortung in die Hand des Staates, was die Umwandlung der heutigen DB Netz AG in eine öffentliche Rechtsform erforderte, wäre die Herauslösung des Netzes aus der Deutschen Bahn AG zwingend. Bei Beibehaltung einer privatwirtschaftlichen Rechtsform für die DB Netz AG spricht aus unternehmerischer Sicht vieles gegen eine Herauslösung des Netzes aus dem Konzernverbund. Die Strategie des weiteren Ausbaus der Infrastruktur erfordert eine sorgfältige Abstimmung auf die künftigen Angebotskonzeptionen der großen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Eine Optimierung des Systems Bahn am Kundennutzen ist nur im Rahmen **einer Gesamtstrategie möglich, die Infrastruktur und Zugverkehr als eine integrale Einheit betrachtet**. Diese Koordinierungsfunktion wird heute von der Konzernebene der Deutschen Bahn AG wahrgenommen. Im Falle einer Herauslösung des Netzes aus dem Konzernverbund müsste diese dann keineswegs entbehrliche

Koordinierungsfunktion einer neu zu schaffenden Instanz in Form einer Art „Strategiebehörde“ übertragen werden, was neue, in ihren Konsequenzen noch gar nicht absehbare Schnittstellenprobleme nach sich zöge. Die negativen Erfahrungen in Großbritannien, wo genau dieser Ansatz scheiterte, zeigen, dass diese Probleme nicht zu unterschätzen sind. Obwohl die Herauslösung der DB Netz AG aus dem Konzernverbund technisch und betrieblich durchaus machbar ist, ist **die Sinnfälligkeit einer solchen Lösung aus Sicht des Gesamtsystems Bahn in Zweifel zu ziehen**.

1) Universitätsprof. Dr.-Ing. Jörn Pachl, Technische Universität Braunschweig

Literatur

- [1] Pachl, J.: Systemtechnik des Schienenverkehrs 4. Aufl., Verlag B.G. Teubner Stuttgart, Leipzig, Wiesbaden 2004
- [2] Pachl, J.: Auswirkungen der Bahnreform auf Infrastruktur und Bahnbetrieb in: Ritzau, H.-J.; Oettle, K.; Pachl, J.; Stoffels, W.: Die Bahnreform - eine kritische Sichtung, Ritzau Verlag Pürgen 2003
- [3] Staat strafft Zügel bei der Bahn. Bahn-Report 5104, S. 16

Verkehrspolitik der EU

Nicht nur Blumen zum Abschied für Loyola de Palacio

In Vergessenheit geraten ist es schon das Weißbuch der EU-Kommission zur europäischen Verkehrspolitik. Im September 2001 veröffentlichte die Kommission ihre verkehrspolitischen Ziele bis 2010. Drei Jahre später zieht die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) Bilanz. Im Auftrag der CER analysierte der britische Professor Chris Nash aus Sicht der Bahnen die Erfolge und Versäumnisse der EU-Verkehrspolitik:

Ohne eine effizientere Anrechnung der Wegekosten für alle Verkehrsträger und ohne eine Steigerung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur muss bezweifelt werden, ob die Ziele des Weissbuchs hinsichtlich der Eisenbahnpolitik erreicht werden können.

Die Studie geht davon aus, dass die Fortschritte seit der Bekanntgabe des Weissbuches insgesamt "eher enttäuschend" sind. Besonders habe die Kommission es unterlassen, den Vorschlag für die im

Weissbuch angekündigte Rahmenrichtlinie zur Erhebung von Infrastrukturentgelten bei allen Verkehrsträgern vorzulegen. Diese spielen jedoch für Nash eine zentrale Rolle bei der Schaffung eines ausgewogenen Verhältnisses unter den Verkehrsträgern und der Bereitstellung von Finanzmitteln.

Erfolge seien bei der Erhöhung des Wettbewerbs innerhalb des Verkehrsträgers Schiene erreicht worden. Insgesamt habe sich die Effizienz westeuropäischer Bahnunternehmen in den letzten Jahren sehr verbessert.

Was die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern betreffe, seien die erzielten Fortschritte wesentlich geringer. Wie eingangs bereits erwähnt, wird bemängelt, dass die **Rahmenrichtlinie zur Erhebung von Infrastrukturbenutzungsentgelten bei allen Verkehrsträgern nicht ausgearbeitet sei**. Für den Bahnbereich existiere allerdings bereits eine solche Richtlinie, die die Preisfestsetzung für Infrastrukturbenutzungsentgelte auf der Grundlage der unmittelbar anfallenden Kosten plus Aufschlägen fordere. Die Flexibilität der Richtlinie belasse Spielraum für eine große Vielfalt an Preisstrukturen und Unterschieden in der Höhe der Entgelte. Die einzige Maßnahme, die sich mit der Preisfestsetzung bei anderen Verkehrsträgern befasst, sei die 2003 vorgeschlagene Überarbeitung der Eurovignette-Richtlinie. Diese sehe aber nicht die vollständige Einbeziehung aller externen Effekte vor.

Probleme bestünden auch im Bereich der Schaffung neuer Eisenbahninfrastruktur. Erhebliche Verzögerungen gebe es insbesondere bei den Arbeiten zum Abschluss der 30 vorrangigen Projekte der Transeuropäischen Verkehrsnetze. Das Hauptproblem wird in den fehlenden Finanzmitteln ausgemacht. Außerdem wirke sich das Nicht-Voranbringen der Eurovignette-Richtlinie äußerst negativ auf die Finanzmittel für Investitionen aus.

Jaques Barrot Neuer Verkehrskommissar



Foto: EU

Kommissionspräsident Manuel Barroso hat den Franzosen Jacques Barrot zum neuen EU-Verkehrskommissar ernannt. Die bisherige Generaldirektion Energie und Verkehr wurde getrennt. Deshalb zeichnet der Jurist, der genau wie seine Amtsvorgängerin Loyola de Palacio zu einem der fünf Vizepräsidenten der Kommission ernannt wurde, ausschliesslich für Verkehr verantwortlich. Die Anhörungen der neuen EU-Kommissare durch die Fachausschüsse des EP fand zwischen dem

27. September und 8. Oktober statt.

Der rechtsliberale Barrot war seit April 2004 zuständiger Kommissar für Regionalpolitik. Als einen seiner Schwerpunkte nannte Barrot die ausgewogene Entwicklung aller Verkehrsträger, insbesondere aber die der Intermodalität und des Kombinierten Verkehrs.

Frischer Schwung für Eurovignette

EU-Präsidentschaft will Einigung bis Ende des Jahres

Die niederländische EU-Präsidentschaft wird nichts unversucht lassen, eine Einigung über die EU-Rahmenrichtlinie

zur **Anlastung der Wegekosten für den Schwerlastverkehr** (Eurovignette) herbei zu führen. Das kündigte die niederländische Verkehrsministerin Karla Peijs vor dem Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments (EP) in Brüssel an.

Größte Streitpunkte bleiben nach Aussagen von Frau Peijs die **Zweckbindung der Mauteinnahmen und die Höhe möglicher Aufschläge auf die Mautgebühren** in sensiblen Gebieten wie insbesondere auf der Brenner-Route. Über mögliche Kompromisslinien wollte die Ministerin keine Aussagen machen, um die laufenden Verhandlungen nicht unnötig zu stören. Erklärtes Ziel ist es, diese bis Ende des Jahres abzuschließen.

Gute Chancen auf eine endgültige Einigung zwischen Rat und EP bereits in erster Lesung sieht Frau Peijs beim Richtlinienvorschlag, die Binnenschiffahrtssysteme (River Information Services, RIS) in Europa zusammenzuführen. Damit könnten unter anderem das Fracht- und Flottenmanagement sowie die Verfolgung von Schiffen und Sendungen verbessert werden. Weiterer Schwerpunkt der niederländischen Präsidentschaft ist das dritte Eisenbahnpaket - und hier insbesondere die Einführung des EU-Lokführerscheins. Auch die Diskussion über die Harmonisierung der Kfz-Führerscheine soll bis Ende des Jahres abgeschlossen sein.

Europäisches Parlament: Deutsche im neuem EP-Verkehrsausschuss

Das neu gewählte Europäische Parlament (EP) hat auf seiner konstituierenden Strassburger Juli-Tagung beschlossen, seinen Regional- und Verkehrsausschuss wieder in zwei getrennte Ausschüsse zu teilen. Deutsche Mitglieder des neuen Verkehrsausschusses sind in der stärksten EP-Fraktion der Christdemokraten und Konservativen Georg Jarzembowski (Hamburg), Renate Sommer (Nordrhein-Westfalen), Dieter-Lebrecht Koch (Thüringen), Ingo Schmitt (Berlin) und als stellvertretendes Mitglied der Schwabe Markus Ferber. Die Sozialdemokratische Partei Europas vertreten im Ausschuss die Parlamentarier Willi Piecyk (Schleswig-Holstein) und Ulrich Stockmann (Sachsen-Anhalt).

Der 51 Mitglieder starke Verkehrsausschuss ist laut EP-Beschluss zuständig für die Entwicklung einer gemeinsamen Politik im Straßen- und Schienentransport, im See- und Binnenschiffsverkehr sowie in der Luftfahrt. Prioritäten seien dabei EU-einheitliche Vorschriften, der Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN), die Verkehrssicherheit, die Bereitstellung von Dienstleistungen und die Beziehungen zu Drittländern.



Zulassung von Bahnfahrzeugen in Europa ist ein Glücksspiel

Sie macht den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr unwirtschaftlich: Auch wenn die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnverkehrs festlegen, haben die Zulassungsstellen der einzelnen Staaten immer noch die Möglichkeit, Lokomotiven aus dem Ausland nur dann einfahren zu lassen, wenn sie bestimmten nationalen Zulassungsbedingungen entsprechen. Der Asien-Europa-Express, der in diesem Jahr auf einer Demonstrationsfahrt die Strecke zwischen Istanbul und Mannheim zurücklegte (*Die GRV hat hierüber berichtet*), durfte nur deshalb ohne Lokwechsel fahren, weil die DB für die eingesetzte Siemens-Dispolok zahlreiche Ausnahmegenehmigungen beschafft hatte. Einen Teil der Ausrüstung, die für den Transit durch die verschiedenen Staaten notwendig gewesen wäre, verdeutlicht die Grafik.

Gleisanschlüsse: Grünes Licht für Förderung

Die EU-Kommission hat der Gleisanschlussförderrichtlinie des BMV zugestimmt. Nun kann das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Anträge auf Förderung eines Gleisanschlussneu- oder -ausbaus bearbeiten. Mit dem Förderprogramm richtet sich der BMV an Unternehmen, die den Transport ihrer Güter über einen eigenen Gleisanschluss abwickeln wollen.

Bezuschusst werden Kosten für Neu- und Ausbau oder Reaktivierung von Gleisanschlüssen sowie auch die Anschlussweichen.

Die GRV begrüsst es, dass die EU diesem wichtigen Programm,

das schon einmal in den 70er Jahren unter dem Verkehrsminister Georg Leber angelaufen war, zugestimmt hat.

Europäische Eisenbahnagentur

Erste Sitzung in Valenciennes

Der Verwaltungsrat der Europäischen Eisenbahnagentur hat sich am 15. Juli 2004 erstmals im französischen Valenciennes getroffen. An der Versammlung nahmen Vertreter der 25 EU-Mitgliedstaaten, der Europäischen Kommission und weiterer beteiligter Kreise teil.

Die Europäische Eisenbahnagentur soll auf eine Vereinheitlichung der nationalen Zulassungs- und Sicherheitsbestimmungen hinarbeiten und somit die Interoperabilität im Schienenverkehr fördern. Während sich in Valenciennes Sitz und Verwaltung der Agentur befinden, werden internationale Treffen im wesentlich besser erreichbaren Lille stattfinden. An der nächsten Sitzung im Herbst sollen die Mitglieder des Verwaltungsrats den Generaldirektor bestimmen.

EU ernennt Verwaltungsrat der Bahnagentur

Die EU-Kommission hat die Mitglieder des Verwaltungsrates der Europäischen Eisenbahnagentur ernannt. Ausgewählt wurden Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn (DB) als Vertreter der Bahnen, Berend Klerk, Vizepräsident der Netzbetreiberorganisation EIM, Andrö Navarri, Mitglied des Verwaltungsausschusses des Industrieverbandes Unife, Norbert Hansen, Präsident der Gewerkschaftsorganisation ETF, Christopher Irwin, Mitglied des UK Rail Passenger Council

und Janos Gerenyl, Vizepräsident der Kombivereinigung UIRR. Die erste Sitzung wird in Valenciennes stattfinden.

Bahnliberalisierung: EU klagt Deutschland an

Die EU-Kommission hat am 7. Juli beschlossen, Deutschland und weitere fünf Unionsländer beim Europäischen Gerichtshof (EUGH) zu verklagen. Ihrer Ansicht nach haben sie die EU-Richtlinie 2001/16 vom 19.3.2001 zur internationalen Passfähigkeit (Interoperabilität) der Bahnsysteme nicht fristgemäß bis zum 20.04.2003 in nationales Recht übernommen. Die Prodi-Behörde sieht die Umsetzung der Richtlinie als Voraussetzung für die Verwirklichung der Bahnliberalisierung an. Sie verpflichtet alle EU-Staaten, sowohl ihre Bahntechnik als auch die Qualifikation ihres Zugpersonals für den Verkehr auf dem transeuropäischen Schienennetz anzugleichen. Bereits im Oktober 2003 hatten die EU-Wettbewerbshüter die Bundesrepublik vor das oberste EU-Gericht gebracht, weil sie das erste Gesetzespaket zur Öffnung der internationalen Güterschiene nicht ordnungsgemäß zum Stichtag 15.3.2003 übernommen hatte.

Kostenwahrheit im Verkehr

Günther Ellwanger

Verkehr ist nicht nachhaltig

Die Verkehrsleistungen haben sich in Europa seit 1970 mehr als verdoppelt (Personenverkehr + 128%, Güterverkehr + 120%). Dieses Verkehrswachstum hat zwar Vorteile für die Gesellschaft, ist aber auch mit gewaltigen Nachteilen verbunden. Erstens schädigen Emissionen und Treibhausgase die menschliche Gesundheit und die Umwelt, zweitens verursachen Verkehrsstaus große volkswirtschaftliche Schäden und drittens wird das menschliche Leben durch den Verkehr bedroht: In der alten EU sterben täglich 120 Menschen auf den Strassen.

Seit Jahren fordern Wissenschaftler, Politiker und auch die GRV das Verursacherprinzip zu berücksichtigen und so die negativen Effekte des Verkehrs zu reduzieren.

Bereits im Jahr 1992 hat die Umweltkonferenz in Rio der Öffentlichkeit die Notwendigkeit der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen bewusst gemacht und das Verursacherprinzip bestätigt: „Die nationalen Behörden sollten sich bemühen, die Internalisierung der externen Umweltkosten und den Gebrauch von Wirtschaftsinstrumenten voranzutreiben unter Berücksichtigung des Ansatzes, dass der Verschmutzer im Prinzip die Kosten der Verschmutzung tragen soll“ [1].

Nach dem EU-Vertrag (Artikel 174, Maastricht, 2/92) beruht die Umweltpolitik der Gemeinschaft ... „auf dem Grundsatz, Umweltbeeinträchtigungen mit Vorrang an ihrem Ur-

sprung zu bekämpfen, sowie auf dem Verursacherprinzip“. In ihrem Weissbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (September 2001 [2]) schlägt die EU-Kommission die Internalisierung der externen Kosten vor.

Die OECD-Studie „Environmentally Sustainable Transport“ [3] hat verschiedene Szenarien entwickelt, um einen nachhaltigen Verkehr zu ermöglichen und dem Klimaschutzabkommen von Kyoto zu entsprechen. Nur eine Mischung aus Verkehrsverlagerung, vernünftigem Nachfrage-Management und technologischen Verbesserungen ermöglicht eine nachhaltige Mobilität. Dieses EST-Szenario bildet eine große Herausforderung für die Bahnen: Ihre Verkehrsleistungen müssen sich bis zum Jahr 2030 verdreifachen.

Externe Kosten berechnen

Die erste wissenschaftliche Arbeit, die die externen Kosten aller Verkehrsträger in den westeuropäischen Ländern ermittelte, wurde 1995 von den Instituten IWW/INFRAS [4] im Auftrag der UIC vorgelegt. Mittlerweile wurden externe Kosten auch in verschiedenen EU Forschungsprojekten (z.B. PETS, TRENEN, ExtremE, CAPRI, TRENDS ...) behandelt, die in einer ersten Aktualisierung im Jahre 2000 [5] für das Jahr 1995 berücksichtigt wurden.

In den Jahren 2003/2004 erarbeiteten INFRAS (Zürich) und IWW (Karlsruhe) eine zweite Aktualisierung [6], die am 6. Oktober 2004 durch die CER in Brüssel der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Ziel dieser Studie ist es, die empirische Grundlage externer Verkehrskosten durch Anwendung der derzeit fortschrittlichsten Kostenschätzungsmethoden zu verbessern, wobei auch die jüngste Studie über externe Verkehrskosten auf europäischer Ebene UNITE berücksichtigt wird.

Nachstehende Faktoren werden untersucht:

- **Kostenkategorien:** Unfälle, Lärm, Luftverschmutzung (Gesundheits-, Sach- und Biosphäreschäden), Klimaveränderung, Kosten für Natur und Landschaft, zusätzliche Kosten in städtischen Gebieten, externe Kosten vor- und nachgelagerter Prozesse (Up-/Downstream Prozesse) und Staus.
- **Länder:** EU 17 (alte EU-Mitgliedsstaaten, Schweiz, Norwegen).
- **Bezugsjahr:** 2000.
- **Unterscheidung nach Verkehrsträger:**
 - Straße: Pkws, Motorräder, Bus, Lieferwagen, Lkw
 - Schiene: Personen- und Güterbeförderung,
 - Luft: Personen- und Güterbeförderung,
 - Wasser: Binnenschifffahrt (Güterbeförderung).

Für diese Aktualisierung wird ein ähnlicher methodischer Ansatz wie für die vorherige Studie [5] verwendet. Dadurch ist die Vergleichbarkeit der beiden Studien sichergestellt. Für die meisten Eingabeparameter (z.B. Verkehrsaufkommen, Emissionsdaten, Dosis-Wirkungs-Funktionen, etc.)

stehen wesentlich verbesserte und aktualisierte Datenbestände zur Verfügung.

Mit besonderer Sorgfalt bearbeiteten die Gutachter das Thema Klimawandel/CO₂. Um die kurzfristigen Reduktionsziele (2008 - 2012) des Kyoto - Protokolls zu erreichen, sind Vermeidungskosten von 20 Euro/t CO₂ ausreichend (niedriges Szenario, UNITE). Um allerdings gefährliche Entwicklungen des Klimasystems zu begrenzen, müssen die weltweiten CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 um 50% reduziert werden (IPCC, International Panel Climate Change), in den OECD Ländern sogar um 80%. Dies erfordert Vermeidungskosten von 140 Euro/t CO₂ (hohes Szenario). Im Hinblick auf die gegenwärtige Zielverfehlung des Verkehrssektors beim Ausstoss von CO₂ und wegen seiner langfristigen Investitionen sollte das hohe CO₂ Szenario verwendet werden.

Immer häufigere extreme Wetterereignisse wie Stürme, Überschwemmungen und Hitzewellen beweisen, dass die Klimaveränderung bereits stattfindet und auch nicht mehr zu stoppen ist. Nur eine massive Reduzierung der Treibhausgase erlaubt langfristig die Stabilisierung ihrer Konzentration: Der Klimawandel und das Ansteigen der Meere können abgemildert werden. Hauptverursacher des Treibhauseffektes ist das Kohlendioxid (CO₂). In Europa stösst der Verkehr 25% des CO₂ aus, überwiegend zu Lasten des Straßen - und Luftverkehrs, der Anteil der Schiene ist sehr gering.

Externe Gesamt- und Durchschnittskosten des Verkehrs in Westeuropa 2000

Die externen Gesamtkosten für 2000 belaufen sich (ohne Staukosten und mit dem hohen Szenario für Klimaveränderung) auf 650 Mrd. Euro. Das entspricht 7,3% des gesamten BIP in EU 17. Die Klimaveränderung ist dabei mit 30 % der Gesamtkosten die bedeutendste Kostenkategorie, wenn hohe Schattenpreise verwendet werden. Luftverschmutzungs- und Unfallkosten machen 27% bzw. 24% aus. Der Anteil der Kosten für Lärm und Upstream/Downstream-Prozesse an den Gesamtkosten beträgt jeweils 7 %. Die Kosten für Natur und Landschaft sowie zusätzliche städtische Effekte sind von geringerer Bedeutung (5%). **Der kostenträchtigste Verkehrsträger ist die Straße, die 83,7% der gesamten externen Kosten verursacht, gefolgt vom Luftverkehr mit 14%. Schiene (1,9%) und Wasserstraßen (0,4%) spielen eine geringere Rolle. Zwei Drittel der externen Kosten werden durch den Personenverkehr, ein Drittel wird durch den Güterverkehr verursacht.**

Die Gesamtkosten stiegen im Zeitraum 1995-2000 von 530

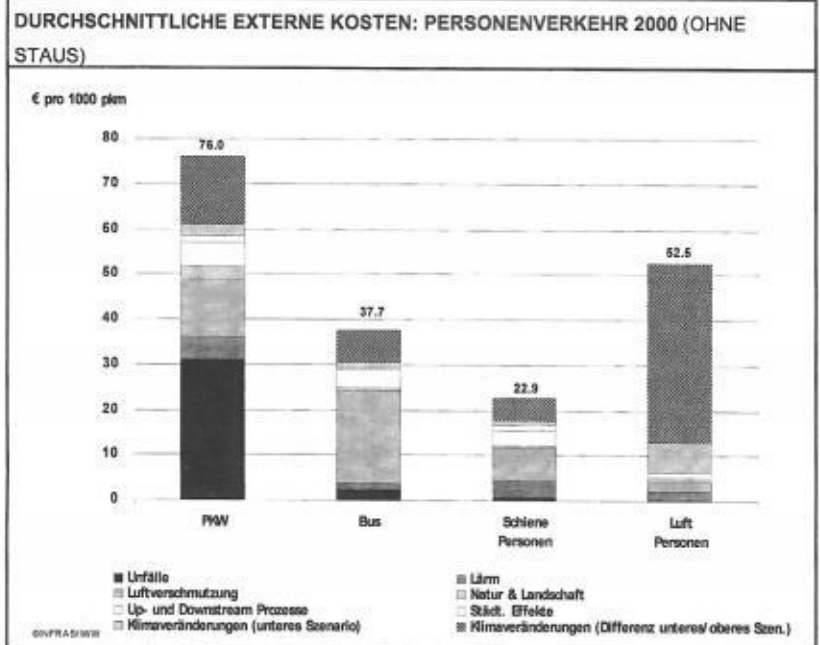


Bild 1: Durchschnittliche externe Kosten 2000 (EU 17) des Personenverkehrs nach Verkehrsmittel und Kostenkategorie.

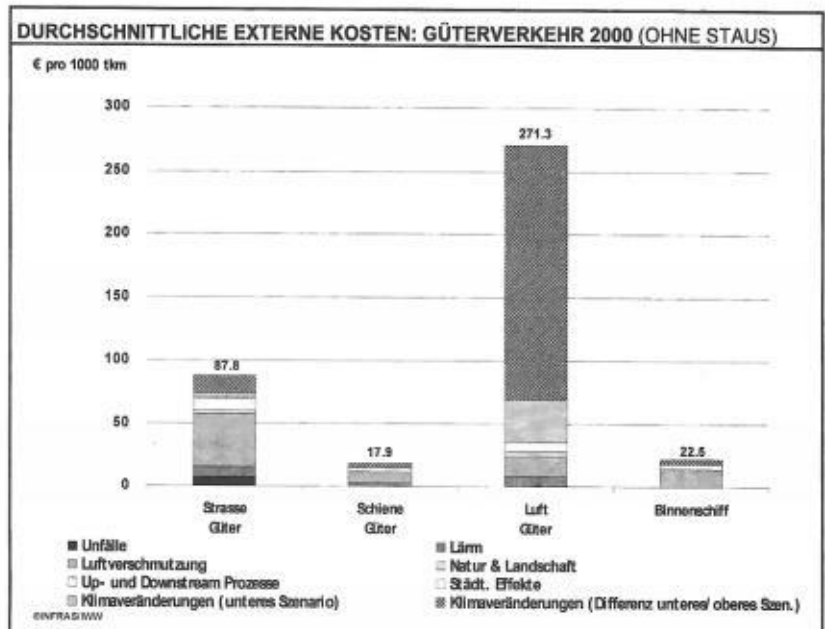


Bild 2: Durchschnittliche externe Kosten 2000 (EU 17) des Güterverkehrs nach Verkehrsmittel und Kostenkategorie.

Mrd. auf 650 Mrd. Euro, d.h. eine Zunahme um 23 %. Dies lässt sich in erster Linie auf das steigende Verkehrsaufkommen zurückführen, das zu höheren Emissionen von Treibhausgasen führte und damit auch das Risiko einer Klimaveränderung erhöhte (insbesondere im Straßenpersonen- und im Luftverkehr). Die andere Kategorie, in der höhere Kosten für die Luftverschmutzung verzeichnet wurden, ist der Straßengüterverkehr. Obwohl PM 10-Emissionen über den Auspuff aufgrund verbesserter Technologien bei Motoren und Partikelfiltern spürbar zurückgingen, nahmen die nicht mit Abgasen verbundenen Emissionen mehr oder weniger parallel zum Verkehrsaufkommen zu.

Die unterschiedlichen Auswirkungen der Verkehrsträger auf die Umwelt wird durch einen Vergleich der europäischen Durchschnittskosten (Euro pro 1.000 Pkm bzw. tkm) deutlich. **Bild 1** zeigt den **Personenverkehr**, die Durchschnittskosten bei Pkws betragen 76 Euro/ 1000 Pkm und im Bahnverkehr 22,9 Euro. Damit liegen sie für den Bahnverkehr 3,3 Mal niedriger als für den Strassenverkehr. Beim Pkw dominieren die Unfallkosten, gefolgt von Klimaveränderung und Luftverschmutzung. Im Bahnverkehr wirken sich Luftverschmutzung und Klimaveränderung am stärksten auf die externen Kosten aus. Im Luftverkehr ist die Klimaveränderung die größte Kostenkategorie.

Im **Güterverkehr (Bild 2)** liegen die Durchschnittskosten im Luftverkehr wesentlich höher als bei allen anderen Verkehrsmitteln. Das ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass die Fluglinien qualitativ hochwertige Güter mit geringem spezifischen Gewicht transportieren. Die Kosten für den Straßengüterverkehr belaufen sich auf 87,8 Euro/1000 tkm und liegen damit 5 Mal höher als im Bahnverkehr (17,9 f). Bei der Strasse dominiert die Luftverschmutzung. Die externen Kosten des Binnenschiffes (22,5 Euro) sind ein Viertel höher als bei der Bahn.

Internalisierungsinstrumente

Um externe Kosten richtig zu internalisieren und in ein breiteres Konzept des nachhaltigen Verkehrs einzubetten, sind folgende Aktivitäten nötig:

- Einführung einer entfernungsabhängigen Maut für Lkw in ganz Europa, wobei nicht nur die Unfallkosten sondern auch alle Umweltkosten (Luftverschmutzung, Klimaveränderung und Lärm) zu berücksichtigen sind. Diese Maßnahme sollte nicht allein auf Autobahnen beschränkt bleiben.
- Einführung von Strassenpreissystemen auch für Pkws, insbesondere in städtischen Gebieten als Antwort auf Kapazitätsprobleme. Eine weitere Differenzierung nach Umweltkriterien (wie z.B. Luftverschmutzung) scheint zweckmäßig.

Einführung eines Treibstoffpreis-Szenarios in Europa für alle Verkehrsträger, um zunächst die Ziele von Kyoto zu erreichen: Vermeidungskosten von mindestens 20 C/t CO₂. Im Hinblick auf langfristig notwendige stärkere Reduktionen sind jedoch Steigerungen auf 140 Euro/t CO₂ notwendig. Um die Diskrepanzen bei der Steuerbelastung der verschiedenen Verkehrsträger zu reduzieren, ist die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs von großer Bedeutung.

Diese Instrumente für die Internalisierung sollten durch multimodale Finanzierungsfonds unterstützt werden, die zumindest teilweise durch vom Strassensektor entrichtete Gebühren für externe Effekte finanziert werden. Aus diesen Fonds kann auch die Modernisierung der Bahnen finanziert werden.

Um sicherzustellen, dass die entsprechenden finanziellen

Ressourcen richtig verteilt werden, sollte die sozioökonomische Rentabilität der Investitionen als Schlüsselkriterium angesetzt werden. Die Europäische Investitionsbank schließt im Herbst 2004 im Auftrag der Europäischen Kommission eine Studie ab, die derartige Bewertungen für Eisenbahninvestitionen regelt [7].

Die Bahn noch umweltfreundlicher machen

Bei einem Vergleich der externen Kosten der Verkehrsträger schneidet die Bahn sehr gut ab. Die spezifischen externen Kosten des Strassenverkehrs sind ungefähr viermal höher als die des Schienenverkehrs. Um ihre Rolle als umweltfreundliches Verkehrsmittel noch zu verbessern, müssen die Bahnen allerdings ihre Umweltauswirkungen weiter reduzieren und damit auch ihre externen Kosten senken.

Die beiden Effekte „Luftverschmutzung“ und „Klimaveränderung“ sind für 60 % der externen Kosten der Schiene verantwortlich. Diese beiden Effekte hängen sowohl von der Menge als auch von der Art der genutzten Energie ab. Zwar steht der Schienenverkehr beim Energieverbrauch günstig da; angesichts der Bemühungen der Konkurrenz ihren Energieverbrauch zu reduzieren, müssen auch die Bahnen weitere Anstrengungen unternehmen.

Der Lärm ist für 17 % der externen Kosten der Schiene verantwortlich. Der UIC Lärmaktionsplan sieht im Güterverkehr den Ersatz der klassischen Graugussbremssohlen durch Verbundstoffbremssohlen vor, dies ermöglicht eine Lärmreduzierung von bis zu 10 dB (A), was einer Halbierung entspricht.

Schlussfolgerungen

Europaweite externe Kostenschätzungen waren in der Vergangenheit mit gewissen Schwierigkeiten verbunden. Mittlerweile stehen jedoch für alle Länder vergleichbare, zuverlässige Datenbanken zur Verfügung. Auch die Dosis-Wirkungs-Funktionen und Bewertungsgrundsätze für unterschiedliche Kostenkategorien sind stark verbessert. Neuere Studien legen kohärente Zahlen der externen Kosten des Verkehrs vor. Umweltschäden lassen sich quantifizieren, und **eine Internalisierung ist realisierbar**.

Von besonderem Interesse sind die Verhältnisse zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr ist die Bahn der Verkehrsträger mit den niedrigsten externen Kosten.

Auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität müssen die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt erheblich reduziert werden. Um dies zu unterstützen müssen die externen Kosten aller Verkehrsträger unverzüglich internalisiert werden. Eine Mischung aus gesetzgeberischen und steuerlichen Instrumenten sowie eine Investitionspolitik auf der Basis sozioökonomischer Bewertungen ist nötig. Durch die Internalisierung der externen Umweltkosten würde ein be-

stimmter Verkehr ganz entfallen und ein gewisser Verkehr auf die Schiene verlagert werden. Die Internalisierung der externen Kosten ist ein wesentlicher Schritt hin zu einer nachhaltigen Mobilität.

Literatur

- [1] Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung, Grundsatz 16, Rio de Janeiro, 14. Juni 1992
- [2] Weißbuch der Europäischen Kommission: Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft, Brüssel, September 2001
- [3] Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD): EST Environmentally Sustainable Transport, Synthesis Report, Vienna, October 2000
- [4] Rothengatter, W. (IWW) und Mauch, S. (INFRAS): Externe Effekte des Verkehrs, Karlsruhe/Zürich, Januar 1995
- [5] INFRAS, IWW: Externe Kosten des Verkehrs, Zürich/Karlsruhe, März 2000
- [6] INFRAS, IMWW: External Costs of Transport – Update Study, Zürich, Karlsruhe, Oktober 2004, siehe Webseiten: www.uic.asso.fr oder www.cer.be
- [7] Europäische Investitionsbank: Railway Project Appraisal Guidelines (RAILPA G), Luxemburg, Oktober 2004

EU-Hilfen für Steuerungssystem ETCS

Die technische Harmonisierung im Eisenbahnwesen (Interoperabilität) ist der EU-Kommission so wichtig, dass sie Finanzmittel dafür bereitstellen will. Dies kündigte Jean Arnold Vinois, Abteilungsleiter Schienenverkehr und Interoperabilität in der Generaldirektion Verkehr und Energie der EU-Kommission, auf der Eisenbahnmesse "InnoTrans" in Berlin an.

Die Kommission betrachte das Zugsteuerungssystem European Train Control System (ETCS) und die abgespeckte Variante RMTS als wichtigen Faktor der Interoperabilität für den grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb des Binnenmarktes, erklärte Vinois.

Sorge bereitet den betroffenen Unternehmen nach wie vor die Wirtschaftlichkeit. Die DB AG will nach Aussagen von Joachim Fried, dem Konzernbeauftragten für Europäische Angelegenheiten und Wettbewerb, das ETCS auf bestimmten Korridoren, aber nicht netzweit einführen. Dr. Rolf Bender, Vizepräsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, stellte fest, es werde stets ein Mischbetrieb zwischen Korridoren und der Fläche geben. Richtschnur für die Einführung von ETCS müsse die für die Verkehrsunternehmen tragbare wirtschaftliche Lösung sein. Die Vertreter der Bahnindustrie drängen auf eine zumindest mittelfristige Einführung.

Die GRV geht davon aus, dass die Bahn wegen anderer Prioritäten unabhängig von Finanzhilfen der EU kaum in der Lage sein wird, eigene Mittel für ETCS, das nur für den schnellen Personenverkehr dienlich ist, bereitzustellen.

Verkehrspolitik in Deutschland

Bundeskanzler gegen Trennung von Fahrweg und Transport

Bundeskanzler Gerhard Schröder hat sich am Dienstag, den 9.11.04 auf dem Gewerkschaftstag der Eisenbahnorganisation Transnet in Berlin gegen eine Trennung von Netz und Transportbetrieb der Deutschen Bahn (DB) ausgesprochen. „Es gibt Vorgaben der Europäischen Union, ... die wir erfüllen müssen“, sagte der Kanzler. Die Vergabe der Trassen und die Festsetzung der Trassenpreise seien zwar vom Transportgeschäft unabhängig zu organisieren – „aber wie wir das machen..., ist unsere Sache“. Er sei nicht „für diese Art von Kahlschlag“.

Schröder erklärte weiter, die Task Force „Zukunft der Schiene“, die sich für die integrierte Unternehmensstruktur der Deutschen Bahn AG ausgesprochen habe, sei auf dem richtigen Wege gewesen. „Ich sehe auch nicht, wie ansonsten ein vernünftiger Börsengang, der privates Kapital zu mobilisieren hat, bewerkstelligt werden sollte.“

Gleisanschlussprogramm in Kraft

Mit dem Förderprogramm richtet sich das BMVBW an Unternehmen, die den Transport ihrer Güter über einen eigenen Gleisanschluss an das bestehende Schienennetz abwickeln wollen. Bezuschusst werden die Kosten für Neubau, Ausbau oder Reaktivierung von Gleisanschlüssen sowie auch die notwendigen Anschlussweichen. Die Höhe der Förderung ist abhängig von den zu erwartenden Verlagerungseffekten und beträgt maximal 50 Prozent der Baukosten. Alle im Rahmen des fünf Jahre laufenden Programms gewährten Zuschüsse müssen grundsätzlich nicht zurückbezahlt werden.

Interessierte Unternehmen richten ihre Förderanträge an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in Bonn, das auch die Einhaltung der Richtlinien prüft.

Trassenvergabe auslagern

Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages zum Entwurf der 3. AEG-Novelle

Der Entwurf des „Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“ (3. AEG-Novelle) muss überarbeitet werden, um die Anforderungen der EU an einen diskriminierungsfreien Netzzugang in Deutschland sicherzustellen. Dieser Auffassung sind mehrere Juristen, die vergangene Woche vom Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zu der Novelle angehört worden waren. So seien die Vergabe von Trassen und die Preisfestsetzung aus dem Konzern „Deutsche Bahn“ (DB) zu lösen.

Die Parlamentarier wollten im Wesentlichen wissen, ob die durch das Gesetz vorgesehenen Maßnahmen ausreichen, um die einschlägigen EU-Vorgaben zu erfüllen. Dazu gehören die Trennung der Aufsichtsratsmandate von DB-Konzern und DB-Netz sowie die Einrichtung einer Trassenagentur, die darüber wacht, dass Wettbewerber auf dem DB-Netz nicht benachteiligt werden.

Für die DB erklärte Margret Suckale, es sei in jedem Konzern üblich, dass Holdingvorstände im Aufsichtsrat der Tochterunternehmen sässen. Im Kreditwesen gebe es funktionierende Modelle von Teilentherrschung. Frau Suckale: „Warum werden wir beschnitten“.

Die GRV verweist in diesem Zusammenhang auf den Leitartikel dieses Heftes. Eine Auslagerung der Trassenvergabe hat erhebliche Konsequenzen, die die „Experten“ nicht kennen oder nicht kennen wollen.

Die Grünen: Eine Verkehrswende ist nicht mehr ihr Ziel

Frei aus einem Artikel des „Eisenbahningenieur“ Heft 9 /2004

Das Beharren auf einer Verkehrswende ist eine Lebenslüge. Ein Papier stellt die grüne Verkehrspolitik auf eine neue Grundlage. Darin wird festgestellt, dass ihre Klientel gegen das Gebot der Verkehrsvermeidung verstosse, wo doch gerade die Verkehrsvermeidung nach Auffassung der Grünen den Verkehrskollaps verhindern sollte (Erneuerung der Bahn, Förderung des ÖPNV und Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis 2015).

Auch mit dem zweiten Ziel der Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel sei man nicht vorangekommen.

Die Grünen wollen stattdessen Bewegungsfreiheit für alle und freien Warenaustausch garantieren.

Sie haben also nach Auffassung der Eisenbahningenieure durch ihren Salto nach rückwärts ihr Ziel eines Umstiegs auf die Bahn aufgegeben. Auf Grund der seinerzeitigen Koalitionsvereinbarung sollten Schiene und Strasse gleich hohe Investitionszuschüsse erhalten und heute erhält Strasse wieder mehr Mittel und die Bahn so wenig, dass sie nicht einmal mehr das Bestandsnetz erhalten kann. Die Bahn muss weitgehend ihren Fahrweg selbst finanzieren, während die Lastkraftwagen die Autobahnen dieses Jahr wegen der Blamage mit der Maut frei benutzen dürfen.

Schliesslich haben die Grünen keine Rahmenbedingungen für den Abbau der Wettbewerbsbedingungen geschaffen, sodass eine Verkehrswende ausbleiben musste.

Und die Kostenwahrheit im Verkehr – ein Ziel, das die Grünen angeblich auch weiter verfolgen wollen – blieb bis jetzt in Deutschland und in der EU auf der Strecke. Sie wäre durch Anlastung der externen Kosten auf die Verkehrsträger, die europaweite Einführung der Lkw-Maut, die Flugbenzinsteuer und die steuerliche Gleichbehandlung der Verkehrsträger zu erreichen.

Anerkannt wird vom VDEI die Aussage im erwähnten Papier für „Innovationen für eine postfossile Mobilität“.

Die Grünen bieten in ihrem Papier Alternativen an durch „Innovationen für eine postfossile Mobilität“. Das heißt

- Effizienterer Einsatz von Energie dank neuer Antriebstechniken;
- Reduzierung des Verbrauchs erdölbasierter Kraftstoffe um 40 %;
- Steigerung des Anteils alternativer Kraftstoffe auf 25 %;
- Entwicklung neuer Formen intelligenter Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger.

Der VDEI meint – und in dieser Meinung wird er auch von der GRV unterstützt –, dass auch in Deutschland wie bereits in der Schweiz die Güterverlagerung von der Strasse auf die Schiene zunehmend die Akzeptanz in der Bevölkerung finden wird, vor allem dann, wenn der Strassenverkehr entgegen der Erwartungen der Grünen überproportional zunehmen wird.

Und ein letztes: Die alternativen Kraftstoffe werden mit Bestimmtheit teurer als heute das Erdöl.

DB-Privatisierung „mit oder ohne Netz“ wird untersucht

Auf Wunsch des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages sollen alle derzeit in Betracht kommenden Privatisierungsmodelle der DB AG, insbesondere das „Vertragsmodell“ und das „Eigentumsmodell“ hinsichtlich ihrer verkehrs- und haushaltspolitischen Auswirkungen untersucht werden. Deshalb will das Bundesministerium der Finanzen dazu ein Gutachten erstellen lassen, das derzeit ausgeschrieben wird. Die Gutachter sollen die unterschiedlichen Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz“ unter folgenden Voraussetzungen herausarbeiten:

1. grundgesetzliche Infrastrukturverantwortung und Entlastung des Bundeshaushalts,
2. klare Trennung staatlicher und unternehmerischer Verantwortlichkeiten,
3. Stärkung des Unternehmenswachstums und Freisetzung von Potenzialen im Unternehmen selbst und
4. verbesserte Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens.

Unter diesen Prämissen sind für die erwähnten Privatisierungsmodelle folgende Konsequenzen und Unterschiede herauszuarbeiten:

1. Auswirkungen auf den Schienenverkehrsmarkt, die Entwicklung des intramodalen Wettbewerbs sowie auf die Umsetzbarkeit des ordnungspolitischen Ziels der Stärkung des Verkehrsträgers Schiene,
2. Kosten der Realisierung der Modelle,
3. Verwendung der Privatisierungserlöse zur Eigenkapitalaufstockung der DB AG oder Rückfluss der Privatisierungserlöse in den Bundeshaushalt,
4. Festlegungen zukünftiger Haushaltsgesetzgeber,

5. Anpassungsbedarf des ordnungsrechtlichen Rahmens und
6. gesellschaftsrechtliche Auswirkungen auf die Eisenbahninfrastruktur sowie auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Auswirkungen der verschiedenen Modelle auf die Kapitalmarktfähigkeit der DB AG nach der Methode des bereits errechneten Modells werden gesondert untersucht.

Wettbewerb

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages lud am 29. September zwölf Sachverständige zur Anhörung, um zu klären, ob das „Dritte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“ den EU-Vorgaben entspricht und ob es möglicher Diskriminierung nicht zum DB-Konzern gehörender Bahnen einen Riegel vorschiebt.

Neben der allseits interessierenden Frage, ob mit dem Gesetzentwurf die Tür zu einer späteren Neuorganisation des DB-Konzern zugeschlagen werde (einhellige Expertenantwort: nein), interessierte die Abgeordneten vor allem eines: Reicht das Verbot von Doppelmandaten in den Aufsichtsräten der DB AG und der DB Netz AG aus, um eine Benachteiligung des Wettbewerbs auf der Schiene auszuschließen?

Die meisten Experten gaben die Antwort, dass die Trassenvergabe aus DB Netz herausgelöst und der Trassenagentur übertragen werden sollte, darunter auch der Vertreter des VCD. Hans Leister (Connex) sagte, private Unternehmen wollen keine tolle Regulierung, sie wollten willkommen sein. Im übrigen vertrat er die Auffassung, ein Netzbeirat böte die Möglichkeit, auf Netzqualität und -umfang Einfluss zu nehmen. Damit Überholungsgleise nicht bereits abgebaut sind, solle DB Netz sich in einer Kundencharta zu einer bestimmten Dienstleistungsqualität verpflichten.

Ein anderer Experte meint, dass sich die Qualität nicht vertraglich regeln lässt. Die Kontrolle darüber müsse durch eine Kommission erfolgen.

Die Vertreterin der DB, Frau Dr. Margret Suckale, meint, dass Doppelmandate in jedem Konzern üblich sind. Holdingvorstände säßen auch im Aufsichtsrat von Tochterunternehmen.

Der Vertreter des Eisenbahn-Bundesamtes bestätigte: „Uns ist bisher kein Fall bekannt geworden, in dem die DB Einfluss auf die Trassenvergabe genommen hat“. Dirk Flege, Allianz pro Schiene, meint, der Diskussionsprozess über neue Regelungen sei noch nicht abgeschlossen, er schlug deshalb vor, das künftige Vorgehen nicht innerhalb der AEG-Novelle zu regeln.

Die GRV erinnert in diesem Zusammenhang an einen früheren Beitrag in den GRV-Nachrichten, nach dem auf der Strecke Murnau - Garmisch-Partenkirchen DB Netz im Zusammenhang mit dem Bau eines neuen Stellwerks auf einigen Un-

terwegsbahnhöfen auf Überholungsgleise auf der eingleisigen Strecke aus Kostengründen verzichten wollte. Das konnte nur dadurch verhindert werden, dass die Bayerische Eisenbahn-Ges. mehr Züge einplante, sodass die Betriebsabwicklung ohne Überholungsgleise obsolet geworden wäre. Auch damals wurde die Frage aufgeworfen, in wie weit DB Netz oder eine andere Organisation bei ihren Planungen auf künftige Entwicklungen Rücksicht nehmen müsse.

Harte Kritik am Sparkurs der Bahn

Der Sparkurs der Deutschen Bahn, mit dem Vorstandschef Hartmut Mehdorn das Staatsunternehmen nach zum Teil hohen Verlusten wieder profitabel machen will, hat offenbar weit gravierendere Folgen als bislang bekannt. Schliesslich will Mehdorn 2004 mehr als nur eine schwarze Null erreichen. Das Bundesverkehrsministerium zählt in einem internen Vermerk vom September 2004 zahlreiche Versäumnisse der Bahn bei der Modernisierung des Schienennetzes auf.

So blockiert die DB die Beseitigung von Bahnübergängen. „Trotz gesicherter Finanzierung“ weigere sich das Unternehmen, mit Bund, Ländern und Kommunen den Bau von Unter- oder Überführungen zu vereinbaren. Die DB sei nicht gewillt, jene Planungskosten zu begleichen, für die sie laut geltendem Recht selbst aufkommen müsse. Ein weiterer Vorwurf lautet, die Bahn habe das vereinbarte und finanziell gesicherte „Oberbauprogramm“ für die Sanierung von Gleisen in erheblichem Umfang geändert. Etwa 1450 fest geplante Vorhaben, die 200 Millionen Euro kosteten, sollten nicht mehr in diesem Jahr ausgeführt werden. Die Folgen sind: Negative Auswirkungen auf den Zustand der Gleis- und Weichenanlagen, erhöhter Instandhaltungsaufwand, Langsamfahrstellen. Auch bei der Berliner S-Bahn sei mit „kundenunfreundlichen Langsamfahrstellen“ und zusätzlichen Instandhaltungskosten zu rechnen, da die DB die „Grunderneuerung“ verzögere. Der Bund habe genügend Geld bereitgestellt, nun müsse die Bahn ihren Teil dazu beitragen.

Erhebliche Mängel sieht das Ministerium beim Bau von elektronischen Stellwerken, mit denen die Bahn ihren Betrieb „entscheidend“ modernisieren und rationalisieren wolle. Im Jahr 2000 habe der Bund die Finanzierung von 74 Anlagen zugesagt. Davon seien 26 in Betrieb und erst 36 weitere im Bau. Für zehn Vorhaben seien noch nicht einmal die Aufträge vergeben worden, zwei Projekte habe die Bahn sogar storniert. In einem Fall müsse der Bund 3,4 Mio Euro zurückfordern, weil das Unternehmen den Bau des Stellwerkes Elsenzthal bei Heilbronn um drei Jahre verschoben habe. Auch bei mehreren Strecken gäbe es erhebliche Versäumnisse bei der Modernisierung.

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Bundestag, Eduard Oswald (CDU), pocht nun auf baldige Aufklärung. Der Abgeordnete Albert Schmid fordert eine Sonderprüfung durch das Eisenbahnbundesamt.

Vierte AEG-Novelle

Von Beginn kommenden Jahres an muss die Interoperabilität (technische und betriebliche Harmonisierung) des konventionellen Eisenbahnverkehrs auf den Strecken des Transeuropäischen Netzes gewährleistet sein. Dies schreiben Richtlinien der EU vor. Mit dem „Vierten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“ (4. AEG Novelle) schafft die Bundesregierung derzeit die Voraussetzungen dafür: Sie trifft Zuständigkeitsregelungen für Aufsicht und Genehmigung sowie für die konkrete Ausgestaltung der Anforderungen an Interoperabilität. Die ausschließliche Zuständigkeit wird dabei dem Bund übertragen.

Die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnverkehrs ist Ziel der Richtlinie 2001/16 (modifiziert durch 2004/50) der EU-Kommission, an deren Umsetzung sich die Bundesregierung mit der 4. AEG-Novelle macht. Die Richtlinie harmonisiert Genehmigungsverfahren für Teilsysteme der Eisenbahnen, beispielsweise Gleisanlagen und Fahrzeuge. Danach sind Konformitätsbewertungen und Prüfverfahren Aufgaben von Benannten Stellen. Sie überprüfen die Eisenbahnkomponenten und -systeme auf ihre freizügige Verwendbarkeit hin.

Die Bewertungen, die auf gemeinsamer Basis vorgenommen werden, sind in allen Mitgliedstaaten anzuerkennen. Damit sollen vor allem Mehrfachprüfungen von Eisenbahnfahrzeugen ausgeschlossen werden, die international eingesetzt werden. Bislang nutzten Staaten, die der Öffnung ihrer Eisenbahnnetze für Auslandsbahnen ablehnend gegenüberstanden, solche Zulassungsverfahren, um den Marktzutritt zu verzögern oder zu verhindern.

Mit dem Gesetzentwurf will die Bundesregierung die **Funktion einer Benannten Stelle für das Eisenbahnwesen dem Eisenbahn-Bundesamt zuweisen**. Um den strengen Anforderungen der Richtlinie 2001/16 an die Unabhängigkeit Benannter Stellen zu genügen, soll diese Aufgabe durch eine eigenständige Organisation wahrgenommen werden, die dem Eisenbahn-Bundesamt nur organisatorisch angegliedert, ansonsten jedoch weisungsunabhängig ist.

Eine Benannte Stelle besteht in Deutschland bereits seit 1999. Sie wurde in Zusammenhang mit der Umsetzung einer Richtlinie über die Interoperabilität des Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs eingerichtet. Ihr Tätigkeitsbereich soll nun um Aufgaben erweitert werden, die in Zusammenhang mit dem konventionellen Transeuropäischen Eisenbahnsystem stehen. Die Benannte Stelle Interoperabilität ist mit 18 Planstellen und einem Etat von 1,2 Mio. Euro ausgestattet. Der Aufwand soll über Gebühren voll gedeckt werden.

Mit der 4. AEG-Novelle schafft die Bundesregierung zudem die Voraussetzungen dafür, dass Fördermittel für den reinen Schienen- und den kombinierten Verkehr durch das Eisenbahn-Bundesamt bewilligt werden können.

Bundesregierung gegen nationale Kerosinsteuer

In ihrer Antwort auf eine Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion spricht sich die Bundesregierung gegen eine nationale Kerosinsteuer aus. Der von Befürwortern einer solchen Steuer behauptete Wettbewerbsvorteil des Luftverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern wird von Regierung und Opposition nicht gesehen. Nicht nur die Energiebesteuerung, sondern auch die unterschiedliche Finanzierung der Infrastruktur ist zu berücksichtigen. So zahlt der Luftverkehr seine Wegekosten über Gebühren und Entgelte selbst, während Schienen- und Straßennetz weitestgehend staatlich finanziert werden.

Die GRV ist von dieser Antwort sehr enttäuscht. Sie glaubt nicht, dass die Entgelte der Luftfahrtgesellschaften den Aufwendungen für Bau, Verzinsung und Vorhaltung der Flughäfen, die im übrigen auch von Bund und Ländern mitfinanziert wurden, entsprechen. Ausserdem wird dem Umstand überhaupt nicht Rechnung getragen, dass der Luftverkehr eine der Hauptursachen für die Klimaveränderung ist. Der obige Bericht stammt von der Deutschen Lufthansa. Es verwundert, dass diese Antwort der Bundesregierung, soweit bekannt, von den Medien nicht aufgegriffen worden ist.

Wir zitieren hier Klaus Töpfer, den Direktor des UN-Umweltprogramms (Aus Südd. Ztg. Nr.273 vom 24.11.04): ... „aktuell halte ich es beispielsweise für notwendig, dass Flugbenzin notfalls im nationalen Alleingang besteuert wird. Es ist ökologisch ein Unding, dass der Treibstoff so weit herunter subventioniert wird, dass Flüge für zehn, zwanzig oder dreissig Euro zu haben sind.“...

DB-Ausgabestopp sorgt für Protest im Bundestag

Angesichts des aktuellen Ringens um Infrastrukturmittel ist im Deutschen Bundestag das Verhalten der Deutschen Bahn (DB) AG scharf kritisiert worden, bereitgestellte Mittel nicht abzurufen. Der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, Reinhard Weiss, riet der Bahn, dies schleunigst nachzuholen. Ansonsten könne sich der Verdacht erhärten, dass man mit dem Investitionsstopp womöglich ganz andere Ziele verfolge: Nämlich „die Eigenmittel einzusparen, um in diesem Jahr doch noch die schwarze Null zu erreichen“ und damit die Voraussetzung für den Börsengang zu schaffen.

Weiss: „Ein einmaliges positives Geschäftsergebnis für 2004 wird niemanden in diesem Hause von der Sinnhaftigkeit eines Börsengangs überzeugen, wenn es auf diesem Wege zustandekommt.“

Keine Senkung der Mehrwertsteuer für die Bahn

Die Bundesregierung will entgegen ursprünglichen Koalitionsplänen die Mehrwertsteuer auf Bahn-Tickets für Fernzüge nicht reduzieren, wie das Bundesfinanzministerium am 14.9. bestätigte. Demnach ist nicht mehr beabsichtigt,

die Reisen bei der Deutschen Bahn (DB) per Steuersenkung zu verbilligen. Die SPD und die Grünen hatten vor zwei Jahren in ihrem Regierungsprogramm verabredet, die Mehrwertsteuer auf Tickets für die Fernzüge (ICE, IC, EC, Nachtlinien) von 2005 an von sechzehn auf sieben Prozent zu verringern. Die DB hätte diesen Vorteil an die Kunden weitergeben sollen, um mit niedrigeren Preisen besser gegen den Luftverkehr bestehen zu können.

Der Bund hilft der Bahn nicht, die Fahrpreise zu verbilligen, so blieb ihm auch nichts anderes übrig als die Fahrpreiserhöhung der Bahn zum 12.12. zu tolerieren.

Steuerbelastung der Verkehrsträger im Vergleich

	DB	Flugzeuge	Binnenschiffe
Mineralölsteuer (inkl. Ökosteuer)	Regelsatz: 47 Nahverkehr: 42	befreit, im Jahr 2004 373 Mio Euro	befreit, im Jahr 2004 210 Mio Euro
Angaben in Cent/Liter			
Ökosteuer (Anteil an Mineralölsteuer)	Regelsatz: 15 Nahverkehr: 10	befreit	befreit
Angaben in Prozent			
Mehrwertsteuer	innerdeutsche Verbindungen: 16, grenzüberschreitende Verbindungen: 16 auf deutschem Streckenanteil	innerdeutsche Verbindungen: 16, grenzüberschreitende Verbindungen: Befreit	entfällt
Angaben in Prozent			

Quelle: 19. Subventionsbericht der Bundesregierung

Im Vergleich zur FS, ÖBB und SNCF schneidet die DB AG bei den Steuern durchwegs erheblich schlechter ab.

Eisenbahnen

Allgemein

Vorläufig kein Börsengang der DB AG

Der Aufsichtsratsvorsitzende der DB AG, Dr. Michael Frenzel, hat sich im Einvernehmen mit dem Eigentümer Bund und mit dem Vorstand der Bahn darüber verständigt, den ursprünglich vorgesehenen Zeitplan für den Börsengang der Bahn neu zu definieren. Eine Börsennotierung vor der Sommerpause 2006 erscheint angesichts der derzeitigen Rahmenbedingungen nicht realistisch. An dem Ziel der Kapitalmarktfähigkeit der Bahn wird festgehalten.

Für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Bahn ist auch **der Erhalt des integrierten Bahnkonzerns unabdingbar**. Der Eigentümer unterstützt, so Frenzel, „nachhaltig die erfolgreiche Arbeit des Vorstandsvorsitzenden, Hartmut Mehdorn, die Bahn zu einem leistungsfähigen, modernen Verkehrsanbieter auszubauen“.

Es sei vernünftig, dass statt des ursprünglich festgesetzten Datums nunmehr ein Zeitfenster anvisiert werde. Bun-

deskanzler Schröder hatte in diesem Zusammenhang von dem Zeitraum 2006 bis 2008 gesprochen. Jetzt spricht man schon „nicht vor 2009“.

Trennung von Fahrweg und Verkehr (Transport)

Verkehrspolitiker der Regierungskoalition reagierten mit Verwunderung auf Äusserungen des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn (DB) vom 8.10.04.

Nach einer Sondersitzung des Gremiums hatte dessen Vorsitzender Dr. Michael Frenzel erklärt, Vorstand, Aufsichtsrat und Eigentümer hätten sich darauf verständigt, „dass es wichtig ... **und unabdingbar ist, die Bahn als integrierten Konzern weiterzuführen**“. Demgegenüber betonten die verkehrspolitischen Sprecher von SPD, Reinhard Weiss, und von Bündnis90/Die Grünen, Albert Schmidt, nicht nur der Zeitpunkt des Börsengangs, sondern auch die künftige Bahnorganisation sei und bleibe Parlamentssache.

Die GRV freut sich darüber, dass die DB AG nach Auffassung ihres Aufsichtsrates als integriertes Unternehmen, also ohne Trennung von Fahrweg und Verkehr, – eine Auffassung, die die GRV seit Jahren vertritt – weitergeführt werden soll. Damit gab der Aufsichtsrat eine Abfuhr an die Bestrebungen, weitere Gutachten zu diesem Thema erstellen zu lassen.

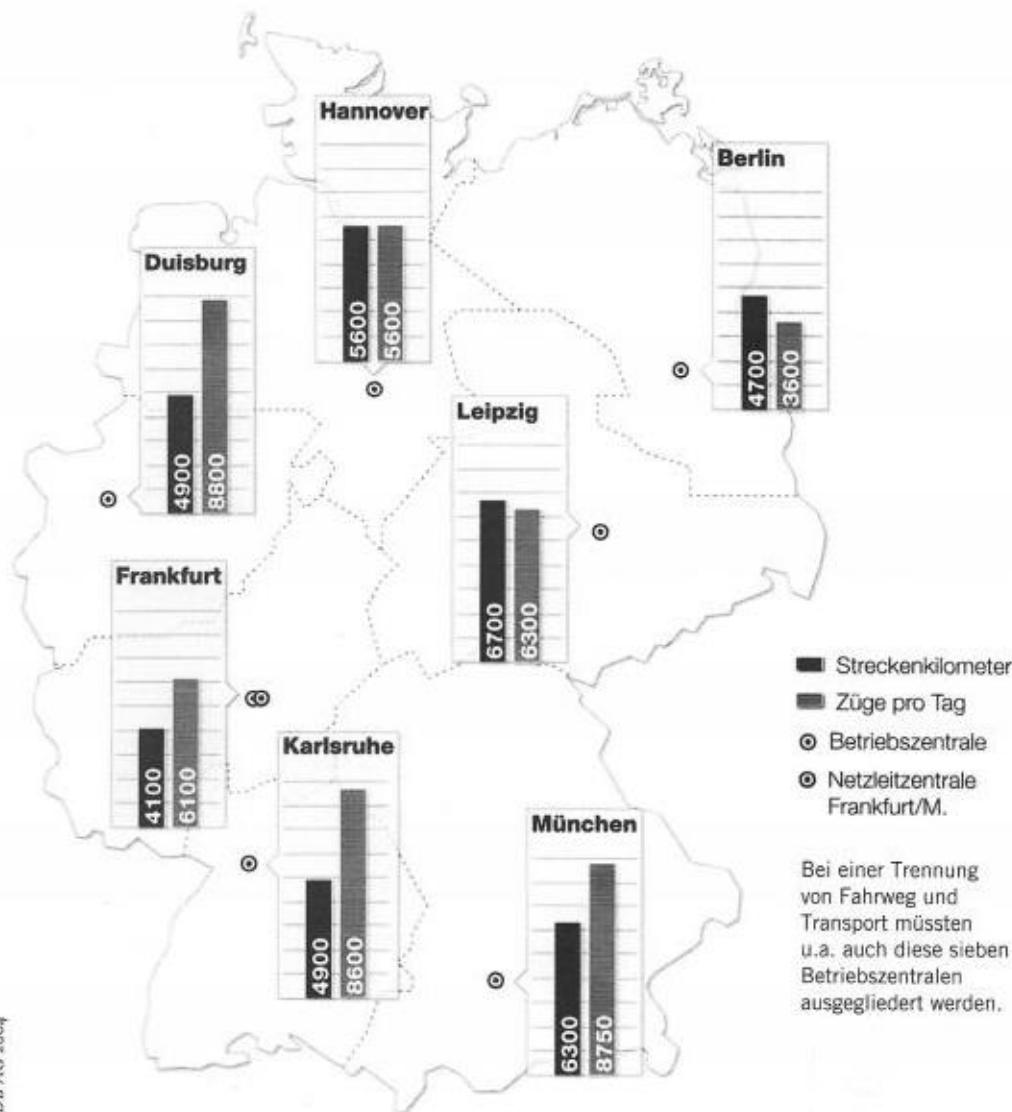
BDI/DIHK-Studie zur Fortführung der Bahnreform

Wesentliche verkehrs- und finanzpolitische Ziele der Bahnreform von 1994 sind bis heute nicht erreicht. Den Grund sehen Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) und Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK) darin, dass sich **der Wettbewerb auf der Schiene in Deutschland zu wenig entwickelt hat** (und das obwohl in Deutschland der intramodale Wettbewerb am meisten voran gekommen ist). Eine gemeinsame Studie beider Verbände sagt, was zu tun ist: **Netz und Transport müssen voneinander getrennt werden**.

„Die Trennung von Netz und Transport ist Dreh- und Angelpunkt eines erfolgreichen Modells“, heißt es in dem Zwischenergebnis des Gutachtens „Pläne zur Privatisierung der DB AG – Auswirkungen und Alternativen“, das die Wirtschaftsverbände bei verschiedenen Beratungshäusern in Auftrag gegeben haben.

Durch die Trennung von Netz und Transport werde gewährleistet, dass der Betreiber des Eisenbahnnetzes Interesse daran habe, die Trassenkapazität – von Konzerninteressen unbeeinflusst – zu vermarkten. Mit der Trennung würden ausserdem die EG-rechtlichen Anforderungen an die Organisation des Systems Bahn erfüllt.

Eine klare Trennung von Netz und Transport stellt nach Auffassung der Berater zudem sicher, dass Bund und Länder einen eindeutigen Adressaten für die Anforderungen



der Daseinsvorsorge an das Eisenbahnnetz haben. Leistung und Preis könnten klar spezifiziert werden.

Die Tatsache, dass der Staat Eigentümer der Infrastruktur bleibe, stelle sicher, dass die übergeordneten Belange der Allgemeinheit an einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur gewahrt bleiben. Auf diese Weise liessen sich irreversible Fehlentscheidungen bei der öffentlichen Infrastruktur vermeiden (Auch heute schon ist die DB AG vom Bund beim Ausbau der Infrastruktur völlig abhängig. – Die GRV.). Dennoch sei das Modell offen für die Einbeziehung privaten Kapitals. „Eine solche Einbeziehung erlaubt insbesondere auch, für den Betrieb der Infrastruktur Preisdruck zu entwickeln und so kostengünstigere Lösungen für die Nutzer der Eisenbahn zu verwirklichen“, sind die Autoren überzeugt.

Eine Untersuchung ausländischer Erfahrungen mit der Trennung von Netz und Transport zeigte, dass ein vollständig mit Deutschland vergleichbares Modell nicht existiert. Die Privatisierung der Infrastruktur oder der integrierten Eisenbahn sei in Großbritannien und Neuseeland gescheitert. Schweden und Großbritannien – im Reiseverkehr die erfolgreichsten Eisenbahn-Länder in Europa (da muss man schon ein Fragezeichen setzen!) – hätten Netz und Transport konsequent getrennt. Technische Probleme an der Schnitt-

stelle Rad-Schiene habe es nicht gegeben. „Die ausländischen Erfahrungen belegen, dass eine Weiterentwicklung der Bahnreform ... immer wieder erforderlich ist“, schreiben die Autoren. „Voraussetzung dieser Weiterentwicklungsfähigkeit und Reversibilität ist, dass das Eigentum an der Infrastruktur beim Staat verbleibt.“

„Die Politik muss anhand ihrer Ziele konkretisieren, wie die Infrastruktur einerseits und Transport andererseits nach der Trennung organisiert werden sollen“, resümieren die Autoren. Ziele für die Infrastruktur könnten insbesondere sein, privates Kapital einzubinden und der Privatwirtschaft damit Risiken zu übertragen. Weitere Ziele könnten die Schaffung von Vermarktungsanreizen, die Erhöhung des Preisdrucks sowie die Minimierung der Kosten für Nutzer und öffentliche Hand durch niedrigere Trassenpreise sein ...

Das Fazit der Berater: „Je nach den politischen Prioritäten ist zu erwägen, welche Einheiten

im Wettbewerb auf deutscher und europäischer Ebene die Ziele der Politik am besten erreichen können.“

Die GRV fragt sich, ob den Gutachtern auch bewusst ist, dass integraler Bestandteil des Netzes auch die Betriebsführung ist. Signale, Stellwerke und Betriebssteuerzentralen mit einer sehr hohen Zahl an Mitarbeitern gehören zum Netz. Das Netz macht den Fahrplan aller Züge und führt diesen auch täglich durch. Soll sich der Bund wirklich diesen Apparat ans Bein binden? Mit der Betriebsführung nehmen die Gutachter der Bahn ihren wichtigsten Bestandteil weg. Ist das wirklich gewollt?

Betriebsräte für integrierten DB-Konzern

Die Arbeitnehmervertreter des Konzernbetriebsrats und der Gesamtbetriebsräte der DB AG haben gemeinsam ein Thesenpapier zur Weiterentwicklung des DB-Konzerns erarbeitet und zum Positionspapier der Bahn-Betriebsräte erklärt. Die Betriebsräte vermischen in der Debatte um die Zukunft des DB Konzerns und die Trennung von Netz und Betrieb Aussagen zu möglichen industrie- und arbeitsmarktpolitischen Folgen.

Das integrierte Produktionssystem erzielt umfangreiche Effizienzvorteile durch Kostensynergien insbesondere auf der Materialseite. Die Segmentierung des Bahnsystems würde bisherige Unternehmensreform-Erfolge zerstören. Der europäische Liberalisierungsindex weist deutlich nach, dass das deutsche Verbundsystem zu umfangreichem Wettbewerb auf der Schiene geführt hat.

Ein politischer Eingriff in bestehende Strukturen des DB-Konzerns würde die guten Chancen auf die Branchenfürerschaft im Europa der offenen Grenzen zunichte machen. Mit ihren rund 230000 Beschäftigten ist die DB AG grösster Arbeitgeber und gleichfalls grösster privater Auftraggeber für die Baubranche, Industrie und Dienstleistungen in Deutschland. Ein Arbeitsplatz der Bahn sichert im Durchschnitt weitere 2,5 Arbeitsplätze im bahnnahen Produktions- oder Dienstleistungsbereich.

Bahninvestitionen, etwa zur Modernisierung der Schieneninfrastruktur oder der Fahrzeugflotte, initiieren immer weit höhere volkswirtschaftliche Effekte. Dies gilt im negativen Sinn bei Investitionskürzungen. Da inzwischen ein Grossteil der Investitionen für den Schienenverkehr aus DB-Eigenmitteln mitfinanziert wird, wäre eine Trennung von Netz und Betrieb auch gesamtwirtschaftlich und konjunkturell kontraproduktiv.

Auswirkung von Verspätungen bei Trennung von Fahrweg und Verkehr

Thoma

Der ICE, der mich kürzlich von Bonn nach Basel bringen sollte, erhielt wegen einer Signalstörung in einem Unterwegsbahnhof zwischen Mainz und Mannheim eine Verspätung von etwa 15 min. Reisende nach München verpassten in Mannheim den Anschluss und konnten erst eine Stunde später weiterfahren. Sie müssten nach den neuen Spielregeln eine Entschädigung erhalten.

Nehmen wir an, Fahrweg und Verkehr wären bereits getrennt: Schuld wäre dann nicht die DB-Reiseverkehr, sondern das Netz, d.h. DB-Reiseverkehr müsste DB Netz regresspflichtig machen und die Entschädigungskosten von dort eintreiben.

Da Signalstörungen eine häufige Verspätungsursache sind, würde das nicht unerheblichen Aufwand in den Auseinandersetzungen zwischen den Verkehrsunternehmen der DB AG und dem getrennten Netz führen.

Ein anderer Fall: Bleibt ein Zug wegen Lokscha-den liegen, muss eine neue Lok zugeführt werden. Das getrennte Netz muss eine Trasse genehmigen und der DB die Kosten in Rechnung stellen. Das geht sicher im eigenen Unternehmen schneller als bei getrenntem Netz.

Das sind nur zwei zwar nicht sehr bedeutende Beispiele dafür, dass die Trennung von Fahrweg und Verkehr der falsche Weg ist.

Internationale Bahnkonferenz über Perspektiven nachhaltiger Transportsysteme

Mehr als 200 Vertreter aus Politik, Industrie, Bahnunternehmen und Verbänden aus 22 Nationen diskutierten am 19.11.04 in Berlin die Beiträge der Bahnen beim Aufbau zukunftsfähiger Strukturen im Verkehr. Im Mittelpunkt der Diskussion standen dabei die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen und die Festigung der gesellschaftlichen Akzeptanz. In Folge der EU-Erweiterung ist die nachhaltige Gestaltung des Verkehrs über große Distanzen die zentrale Herausforderung.

Margareta Wolf, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, formulierte an die Adresse der Europäischen Union die Erwartung, **die nicht gedeckten Kosten des Verkehrs wie Umweltschäden allen Verkehrsträgern verursachergerecht anzulasten**. Ich begrüsse ausdrücklich die entsprechenden Signale der EU-Kommission. Darüber hinaus müssen die Bahnen ihre Attraktivität steigern, um am Markt erfolgreich zu sein. Wolf: „Die Bahnen können dabei von anspruchsvollen Umweltstandards nur profitieren.“

Mirosiav Ouzky, Vizepräsident des Europäischen Parlaments, betont die bedeutende Rolle der Eisenbahnen in den neuen Mitgliedsstaaten der Union, deren Marktanteil heute noch etwa doppelt so hoch ist wie in den anderen Mitgliedsstaaten. „Das Thema Investition in die Eisenbahn entscheidet über die Zukunftschancen der Bahnen“, stellte Ouzky fest.

Stefan Garber, Generalbevollmächtigter Technik und Beschaffung der Deutschen Bahn, unterstrich die Bedeutung des Nachhaltigkeitsmanagements im Bestreben, die Bahnen gegenüber den Wettbewerbern zu stärken: „Wir müssen intelligent unsere systembedingten Vorteile im Schienenverkehr mit den ökologischen und sozialen Anforderungen verbinden, um auch langfristig wirtschaftlich erfolgreich zu sein. Deshalb werden wir jetzt bei der DB ein Nachhaltigkeitsmanagement einführen.“ Garber verwies dabei auf die langjährigen Erfolge im Umweltbereich: „im Vergleich zu 1990 werden wir Ende des Jahres die spezifischen Emissionen des Klimagases CO₂ um 27 % gesenkt haben.“

Johannes Ludewig, Generaldirektor der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER), bestätigt, dass europaweit die Bahnen ihre Leistungen stetig verbessern und fordert: „**Wir brauchen allerdings Preise, die die wahren Kosten des Verkehrs widerspiegeln**. Sonst wird sich der Anteil der Bahnen am Verkehrsmarkt nicht steigern lassen.“ Ludewig begrüßte die ersten Ankündigungen des neuen EU-Verkehrskommissars Jacques Barrot, die Eurovignette oben auf die Agenda zu setzen.

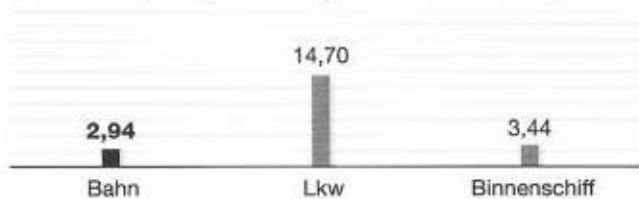
Thomas Barrett, Direktor bei der Europäischen Inves-

titionsbank, bescheinigt den Bahnen langfristige Chancen auf dem Verkehrsmarkt, wenn sie sich auf ihre Stärken konzentrieren. „Ich bin zutiefst überzeugt, dass sowohl die Öffentlichkeit als auch EU und die nationalen Institutionen eine zunehmende Leistungsfähigkeit der Bahnen honorieren werden, denn diese werden spürbare positive Auswirkungen auf den Personen- und Frachtverkehr haben.“

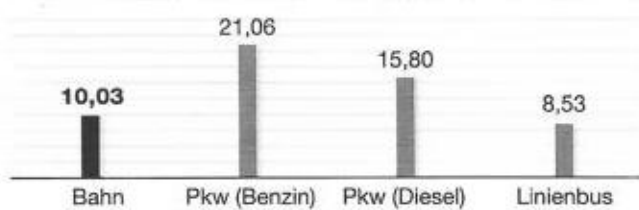
Philippe Roumequere, Generaldirektor des Internationalen Eisenbahnverbands UIC sagte: „Nachhaltige Transportsysteme dürfen sich nicht auf Europa beschränken. Der Blick auf den Transportzuwachs in Ländern wie China oder Indien macht klar, dass wir weltweit anspruchsvolle Aktionspläne und Entscheidungen benötigen, auch aus Verantwortung gegenüber der Umwelt.“

Die Bahn mit guter CO₂-Bilanz

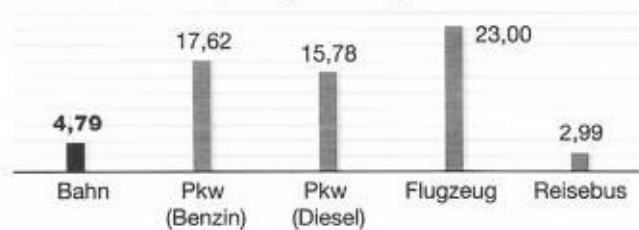
Güterverkehr (in Kilogramm CO₂ je 100 Tonnenkilometer)



Personennahverkehr (in Kilogramm CO₂ je 100 Personenkilometer)



Personenfernverkehr (in Kilogramm CO₂ je 100 Personenkilometer)



DB AG 2004

Labour will Bahn in England wieder verstaatlichen

Aus einer Pressemitteilung der Bahnexpertengruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ (BsB) vom 30. September 2004. Statt unter der Rubrik „Ausland“ bringen wir diesen Artikel hier, weil auch er für das Thema Trennung von Fahrweg und Transport interessant ist.

Der Parteitag der britischen Labour-Party beschloss, in Großbritannien auch den Bahnbetrieb wieder unter staatliche Regie zu stellen. Deutsche Unternehmerverbände hatten vor einer Woche das britische Beispiel als Vorbild präsentiert. Die Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn sieht in dem Labour-Beschluss eine logische Antwort auf die katastrophalen Folgen jeder Bahnprivatisierung.

Vor kurzem hatten die Unternehmerverbände BDI und DIHT das britische Beispiel der Bahnprivatisierung als Alternative gegenüber dem Mehdorn-Modell präsentiert (siehe weiter oben.). Zwar sei dort der Webfehler gemacht worden, die Trassen zu privatisieren. Richtig sei jedoch gewesen, den Bahnbetrieb an private Betreiber zu vergeben. Die Entwicklung der Verkehrsleistungen im britischen Netz würde dies bestätigen. In Deutschland soll nach dem Willen der Unternehmerverbände zwar das Netz beim Bund bleiben, der Betrieb jedoch ebenfalls privatisiert werden.

Richtig ist, dass die Statistiken ein deutliches Wachstum des britischen Schienenverkehrs vermelden. So stieg im Zeitraum 1994 bis 2000 die Leistung im Personenverkehr um 39% und im Güterverkehr um 40%. In der Fachliteratur wird die Ursache dafür überwiegend nicht in der Privatisierung, sondern in Faktoren wie der lang anhaltenden positiven Wirtschaftsentwicklung, der Schaffung von Millionen prekärer Jobs mit wachsendem Pendlerverkehr und den überdurchschnittlich hohen Kraftstoffpreisen gesehen. Während die Zahl der Erwerbstätigen im genannten Zeitraum in Großbritannien um eineinhalb Millionen stieg, stagnierte sie hierzulande.

Dennoch ist die Bilanz der britischen Bahnprivatisierung negativ – für Trasse und Betrieb.

- Im Bahnbetrieb kam es nicht zu einem „belebenden Wettbewerb“. Vielmehr bildeten sich Gebietsmonopole der privaten Bahnbetreiber. Dabei spielen Bus- und Fluglinienbetreiber (z.B. Stagecoach und Virgin) als neue Bahngesellschaften eine wichtige Rolle. Sie modeln den Bahnbetrieb nach ihren oft spezifischen Interessen um.
- Es kam nicht zum größeren Einsatz von modernem, attraktiven Wagenmaterial. Vielerorts wird mit dem umlackierten Fahrzeugpark der verblichenen Staatsgesellschaft gefahren.
- Statt eines einheitlichen Fahrplans und einem einheitlichen Tarifsysteem herrscht Chaos.
- Die Sicherheitsstandards haben sich deutlich verschlechtert. Daraus resultierten bisher fünf aufeinander folgende schwere Unfälle.
- Der Service im Bahnverkehr wird in allen britischen Medien als katastrophal bezeichnet.
- Schließlich musste der Staat mehr Subventionen für den Schienenbetrieb zahlen als je zuvor an British Rail (1996-2001 umgerechnet 19 Mrd Euro).

Im übrigen ist die Pleite der Trassengesellschaft Railtrack 2001 nicht zu trennen vom gesamten Schienenverkehr. Bei der Privatisierung der Trasse machten private Investoren Gewinne in Höhe von bis zu zehn Milliarden Pfund. Bei der Renationalisierung musste der Staat sechs Mrd Pfund Schulden übernehmen. Nach Angaben der britischen Regierung sind Investitionen in Höhe von umgerechnet bis zu 100 Mrd Euro erforderlich, um das heruntergewirtschaftete Schienennetz wieder instand zu setzen.

BDI und DIHT sehen den Erfolg in einem Modell, von dem gilt: Operation gelungen, Patient tot.

DB Netz stellt Jahresfahrplan 2005 fertig

Der Jahresfahrplan 2005 für das deutsche Eisenbahnnetz steht. 46 300 Trassenanmeldungen brachten die Fahrplan-konstrukteure der DB Netz AG unter einen Hut. Wettbe-werber der DB steigerten die Zahl ihrer Anmeldungen ge-genüber dem Vorjahr um 14% auf 8707. Knapp jede fünfte Trasse entfällt damit auch auf ein nicht dem DB Konzern angehörendes Unternehmen. Am 12. Dezember tritt der Plan in Kraft.

Jede fristgerecht bis zum 13. April eingegangene Anmel-dung für den Jahresfahrplan sei gleichrangig behandelt worden, berichtet die DB. Die Parameter Strecken, Fahr-zeiten und Zugtypen müssen so miteinander kombiniert werden, dass die Abläufe den Wünschen und Anfor-derungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen so weit wie möglich entsprechen.

Nicht selten habe es zeitliche und streckenbezogene Über-schneidungen gegeben. „Wir sind besonders stolz darauf, dass es uns in diesem Jahr gelungen ist, letztendlich ohne Ausnahme Lösungen mit den Eisenbahnverkehrsunter-nehmen zu finden“, sagte Dagmar Haase, Vorstand Mar-keting und Vertrieb der DB-Netz AG. Sie wertet dies als klaren Beweis dafür, „dass in Deutschland der faire Wettbewerb auf der Schiene täglich gelebt wird“.

Rund 9500 Trassenüberschneidungen konnte DB-Netz in Zusammenarbeit mit den Kunden während der Konstruk-tionsphase beheben. Weitere 70 Doppelbelegungen wurden nach entsprechenden Prioritäten beseitigt. Das Höchst-preisverfahren, bei dem eine Trasse meistbietend versteigert wird, war in keinem Fall erforderlich.

300 Eisenbahnverkehrsunternehmen sind auf dem DB-Netz unterwegs. 280 davon gehören nicht zum DB-Konzern.

Eine Übersicht, wie der Wettbewerb funktioniert, zeigen die Grafiken rechts.

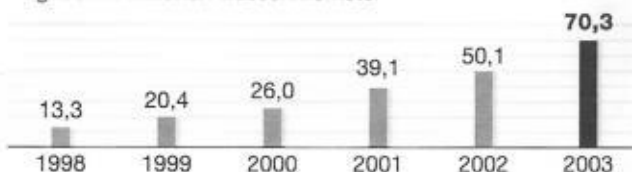
Herausragendes Ereignis zum neuen Fahrplan ist die In-betriebnahme der Strecke Hamburg - Berlin (1 1/2 Stunden Fahrzeit)

Rund 650 Millionen Euro hat der Bund investiert, damit die Deutsche Bahn (DB) die 287 Kilometer lange Gleis-strecke modernisiert und ausbaut. Zum ersten Mal in der Ge-schichte des Transportwesens wurde eine bestehende Bahnverbindung für ein Höchsttempo von 230 km/h herge-richtet. Das ist nach gerade einmal vier Jahren Bauzeit ge-lungen. Und der Kostenrahmen wurde ebenfalls eingehal-ten.

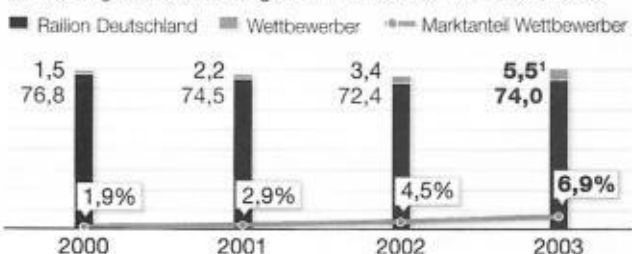
Die GRV findet es gut, dass der Transrapid nicht gebaut worden ist.

Leistungsentwicklungen auf der Schiene

Leistungen konzernfremder Bahnen auf dem Netz der DB. Angaben in Millionen Trassenkilometer

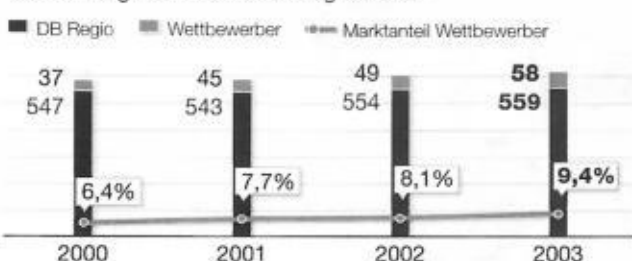


Entwicklung der Verkehrsleistungen und Marktanteile im Schienengüterverkehr. Angaben in Milliarden Tonnenkilometer



1) Schätzung

Entwicklung der Zugleistungen und Marktanteile im Regional-verkehr. Angaben in Millionen Zugkilometer



DB AG 2004

DB AG zahlt Entschädigung bei Verspätungen

Bei größeren Verspätungen in Fernzügen der Bahn können Fahrgäste von nun an auf eine Entschädigung pochen. Wer mit ICE, Intercity oder Eurocity mehr als eine Stunde zu spät am Ziel ankommt, erhält künftig 20% des Fahrpreises in Form eines Gutscheins zurück. Zudem übernimmt die Bahn unter anderem Kosten für Taxi oder Übernachtung bis maximal 80 Euro, sollte die Reise wegen Verspätung nicht bis 24.00 Uhr wie geplant fortgesetzt werden können.

Das schreibt eine neue „Kundencharta“ der Bahn nach bis-herigen Kulanzregelungen erstmals rechtsverbindlich fest. Sie gilt seit dem 1. Oktober 2004. Verbände fordern jedoch eine gesetzliche Regelung und kritisieren, dass die Entschä-digungen nicht auch für den Nahverkehr gelten.

Bundesverbraucherministerin Renate Künast sprach von einer erheblichen Verbesserung der Rechtsposition der Fahr-gäste, forderte die Bahn aber weiter zu Kulanz auf. Sie gehe davon aus, dass „die 60-Minuten-Regelung nicht zum Dog-ma“ gemacht werde.

Bei der Bahn haben Fahrgäste künftig nicht nur bei Verspä-tung eines einzelnen Zuges Anspruch auf eine Erstattung - sondern auch, wenn ihr Zug nur wenige Minuten zu spät ist, sie beim Umsteigen aber trotzdem den Anschluss ver-

passen und am Ende über eine Stunde zu spät ankommen. Zahlen will die Bahn allerdings nur, wenn sie für die Verspätung verantwortlich ist. Dies gelte nicht bei höherer Gewalt wie etwa Bombendrohungen, Personenunfällen oder Unwettern.

Die Entschädigung als Gutscheinkarte – beim Schaffner abzuholen – kann einen Monat lang für den nächsten Ticketkauf genutzt werden. Danach ist sie in einen zwölf Monate gültigen Gutschein umtauschbar. Der Mindestbetrag für die Entschädigung liegt bei fünf Euro.

Abbau bei DB Projekt-Bau

Die Planungsgesellschaft der Deutschen Bahn AG, die DB Projekt-Bau, muss wegen der gekürzten Investitionszuschüsse bis Ende 2005 rund 1500 Stellen streichen. Das politisch gewollte Sparprogramm im Schienenverkehr hat auch Auswirkungen auf die Industrie: Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland schätzt, dass im ersten Halbjahr 2004 bereits rund 2000 Stellen bei Infrastrukturfirmen gestrichen wurden; weitere 2000 Arbeitsplätze seien bedroht.

Bahn will Polizeikosten nicht tragen

Das Oberverwaltungsgericht Koblenz hat anfangs November eine Klage der Deutschen Bahn verhandelt. In der mündlichen Verhandlung sollte geklärt werden, in welcher Höhe die Bahn für Einsätze des Bundesgrenzschutzes (BGS) aufkommen muss. Nach einer Rechtsverordnung des Bundesverkehrsministeriums hat die Bahn jährlich knapp 21% des Gesamtaufwandes des Bundesgrenzschutzes zu übernehmen. Nachdem die Grenzschutzdirektion Koblenz für das Jahr 2002 einen Ausgleichsbetrag von fast 64 Millionen Euro forderte, zog die Bahn vor Gericht.

Der Prozessbevollmächtigte der Bahn argumentierte in der Verhandlung, die Bahn sei nicht die richtige Schuldnerin, da sie als Holding-Gesellschaft selbst kaum Verkehrsleistungen erbringe. Die Grenzschutzdirektion müsse sich an die zahlreichen Tochtergesellschaften wenden. Darüber hinaus würden die Bahnanlagen auch von weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt. Zudem müssten die Ausgaben für den BGS grundsätzlich durch Steuergelder abgedeckt werden. Da es sich um eine öffentliche Aufgabe handele, sei die geforderte Abgabe verfassungswidrig.

Der Rechtsvertreter der beklagten Bundesrepublik entgegnete, schon die Tatsache, dass die Bahn an die Börse wolle, zeige, dass es sich bei ihr um ein privates Unternehmen handele. Somit handele es sich beim Schutz der Bahngleise gerade nicht um eine öffentliche Aufgabe. Der Prozessbevollmächtigte der Bahn entgegnete, dass die Polizei bei ihren nächtlichen Streifenfahrten auch für den Schutz des Privateigentums Sorge und dafür ebenfalls kein Geld

verlange. Bis 1992 lagen die Kosten für die Bahnpolizei alleine in der Zuständigkeit der damaligen Deutschen Bundesbahn. Im Zuge der Bahnreform wurde die Überwachung der Bahnanlagen dem Bundesgrenzschutz übertragen. Das Verwaltungsgericht Koblenz hatte die Klage der Bahn in erster Instanz abgewiesen.

Bauwirtschaft schlägt Alarm

Die Deutsche Bahn AG plant, ihre Ausgabensperre über das laufende Jahr hinaus (ev. mit Abstrichen) zu verlängern. Mindestens das erste Quartal 2005 werde der „qualifizierte Ausgabenstop“ weiter gelten, hieß es in den Medien. Die Ausgaben-Notbremse hatte Bahn-Chef Hartmut Mehdorn im Juli gezogen. Sie gilt für alle nicht unmittelbar betriebsnotwendigen Bereiche und betrifft auch laufende Investitionen in das Schienennetz. Wie berichtet, trägt die Ausgabensperre rund 90% zum für 2004 erwarteten Betriebsgewinn von 206 Mio. Euro bei.

Einer Umfrage der Bauwirtschaft unter 565 Baufirmen zufolge braucht die Bahn durchschnittlich 99 Tage, um eine Rechnung zu begleichen. Die Bahn sitze als Quasi-Monopolist stets am längeren Hebel, sagte Michael Knipper, Hauptgeschäftsführer des Hauptverbands der Bauindustrie. Über Nachforderungen von 600 Mio. Euro würde sie nicht einmal mehr verhandeln, immer mehr Bauunternehmen hätten Liquiditätsprobleme. Den Vorschlag der Bauindustrie, ein Schiedsgericht einzusetzen, habe sie abgelehnt. Wer klage oder sich nur öffentlich beschwere, habe kaum noch eine Chance auf einen neuen Auftrag.

Bahn weist Vorwürfe der Bauwirtschaft zurück: Qualitätsmängel und zu hohe Nachtragsforderungen

DB-Einkaufs-Chef Garber: „Wir müssen sorgfältig prüfen“. Von nachträglichen Rechnungen über 5,5 Mrd Euro wurde ein Drittel abgelehnt

Die Deutsche Bahn weist die Vorwürfe der Bauwirtschaft, nach der sich die Zahlungsmoral des Unternehmens verschlechtert habe, entschieden zurück. Entsprechende statistische Eigenerhebungen der Bauindustrie sind für die Bahn nicht nachvollziehbar. Wir bearbeiten im Baubereich 4000 Rechnungen im Monat, von berechtigten Forderungen werden über 60% spätestens einen Monat nach Eingang bezahlt, weitere 30% innerhalb eines weiteren Monats, erklärt Stefan Garber. Die Bahn ist mit einem jährlichen Investitions- und Einkaufsvolumen von aktuell rund 12,5 Milliarden Euro seit langem größter Auftraggeber in Deutschland. Garber: „Bei uns wird da absolut professionell gearbeitet.“ Die Bahn ist allerdings gehalten, vor allem bei kostenintensiven Infrastruktur-Bauprojekten alle Rechnungen sehr genau zu prüfen und überzogene Forderungen abzulehnen. Problematisch ist in diesem Zusammenhang auch, dass Baufirmen verstärkt Subunternehmen einsetzen, de-

nen es an Qualifikation fehlt, Garber: „Wenn dann die Qualität nicht stimmt, können wir auch nicht zahlen.“

„Hier geht es zu etwa 90% um Geld des Steuerzahlers, das wir treuhänderisch ausgeben“, so Garber, „es ist daher im Interesse der Allgemeinheit, wenn wir unsere Arbeit sorgfältig machen.“ Aufgrund der Größe und der Komplexität der Projekte gerade im Baubereich sind die Prüfabläufe sehr aufwändig und schwierig. Im übrigen wird die Bahn noch vom Eisenbahnbundesamt (EBA) überprüft, bei unberechtigten Zahlungen werden Bundesmittel zurückgefordert, so dass die Bahn auf den Kosten sitzen bleibt.

Einigung der DB mit den Gewerkschaften Transnet und GdBA im Tarifstreit

Es wurde eine Einigung über eine Arbeitszeitverlängerung um zwei Stunden oder wahlweise eine Einkommenskürzung von 5% erzielt. Im Gegenzug will die DB AG keine betriebsbedingten Kündigungen bis Ende 2010 aussprechen.

DB gründet Joint Venture mit RZD

Die Deutsche Bahn AG (DB) und die Aktiengesellschaft Russische Eisenbahnen (RZD) werden für den Güter- und den Touristikverkehr je ein Gemeinschaftsunternehmen gründen. Die Vorstandsvorsitzenden beider Unternehmen, Hartmut Mehdorn und Genadij Fadeev, unterzeichneten am 17.9. in Berlin dazu eine Absichtserklärung.

Das Joint Venture im Güterverkehr sieht eine Beteiligung von jeweils 50% vor, an dem Joint Venture im Reiseverkehr wird die russische Eisenbahn die Mehrheit halten. Die RZD sei vor allem an der guten Marketingorganisation der DB interessiert.

Ziel des Joint Ventures für den Güterverkehr ist es, das Aufkommen zwischen Westeuropa und dem Raum Russland/Ostasien/China zu erschließen. Das Gemeinschaftsunternehmen soll wettbewerbsfähige Produkte für den Schienengüterverkehr auf dem „Korridor 11“ entwickeln. Dazu gehören Qualitätsmanagement, Tracking, Verzollung, Lagerhaltung und Störfallmanagement.

Über eigene Ressourcen wird das Joint Venture nicht verfügen. Triebfahrzeuge und Güterwagen werden die DB und die RZD stellen. Die beiden Gesellschaften übernehmen auch über ihre jeweiligen Organisationen den Vertrieb auf den Märkten.

Den Vertrag und den Business-Plan wollen beide Partner bis Dezember erarbeiten.

Obwohl der Bahnverkehr auf der Relation Deutschland-Russland nur sehr wenig beträgt, hofft Fadejew, dass mit dem Joint Venture, die auf der Transsib nur zu zwei Dritteln ausgelasteten Züge im Laufe der Zeit besser ausgelastet werden. Dazu bestellt Rus-

land eine Menge von Containertragwagen und eigene Container. Der Wert der DB-Beteiligung besteht darin, dass die DB ein weitverzweigtes Agenturnetz in Deutschland und in Europa hat.

Die Innotrans 2004 in Berlin

Mit über 1370 Aussteller und 466455 Fachbesuchern aus 35 Ländern, 80000 Quadratmetern Ausstellungsfläche und einer Fahrzeugschau auf rund 2000 m Gleis war die Innotrans 2004 vom 21. bis 24. September in Berlin nach eigenen Angaben rund ein Drittel (30% mehr Aussteller und Fachbesucher) grösser als noch vor zwei Jahren - und auch internationaler, da etwa 46 % der Aussteller Bahnunternehmen, Netzgesellschaften, Hersteller und Dienstleister aus dem Ausland repräsentierten. Begleitet wurde die Messe durch verschiedene Fachtagungen. Im Anschluss an die vier Messetage stand die Fahrzeugausstellung ein Wochenende lang Privatbesuchern offen.

Der Herausgeber der GRV-Nachrichten besichtigte die Messe und gibt nachstehend den Lesern einige interessante Exponate bekannt:

Alstom zeigt mit den VT201 und VT261 zwei seiner CO-RADIA-LINT-Versionen (LINT 27 und LINT 41) von Dieseltriebwagen, wie sie sich derzeit mit 10 und 18 Fahrzeugen in der Auslieferung an die Vectus Verkehrsgesellschaft mbH befinden. Diese gemeinsame Tochter der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB) und der Westerwaldbahn (WEBA) wird ab Dezember 2004 mit den 28 klimatisierten und 120 km/h schnellen Triebwagen den Betrieb auf dem Westerwaldnetz rund um Limburg aufnehmen. Die 27 m langen Einteiler bieten 72 Sitz- und 85 Stehplätze, die 41 m langen Zweiteiler 129 Sitz- und 140 Stehplätze.



Fotos: Thomas

Mit dem CITADIS-Triebwagen RBK 703 wurde eines der ersten Serienfahrzeuge für die RegioTram Kassel vorgestellt, die im Alstom-LHB-Werk Salzgitter gebaut werden. Die ersten acht Zweisystemfahrzeuge nehmen im Dezember den Fahrbetrieb zwischen Kassel und Warburg auf. Weitere 20 Triebwagen, davon zehn als Hybridfahrzeuge, folgen bis Herbst 2005. (Siehe auch Beitrag Stadtbahn Kassel im Abschnitt Schienenpersonennahverkehr weiter unten.)



Als „diesjähriges Messe-Highlight“ wurde ein Mock-up des CORADIA LIREX für die Stockholmer Verkehrsbetriebe Storstockholms Lokaltrafik AB (SL), enthüllt. Der Zug ist 160 km/h schnell und hat Platz für 900 Personen.



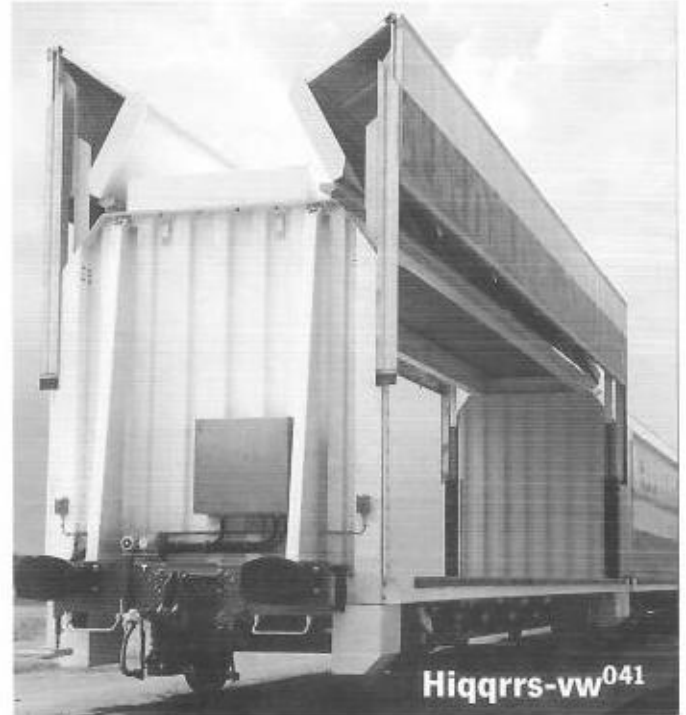
Foto: J. Hörst / ETR 11

Die Fa. Vossloh stellte mit der MaK 2000-4 BB die derzeit stärkste vierachsige einmotorige Diesellokomotive der Welt vor. (2700 kW bei 292 kN Anfahrzugkraft und max 120 km/h). Ein neues Filter befreit die Abgase von über 99% der Partikel.



Eisenbahnrevue 11, S. 515

Schweden (Industrier AB, Malmö) bietet einen Güterwagen an, dessen Seitenwände sich nach oben öffnen - elektr. Türmechanismus) Hiqqrrs-vw 041.



Einen besonderen Höhepunkt stellte die Fa. Rotem aus Korea, Tochterges. der Autofirma Hyundai, dar, die neben High-Speed-Trains (350 km/h) magnetisch schwebende Fahrzeuge (Maglev) für Massentransporte ohne Fahrwegberührung (Spalt 12 mm) anbietet. Sie schaffen Steigungen von 8% und erreichen ein Vmax von 110 km/h. Kommerzieller Einsatz ab 2007.



Fotos: Thomas

Die österreichischen Bundesbahnen waren mit einem dieselmechanischen Desiro-Triebwagen der Reihe 5022 vertreten. Auch der polnische Hersteller PESA war gleich mit mehreren Fahrzeugen vertreten, darunter einem Schienenbus für die Ukraine und einem vierteiligen elektrischen Nahverkehrswagen (ohne Bilder).

Eisenbahnverkehrsunternehmen, S. 316



Das war nur ein Bruchteil der Exponate, aus Platzmangel können wir nicht mehr vorstellen. Abschliessend zeigen wir Ihnen noch den Drehgestellhersteller Probotec, der mit angemalten Modells erhebliches männliches Publikum anzog.



Verschiedene Vereinigungen nutzten die Innotrans für Vortragsveranstaltungen. Die nächste Innotrans findet vom 19. bis 22.9. 2006 statt.

Besondere Nachrichten anlässlich der INNOTRANS

1. Nur Sekunden zu spät: Während in Europa i.d.Regel ein Zug mit fünf Minuten Verspätung als pünktlich gilt, fuhren die Shinkansen-Züge der Central Japan Railway mit **nur 12 Sekunden Verspätung** in ihre Zielbahnhöfe ein.

2. Die Japanische Eisenbahngesellschaft Central Japan Railway hat mit ihrer Magnetschwebbahn einen neuen Geschwindigkeitsrekord aufgestellt. Am 2. Dezember 2003 erreichte der mit Passagieren besetzte Zug auf der Yamanashi Maglev-Teststrecke eine Geschwindigkeit von **581 km/h** und übertraf damit deutlich den eigenen 1999 aufgestellten Rekord von 552 km/h. Am 16. Februar bestätigte die Guinness World Record Ltd. die Geschwindigkeit, so dass die Testfahrt damit einen Eintrag in das Guinness Buch der Rekorde erhält.

3. Die staatliche spanische Bahngesellschaft Renfe hat An-

fang März beschlossen, dass sie Siemens mit der Lieferung von zehn weiteren Hochgeschwindigkeitszügen beauftragt. Der Gesamtwert der Bestellung liegt bei rund 430 Mio. Euro. Davon entfallen etwa 240 Mio. Euro auf die Züge und 190 Mio. Euro auf deren Instandhaltung in einem Zeitraum von 14 Jahren. Vorläufer der neuen Züge für Spanien ist der in Deutschland eingesetzte und von Siemens als Konsortialführer gebaute ICE 3.

4. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr hält Einzug in Südkorea. Der auf TGV-Basis entwickelte Zug soll 2008 Seoul mit Busan verbinden. Am 1.4.04 wurde der Betrieb auf dem Abschnitt Seoul - Daegu aufgenommen. Hier wurde die Reisezeit von 4 Std. 10 Min. auf 2 Std 40 Min. verkürzt.

Die DB AG in Zahlen

Entnommen dem von der DB 2004 verteilten Heft: „Die Bahn mit Zukunft – Zahlen, Daten, Fakten“

Rollendes Material

Lokomotiven	5600
ICE-Züge	196
Triebwagen	8783
Reisezugwagen	10.820
Sitzplätze (in Tsd.)	1444
Güterwagen	169.331
Callbikes	4400
DB Carsharing, Fahrzeuge	1100
Busse	12696 ¹⁾
Fahrzeugeinheiten	20.000 ²⁾

Infrastruktur

Streckennetz (in Kilometer)	35.593
Personenbahnhöfe	5665
Stellwerke	5609
davon elektronisch	501
Weichen (und Kreuzungen)	82.637
Brücken	29.180
Tunnel	804
Tunnellänge (in Kilometer)	444,7
Bahnübergänge	23.508
davon technisch gesichert	11.810

Personenverkehr

Züge pro Tag im Fernverkehr	1302
Züge pro Tag im Nahverkehr	28.889
Sitzplätze pro Tag in Mio	1,44
Reisende pro Tag Fernverkehr in Mio	0,32
Reisende pro Tag Nahverkehr in Mio	4,29
Personenkilometer Fernverkehr in Mio	31.619
Personenkilometer Nahverkehr in Mio	37.915
Nutzer von Call a Bike	54.000
Nutzer von Carsharing	46.000
Reisende im Regionalverkehr	1,6 Mrd
Reisende im Fernverkehr	117 Mio
Reisende in Nachtzügen	2,9 Mio
Reisende in Autoreisezügen	500.000

Güterverkehr

AUF DER SCHIENE:

Züge pro Tag	5505
Transportleistung in Mio tkm	
Railion Verbund	79.864
- davon Railion Deutschland	73.950
Beförderte Güter in Mio Tonnen	282,3
AUF DER STRASSE:	
Abgefertigte Sendungen in Mio Linienverkehre (täglich)	61 2000
LUFTFRACHT:	
in Tonnen	448.000
SEEFracht:	
in TEU ³⁾	702.000

- 1) davon 4191 eigene, 8505 Auftragnehmer-Busse
- 2) (davon geringer Teil eigene Flotte) bei Schenker im Einsatz.
Darunter: Zugfahrzeuge, Wechselbrücken, Auflieger,
Spezialfahrzeuge, Lastwagen, Schwerlastkräne
- 3) TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) = Container von
ca. 20 Fuss Länge

Infrastruktur

Schieneinfrastruktur:

Erhebliche Finanzierungsprobleme

Die Finanzplanung des Bundes für die Bereitstellung von Mitteln für die Erhaltung und den Ausbau des Netzes der DB AG liegt für den Zeitraum 2004 bis einschließlich 2008 vor. In diesen fünf Jahren ist vorgesehen, für die Erhaltung des Netzes jährlich 2,5 Mrd. Euro bereitzustellen. Diese Verpflichtung ergibt sich unmittelbar auch aus der im Grundgesetz geregelten Vorsorgeaufgabe des Bundes für das Schienennetz.

In den Neu- und Ausbau des Netzes werden jedoch wesentlich weniger Mittel als in den vergangenen Jahren investiert werden können. Für die fünf Jahre ist der Gesamtbetrag auf 3,1 Mrd. Euro gedeckelt worden. Das bedeutet, dass zahlreiche Projekte entweder nicht begonnen oder teilweise auch nicht fertig gestellt werden können.

Von insgesamt 66 in diesem Planungszeitraum enthaltenen Projekten liegt keines über einer Investitionssumme von 185 Mio Euro, die für das Projekt Augsburg - München vorgesehen sind. Dieser Betrag ermöglicht jedoch keine Fertigstellung bis 2008. Als einzige Ausnahme mit deutlich höherer Investitionssumme ist die Nord-Süd-Verbindung im Knoten Berlin genannt, für die 375 Mio Euro eingeplant sind. Hinzu kommen in Berlin noch 132 Mio für den Innenring und 83 Mio Euro für die Anhalterbahn. Viele der Maßnahmen bewegen sich im Volumen von 1 bis 70 Mio Euro; teilweise können auch noch keine Fertigstellungstermine genannt werden.

Damit hat der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ein im Vergleich zu den Vorläuferplänen sehr niedriges Niveau

erreicht von jährlich durchschnittlich nur 600 Mio Euro. Zusammen mit den Finanzmitteln für das Bestandsnetz stehen jährlich rund 3,1 Mrd Euro zur Verfügung. Das sind 1,0 bis 1,4 Mrd Euro weniger als in den Vorjahren. Die Finanzmittelkürzungen führen nicht nur bei der DB AG zu erheblichen Problemen einer langfristig marktfähigen Netzgestaltung, sondern auch bei den Zulieferern, insbesondere bei der auf Bahnbau spezialisierten Bauwirtschaft.

Ausbau der Strecke Aachen-Grenze Belgien

Der Ausbau des Streckenabschnitts zwischen dem Aachener Hauptbahnhof und der Landesgrenze startet. Die Eisenbahnstrecke Köln-Aachen-Lüttich ist Bestandteil der europäischen Hochgeschwindigkeitsverbindung nach Belgien. Paris-Brüssel-Köln/Amsterdam (PBKA). Im Rahmen dieser Maßnahme wird der 3,2 km lange Abschnitt von Aachen Hauptbahnhof bis zur Landesgrenze nach Belgien für eine höhere Streckengeschwindigkeit (160km/h) ausgebaut. Der Abschnitt beinhaltet den Neubau des Buschtunnels. Der zweigleisige Tunnel wird auf ein Gleis zurückgebaut, um den aktuellen Sicherheitsanforderungen zu entsprechen. Das Baurecht liegt mit dem Planfeststellungsbeschluss durch das Eisenbahn-Bundesamt schon seit Mai 2001 vor. Mit der Realisierung dieses Vorhabens hat die DB AG die DB ProjektBau GmbH beauftragt. Die ausführende Arbeitsgemeinschaft besteht aus den Firmen Hochtief, Hartung-Bau und Eichholz. Die Baumassnahme soll voraussichtlich Anfang 2007 abgeschlossen werden und hat ein Investitionsvolumen von ca. 50 Mio Euro.

Traurige Bilanz für Schieneninvestitionen in Bayern

Das von Bundestag und Bundesrat verabschiedete Ausbaugesetz für Bundesschienenwege ist für Bayern gerade noch zufriedenstellend. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 ging von 4,2 Mrd Euro im Jahr für die Schiene aus. Von dieser Zielvorgabe entfernt sich die Bundesregierung systematisch; im laufenden Jahr sind es knapp 4 Milliarden Euro. Die mittelfristige Finanzplanung für die Schiene bezeichnete am 12.8.04 der bayerische Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur und Technologie, Dr. Otto Wiesheu, als „einziges Desaster“. Die Mittel sinken drastisch, 2005 auf 3,7 Mrd, 2006 auf 3 Mrd, 2007 auf 3,2 Mrd und 2008 auf 2,2 Mrd Euro.

Bei einem Bedarf von zirka 2,5 Milliarden Euro für Bestandsnetzinvestitionen ist 2008 nicht einmal mehr der Erhalt sichergestellt. Die DB AG hat darauf reagiert und alle Investitionen überprüft. Das Ergebnis ist eine mit dem Bund ausgehandelte Mittelfristplanung 2004 - 2008 über 3,1 Mrd Euro, die sogenannte **66er-Liste**. Sie enthält, was die DB AG finanzieren kann, und das ist zu wenig: Kaum neue Massnahmen; begonnene Vorhaben müssen zeitlich gestreckt werden. Unsinnige Stilllegungen laufender Vorhaben konnten mit Mühe vermieden werden.

Neu-Ulm wird vom Freistaat Bayern vorfinanziert und ist das einzige Projekt, das programmgemäss läuft.

Der Ausbau Augsburg - München sollte wegen der rigiden Sparmassnahmen der DB AG abgebrochen werden. Das hätte nach DB-Berechnungen Abbruchkosten bis zu 33% der ausstehenden Fertigstellungskosten verursacht. Weiterbau und Fertigstellung bis 2008 – zur zeitgerechten Umsetzung des Regio-Schientakts Augsburg – wurden deshalb in die 66erListe aufgenommen.

Ein Lichtblick: Inzwischen hat das Bundesverkehrsministerium den viergleisigen Ausbau bis 2007 bestätigt.

Über den Ausbau Ulm - Augsburg wollte man im Bundesverkehrsministerium und bei der DB AG bisher nicht reden. Damit wird auf absehbare Zeit keine leistungsfähige „Magistrale für Europa“ (Paris - Stuttgart - München - Wien) zur Verfügung stehen.

Der Ausbau München - Mühldorf - Freilassing dient der Verbindung nach Wien, der Flughafen-Erschliessung von Südosten, der Entlastung der Strecke München - Rosenheim für den Brenner-Verkehr und der Erschliessung Südostbayerns. In der DB-Finanzplanung bis 2008 sind nicht einmal Planungsmittel enthalten.

Die Strecke München - Lindau ist zwischen Geltendorf und Hergatz nicht elektrifiziert. Das verhindert attraktive Zugverbindungen Zürich - München. Sie ist auch eine wichtige Zulaufverbindung der NEAT, somit für den alpenquerenden Schienengüterverkehr Bayerns von grosser Bedeutung und im Bedarfsplan Schiene im vordringlichen Bedarf. Die Kosten werden auf 180 Millionen Euro geschätzt. Die Schweizer Regierung hat gemäss dem HGV-Anschlussgesetz eine Kostenbeteiligung von 75 Mio Franken für die Elektrifizierung angeboten.

Für den bayerischen ABS-Abschnitt Nürnberg - Erfurt sind bis 2008 nur 10 Millionen Euro vorgesehen. Damit sind lediglich erste Ausbau-Massnahmen Nürnberg - Fürth realisierbar. Der viergleisige Ausbau Nürnberg - Fürth ist für den Fernverkehr, den Nahverkehr und die S-Bahn Nürnberg - Forchheim unerlässlich. Der DB-Fernverkehr kann ab 2007 definitiv nicht auf den heutigen zwei Gleisen abgewickelt werden. Zudem besteht Gefahr, dass der Bayern-Takt im fränkischen Raum zu Konflikten führt.

Die ABS Hanau - Nantenbach ist als laufendes, fest disponiertes Vorhaben des vordringlichen Bedarfs Schiene im BVWP 2003 enthalten. In der 66er-Liste sind für den Schwarzkopftunnel 46 Millionen Euro vorgesehen; damit scheint

die zweigleisige Tunnellösung gesichert.

Die Elektrifizierung Nürnberg - Marktredwitz - Hof - Reichenbach zählt im BVWP 2003 zum vordringlichen Bedarf. Die Kosten werden auf 467 Mio Euro geschätzt. Aussagen zum weiteren Ausbau der Strecke über Bayreuth sind im BVWP 2003 aber nicht enthalten.

Ausbaustrasse Emmerich - Oberhausen

Die Strecke zwischen der deutsch-niederländischen Grenze über Emmerich nach Oberhausen gewinnt mit der für 2007 geplanten Fertigstellung der niederländischen Betuwe-Route vom Hafen Rotterdam nach Zeevenaar erheblich an Bedeutung. Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Strecke wird in Deutschland von vielen Seiten gefordert. Grosse Anteile der zusätzlichen Güterverkehre von der niederländischen Grenze über Oberhausen haben zum Einen Richtung Süden die Rheinschiene sowie den Rangierbahnhof Köln-Gremberg und zum Anderen den Südosten Deutschlands sowie den Rangierbahnhof HagenVorhalle zum Ziel.

Die Grundlage für den Ausbau der grenzüberschreitenden Schieneninfrastruktur bildet die deutsch-niederländische Vereinbarung vom 31.8.1972 (Vereinbarung von Warnemünde).

In Deutschland erfolgte zunächst der Ausbau des Knotens Oberhausen. Hiermit wurde 1997 begonnen. Im Ergebnis sollen hier Personen- und Güterverkehr getrennt und damit die Kapazität gesteigert und die Geschwindigkeit im Personenverkehr von 40-60 km/h auf 130 km/h erhöht werden.

Am 6.2.1992 haben das Land NRW, der Bund und die DB AG eine Vereinbarung zur Finanzierung abgeschlossen. Das Land ist wegen des SPNV beteiligt. Dabei sind auch umfangreiche Lärmschutzmassnahmen vorgesehen. Wich-

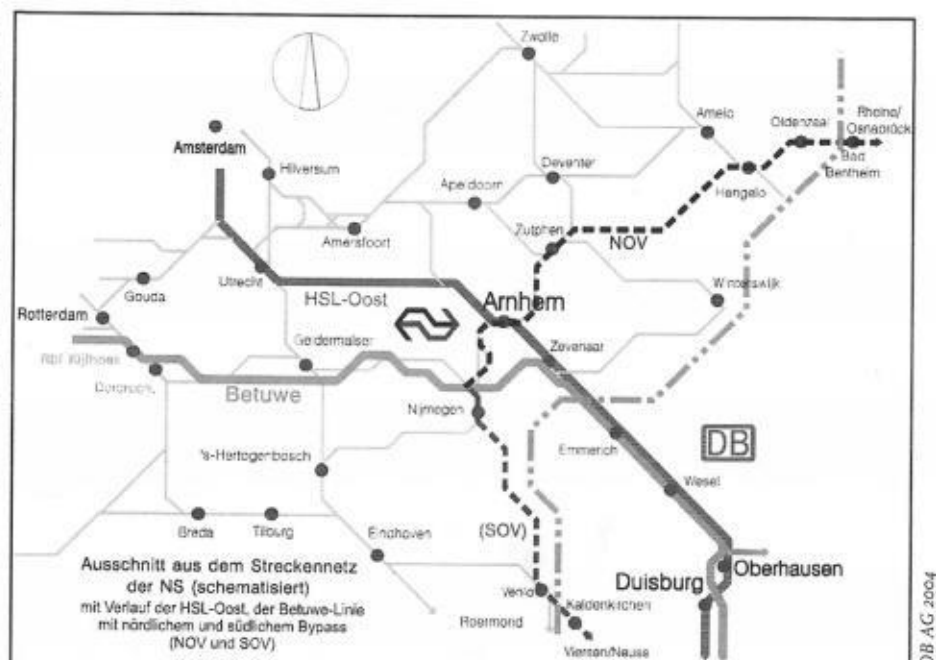


Abb. 1: Prinzipische Skizze des hier relevanten niederländischen und deutschen Schienennetzes

tigster Bestandteil der Vereinbarung sind Blockverdichtung und dreigleisiger Ausbau der Strecke. Das alles soll rechtzeitig zur Inbetriebnahme der Betuwe-Linie in 2007 fertig sein.

In Berlin geht es beim Pilzkonzept weiter

Seit Mitte Juli 2004 besteht zwischen Bund und DB AG Einigkeit darüber, dass begonnene Bauvorhaben zu Ende geführt werden müssen. Das betrifft u.a. auch die Vollendung der im Rahmen des Berliner Pilzkonzeptes (*Die GRV-Nachrichten hatten darüber berichtet.*) mit der 1994 begonnenen unterirdischen Nord-Süd-Fernbahn. Dafür stehen noch 720 Mio Euro zur Verfügung. Die Fernbahn soll im Mai 2006 – politisch gewollt – rechtzeitig zur Fussballweltmeisterschaft in Betrieb gehen.

Der Rhein-Ruhr-Express anstelle des Metrorapid kommt kaum in Fahrt

Bundeskanzler Schröder hatte den SPD-Genossen in NRW im Sommer zugesichert, es werde bald Ersatz geben für die mangels Geld aufgegebene Magnetschnellbahn Metrorapid, die einst von Dortmund nach Köln sausen sollte. Nun sei der Rhein-Ruhr-Express (RRE) geplant, eine Art Super-S-Bahn, die der Bund bezahlen werde. Die Parteifreunde in Landtag und Regierung hörten das gerne, schliesslich wird im Mai kommenden Jahres gewählt.

Der Vorstand der Deutschen Bahn (DB) notierte erfreut, der Rhein-Ruhr-Express sei eine „Kanzlerzusage an das Land NRW“ als Ausgleich für den Metrorapid, der mehr als zwei Milliarden Euro gekostet hätte. Laut „politischem Beschluss“ finanziere der Bund das gut 250 Mio Euro teure Vorhaben und übernehme vorab die Planungskosten. Die Deutsche Bahn müsse nichts beisteuern für die zum Teil

neuen Gleise, auf denen der RRE von Dortmund nach Köln und womöglich weiter nach Bonn fahren soll. Am 11.11. wollte Hartmut Mehdorn den Rahmenvertrag in einem medienwirksamen Treffen unterschreiben. Das Bundesverkehrsministerium erklärte jedoch, es handle sich um ein gemeinsames Projekt von Bund, Bahn und Land. Man brauche erst eine Studie,



dann könne überlegt werden, wer welche Kosten übernimmt. In absehbarer Zeit solle es eine verbindliche Vereinbarung geben.

Arriva kauft sich weiter in Deutschland ein

Der britische Bus- und Eisenbahn-Konzern Arriva, mit 30000 Beschäftigten, eines der größten europäischen Verkehrsunternehmen, ist in Kauflaune. Wie das bayrische Finanzministerium bestätigte, erhält Arriva den Zuschlag für die bislang staatliche Regentalbahn, die in Ostbayern, Sachsen, Thüringen und der Tschechischen Republik zahlreiche Linien betreibt und zudem zwischen München und Oberstdorf verkehrt.

Mit der Regentalbahn erwirbt Arriva auch die sächsische Vogtlandbahn. Das bayerische Finanzministerium hat mittlerweile bestätigt, dass der britische Konzern zugesichert hat, die 400 Arbeitsplätze sowie die Standorte im oberpfälzischen Viechtach sowie in Neumarkt in Sachsen zu erhalten.

Für Arriva ist es bereits der zweite Schritt nach Deutschland. Im April kauften die Briten für sechs Mio Euro 90% an der Holding Prignitzer Eisenbahn, die Regionalstrecken in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Nordrhein-Westfalen betreibt. Die Kauflust des in Sunderland ansässigen Unternehmens beschränkt sich jedoch nicht auf Deutschland. Mit Busoperationen ist Arriva mittlerweile ausser in Grossbritannien auch in Dänemark, Italien, den Niederlanden, Portugal, Spanien und Schweden vertreten. Dabei gab es schon einige Schwierigkeiten, z.B. mussten wegen mangels an Lokführern in Dänemark einige Züge zum Ärger der Fahrgäste durch Busse ersetzt werden.

Schienerpersonenfernverkehr

DB AG erhöht Fahrpreise zum 12.12.04

Und wieder dreht sich das Preiskarussell: Nach den im April 2004 vorgenommenen Preiserhöhungen hat die Deutsche Bahn AG zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember erneut umfassende Preisänderungen angekündigt.

Seit Dezember 2002 habe man die Preise im Fernverkehr zweimal gesenkt, die Preisanhebung im April 2004 habe diese Senkungen nicht ausgeglichen, begründet die DB AG die neuerlichen Preisaufschläge und macht „massiv gestiegene Kosten“ geltend. Im Regionalverkehr wird das Unternehmen eine entsprechende Preisanpassung beantragen, dies bedarf jedoch der Genehmigung durch die Länder (*Inzwischen auch genehmigt*).

Die Bahn begründet die Fahrpreiserhöhung vor allem durch die Verteuerung der Energiepreise. Allein die Marktpreise für Strom hätten seit Anfang 2003 wegen der stark gestiegenen Kohle- und Ölpreise um rund 30% angezogen. An den Ölpreis gekoppelt ist der Dieselpreis. Weitere Energiepreiserhöhungen werden für 2005

erwartet. Ausserdem betont die Bahn, dass die fiskalische Belastung durch die Ökosteuern – die DB AG ist bundesweit der grösste Ökosteuereinzahler – inzwischen 40 % der Energiekosten ausmache.

Gleichwohl hat sich die Bahn entschieden, die vom Kunden gewünschten Rabattangebote fortzuführen und sogar auszubauen. Um dennoch Mehrerträge zu generieren, wird die DB AG im Fernverkehr die Preise für **Fahrten in der zweiten Klasse um durchschnittlich 3,1 % anheben**. Bei Entfernungen bis rund 150 km bleiben die Preise unverändert, ab etwa 150 bis 400 km steigen sie um durchschnittlich 3,4%, für Distanzen von etwa 400 bis 750 km sind es 4,2%. Ab zirka 750 km gilt weiterhin der Maximalpreis von 111 Euro (167 Euro in der ersten Klasse).

In der ersten Klasse erfolgen die Preisaufschläge analog zur zweiten Klasse, allerdings steigt gleichzeitig der Faktor für die Preisberechnung, die auf den Zweitklasspreisen basiert, von bislang 1,50 auf 1,55. Für Zeitkarten wird der Preis in beiden Wagenklassen um durchschnittlich 3,3% angehoben.

Die Kombination von Normalpreis und Mitfahrerrabatt in Höhe von 50% entfällt künftig. Für BahncardBesitzer bleibt diese Möglichkeit bis Mitte Dezember 2005 bestehen. Die bereits stark ermässigten Sparpreise sind hingegen weiterhin mit dem Mitfahrerrabatt kombinierbar. Auch die Kombination von Sparpreisen und Bahncard-25-Rabatt wird fortgeführt.

Neu können auch die treuesten Kunden der Bahn, die Besitzer einer Bahncard 100 vom CityTicket profitieren. Diese „erste Mobilitätskarte Deutschlands“, so die DB-Bezeichnung, gilt sowohl am Abfahrts- als auch am Zielort für die kostenlose Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Preis für die Bahncard 100 steigt von 3000 auf 3250 Euro in der zweiten und von 5000 auf 5400 Euro in der ersten Klasse. Es ist geplant, die Mobilitätskarte mit weiteren Funktionen zu versehen, die zum Beispiel kostengünstig das Parken am Bahnhof oder das Tanken ermöglichen. Die Preise für die Bahncard 25 und Bahncard 50 bleiben stabil. (siehe auch weiter unten: Cityticket)

Bereits seit dem 1. Oktober 2004 und bis 30. November bietet die DB AG Fahrkarten zum Schleuderpreis ab 19 Euro im grenzüberschreitenden Fernverkehr an. Das Angebot gilt für insgesamt 22 Direktverbindungen in acht europäische Länder. Ab November sollen wieder attraktive Angebote ab 29 Euro innerhalb Deutschlands folgen.

Regionalverkehr

Die öffentlichen Zuschüsse für den Schienenpersonennahverkehr wurden im Jahr 2004 erstmals abgesenkt. In einzelnen Ländern hat sich die Kürzung dieser sogenannten Regionalisierungsmittel auch zu Lasten der Bahn ausgewirkt, was bekanntlich bereits erste Angebotskürzungen zur Folge hatte. Weiter wurden die Ausgleichsmittel für die unentgeltliche Beförderung von

Schwerbehinderten und Schülern gekürzt. Die Mindererlöse der Bahn werden in diesem Jahr – bei gleichbleibender Beförderungsleistung – etwa 11 Mio Euro betragen, ab 2005 werden es rund 15 Mio Euro pro Jahr sein.

Die DB AG will deshalb auch im Regionalverkehr die Preise entfernungsabhängig erhöhen: bei Fahrten bis 100 km um 3,9%, ab 101 bis 300 km um 3,3%; für noch längere Strecken bleiben die Preise unverändert. Gleichzeitig steigen die Preise für Monats-Zeitkarten um 3,3%, bei Wochen-Zeitkarten beträgt die Preisanpassung 3,9%. In den Verbänden, wo 55% aller Nahverkehrskunden fahren, gelten die beabsichtigten Preismassnahmen nicht.

Die Gültigkeit der Ländertickets wird, einem Wunsch von Kunden und Ländern entsprechend, auf die Wochenenden ausgeweitet. Ausnahmen sind Niedersachsen, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, wo bereits andere günstige Angebote erhältlich sind. Bisher mussten die Reisenden für eine Fahrt in ihrem Bundesland an Wochenenden statt des Ländertickets ein Schönes-Wochenende-Ticket (SWT) kaufen. Mit den Ländertickets wird die Wochenendreise im Vergleich zum bisherigen Preis des SWT um bis zu 25 % billiger. Gleichzeitig werden die Preise für einige Ländertickets um bis zu 4 Euro angehoben. Wer die Fahrkarte nicht am Automaten bezieht, bezahlt weitere 2 Euro mehr. Der Preis für das SWT erhöht sich um 2 Euro. Damit kostet das Wochenendvergnügen ab dem 12. Dezember am Automaten und im Internet 30 Euro, ansonsten 32 Euro. Zur Preiserhöhung im Regionalverkehr braucht die Bahn die Zustimmung der Länder. Ein Grossteil von ihnen lehnt diese ab. Zuständig für die Genehmigungen ist der Regierungspräsident von Darmstadt. Gegen seine negative Entscheidung hat die Bahn Berufung eingelegt.

Bahn darf Preise erhöhen

Die Deutsche Bahn (DB) wird wie vorgesehen ihre Tarife im Nahverkehr am 12. Dezember erhöhen können. Das Bundesverkehrsministerium wird die Preissteigerungen um 3,3 bis 3,9 Prozent genehmigen. Der Bund kann seine Zustimmung nur bei schweren formalen Fehlern verweigern. Andernfalls könnte die Bahn Beschwerde einlegen und im Erfolgsfall müsste dann der Bund für die ausgefallenen Erlöse aufkommen. Im Fernverkehr wird die Bahn ebenfalls ihre Tarife erhöhen, um durchschnittlich 3,1 Prozent. Hier ist allerdings keine Genehmigung von Bund und Ländern notwendig.

Die Fahrpreiserhöhung in dieser Höhe wird von den meisten Fahrgastverbänden abgelehnt.

Benzinpreise auf Rekordhöhe

Wer Bahn fährt statt Auto, spart oft die Hälfte

Die anhaltend hohen Benzinpreise machen Bahnfahrten attraktiver denn je: Wer mit der Bahn fährt, spart auf vielen

Strecken die Hälfte gegenüber den Autokosten. Inhaber einer Bahncard 50 sparen in der Regel sogar um die 70 % und mehr, wenn sie das Auto stehen lassen.

Ein Beispiel: Die Autofahrt von Hamburg nach Berlin und zurück kostet nach Berechnungen des ADAC 191 Euro, wenn man einen aktuellen Benzinpreis von 1,19 Euro für den Liter Super zugrundelegt. Die „ADAC Autokosten 2004“ gehen dabei von einem Personenwagen der unteren Mittelklasse, wie dem Opel Astra 1.4 Twinport, bei einer durchschnittlichen Fahrleistung von 15.000 Kilometer pro Jahr aus. In den ADAC-Autokosten sind die Anschaffung des Wagens, Versicherungen und Steuern, Werkstattkosten, Betriebskosten und der Werteverlust enthalten.

Die Bahnfahrt für die gleiche Strecke kostet dagegen nur 98 Euro (Normalpreis für einen Erwachsenen, 2. Klasse im ICE). Wer sich für die Bahn entscheidet, spart also 93 Euro bzw 48%. Mit der Bahncard 50 oder dem Sparpreis 50 erhöht sich die Ersparnis sogar auf 142 Euro bzw 74%.

Auch wenn die ganze Familie unterwegs ist, macht sich ein Preisvergleich bezahlt. Denn Mitfahrer zahlen bei der Bahn grundsätzlich nur den halben Normalpreis, Kinder unter 14 Jahren reisen in Begleitung sogar kostenlos.

Die Beispieltrecke Hamburg-Berlin kostet für eine Familie mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern unter 14 Jahren also 147 Euro – die Familie spart 44 Euro gegenüber den Autokosten.

Mit dem City-Ticket künftig in 66 Städten kostenlos den Nahverkehr nutzen

VDV und Deutsche Bahn weiten Angebot für Bahncard-Inhaber zum 12. Dezember aus. Besitzer der Bahncard 100 werden erstmals einbezogen.

Das gemeinsam vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der Deutschen Bahn sowie den beteiligten Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen entwickelte City-Ticket wird zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 auf 66 Städte ausgeweitet.

Mit der City-Ticket-Funktion können Bahncard-Besitzer am Zielort ihrer Bahnreise kostenlos mit Bus, Strassenbahn oder U-Bahn zu ihrer Zieladresse weiterfahren und bei ihrer Rückfahrt wieder kostenlos zum Abfahrtsbahnhof gelangen. Voraussetzung ist die Reise über mindestens 100 Kilometer, wobei zumindest auf einer Teilstrecke ein Fernverkehrszug (ICE, IC/EC) genutzt werden muss.

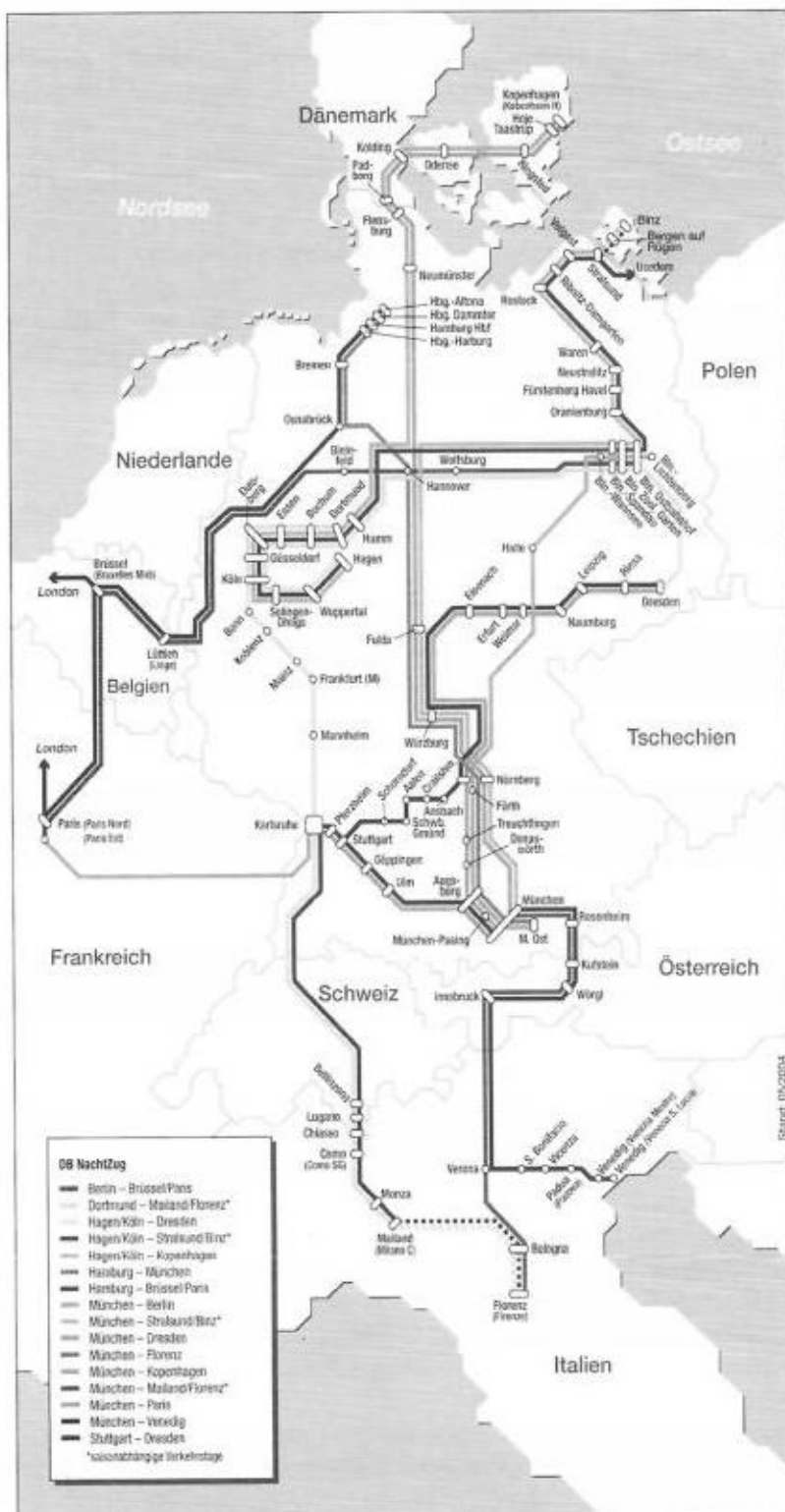


Bild 1: Das Liniennetz des DB NachtZug 2004

Nachtzugnetz der DB

Mit erheblichen Investitionen in die Schienenfahrzeuge des Nachtreiseverkehrs und der konsequenten Ausrichtung auf klassische Reisezugwagenteknik zur Sicherstellung einer internationalen Kompatibilität wurde das einstmalig defizitäre Geschäft wieder in die Gewinnzone gebracht. Dazu gehörte auch die Umsetzung eines umfassenden Marketingkonzeptes, das vom einheitlichen Erscheinungsbild bis zum Service dem Kunden in Form der Marke DB NachtZug

Verlässlichkeit versprechen soll.
Insbesondere der Schlafwagen ist das Herzstück des Angebotes und wichtigster Teil der Sanierung.

Europazug HTE auf Eis gelegt

Das Projekt eines europäischen Hochgeschwindigkeitszuges HTE, an dem die Deutsche Bahn, die SNCF (Frankreich) und die FS (Italien) gearbeitet haben, wird erst mal nicht weiter verfolgt. Zwar wurde die erste Phase des Projekts, das funktionale Lastenheft, abgeschlossen, aber die Chefs der beteiligten Bahnen haben entschieden, weitergehende Arbeiten erst wieder aufzunehmen, wenn eine Neubeschaffung ansteht und die Anpassung an künftige Normen erfolgen kann.

Das Konkurrenzdenken der einzelnen Bahnen ist doch zu gross als dass sie sich zu einem gemeinsamen Hochgeschwindigkeitszug durchringen können. Auch spielt hier der internationale Wettbewerb eine zu grosse Rolle, dass die jeweilige Bahn auf ihr Prestigeprojekt verzichten kann. Abgesehen von einigen wichtigen Konstruktionsunterschieden ist der TGV billiger durch Verzicht auf einigen Komfort, den man beim ICE beibehalten möchte. Es wird also weiterhin getrennt marschiert. Und in China gibt man dem japanischen Shinkansen den Vorzug.

Der Metropolitan fährt nicht mehr

Ein Prestigeprojekt der Fernverkehrssparte der DB AG ist gescheitert: Der Expresszug „Metropolitan“ wird am 11. Dezember 2004 zum letzten Mal zwischen Köln und Hamburg verkehren, nachdem trotz diverser Marketingmassnahmen und Sonderangebote keine zufriedenstellende und kostendeckende Auslastung erreicht werden konnte.

Ab 12. Dezember 2004 sind in den beiden am stärksten nachgefragten Metropolitan-Zuglagen von Montag bis Freitag folgende Zugläufe vorgesehen: ICE 1034 Hamburg Hbf - Essen (8.53/8.55 Uhr) - Düsseldorf Hbf - Köln Hbf - Bonn Hbf und ICE 1035 Köln Hbf - Düsseldorf Hbf - Essen (7.01/7.03 Uhr) - Hamburg Hbf.

Bereits mehrfach war in den letzten Jahren über das Aus des 1999 gestarteten Luxuszuges spekuliert worden, der als Zielpublikum insbesondere Geschäftsreisende hatte und eine Alternative zum Flugzeug zwischen der Rhein-Ruhr-Region und Hamburg darstellen sollte. „Die Welt“ berichtete, die DB-Tochter Metropolitan Express Train GmbH habe im Jahr 2003 bei einem Umsatz von 21,3 Mio Euro einen Verlust von 3,8 Mio Euro eingefahren. Statt der angepeilten 50% Auslastung seien im Mittel nur rund 35% erreicht worden.

Die Idee, mit hohem Komfort und viel Service gegen Kurzstreckenflugverkehr anzutreten, ist aus heutiger Sicht als gescheitert zu bewerten. Bei ähnlichem Gesamtaufwand - der Metropolitan braucht von der Kölner City in die Hamburger Innenstadt drei Stunden und 20 Minuten, das sind

45 Minuten weniger als der parallel verkehrende IC. - Die einfache Fahrt kostet im Metropolitan 119 Euro, für Inhaber der Bahncard First immerhin noch 89 Euro.

Der Billigflieger Hapag-Lloyd-Express (HLX) bot zuletzt die Strecke für 37 Euro an (bei deutlich niedrigerem Komfort). Der Metropolitan-Kampfpfeis von 19,90 Euro erwies sich als nicht kostendeckend.

Die GRV meint hinzu, dass die Bahn gegenüber dem innerdeutschen Flug im Hintertreffen sein muss, weil die Flieger auf das Kerosin keine Mineralölsteuer zu zahlen haben. Es ist todtraurig, dass die Grünen in der Bundesregierung für keine Abhilfe sorgen. So bleibt auch der Umweltschutz auf der Strecke.

Bahnhof Wittenberge geht in Betrieb

Im Bahnhof Wittenberge, etwa auf halben Weg zwischen Hamburg und Berlin, gabelt sich die aus Hamburg kommende Strecke in zwei Äste nach Berlin und über Stendal nach Magdeburg. Die Insellage des Trennungsbahnhofs mit beidseitigen Gleisanlagen erzwang bis heute für durchfahrende Züge eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf nur 40 km/h.

Dies verlangte im Rahmen des Ausbaus der Strecke Berlin - Hamburg für 230 km/h einen grundlegenden Umbau. Ab 12. Dezember 2004 können die ICE-Neigezüge die 285 km lange Strecke Hamburg Hbf - Berlin Zoo in nur etwa 90 Minuten durchfahren.

Das Gesamtvorhaben mit 76 Millionen Euro haben Bund, Land Brandenburg und DB AG anteilig finanziert. An der Einweihung am 24. August nahm auch Bundeskanzler Gerhard Schröder teil, der dort einen ICE-Neigezug auf den Namen „Wittenberge“ taufte.

Surf&Rail: Jede Woche 20.000 Tickets im Angebot

Die Deutsche Bahn weist den Vorwurf zurück, dass ihr Angebot Surf&Rail eine „Mogelpackung“ und in hohem Maße unseriös sei. Tatsache ist: Für die wöchentlich wechselnden 20 Verbindungen sind insgesamt 20.000 Plätze im Angebot.

Das Platzkontingent für dieses besonders günstige Angebot richtet sich nach der Auslastung der Züge. In stark gebuchten Zügen, zum Beispiel am Freitagnachmittag oder Sonntagabend, können nur wenige oder keine Surf&Rail-Tickets angeboten werden. In weniger stark ausgelasteten Zügen sind die Kontingente für Surf&Rail größer.

Die Deutsche Bahn informiert Surf&Rail-Kunden auf ihrer Homepage darüber, dass die Tickets verkauft werden, solange der Vorrat reicht. Von „mogeln“, wie Pro Bahn von der Nachrichtenagentur ddp zitiert wird, kann also keine Rede sein.

Schienengüterverkehr

Mehr Alpen-Güterverkehr auf Straße und Schiene in 2003

Im Jahr 2003 wurden auf Schiene und Straße 103,9 Mio t Güter über den Alpenbogen zwischen Mont-Cenis/Frejus und Brenner transportiert. Im Vergleich zu den 50,7 Mio. t im Jahr 1980 bedeutet das eine Verdoppelung innerhalb der vergangenen 20 Jahre. Der Schienenanteil betrug 37,1%, praktisch gleich wie im Vorjahr. In den einzelnen Ländern lag er bei 23 % (Frankreich), 63,2% (Schweiz) und 27,2 % (Österreich).

Die Schweiz ist und bleibt beim Schienengüterverkehr Sieger. Schade, dass mit obigen Zahlen nicht der gesamte alpenquerende Güterverkehr erfasst wird, also auch östlich des Brenner.

Neuer Rekord im Bahncontainerverkehr

Die steigenden Umschlagzahlen im Hamburger Hafen haben auch positive Auswirkungen auf den Bahnverkehr. Im ersten Halbjahr 2004 wurden vom und zum Hafen 18 % mehr Container mit der Bahn befördert, davon rund 80% von Railion, der Rest von NE-Bahnen. 2003 wurden im Seehafenhinterlandverkehr auf der Schiene von Deutschlands größtem Hafen mehr als eine Mio TEU transportiert. Das waren schon 11% mehr als 2002.

Im Hamburger Hafen werden etwa 30% der Ladung, die umgeschlagen wird, von Zügen befördert. Im Containerverkehr werden nach Angaben der Hafentbahn bei Strecken ab 200 Kilometer rund 50% aller Container per Bahn, bei Entfernungen über 500 Kilometer sogar 80% auf der Schiene transportiert. Das Hafentbahnnetz der Stadt Hamburg ist rund 350 km lang, dazu kommen noch rund 200 km Gleislänge auf den einzelnen Kaianlagen.

Auch dieser Rekord ändert nach Auffassung der GRV nichts daran, dass der Strassengüterverkehr insgesamt der Schiene weit überlegen ist. Was tun die Politiker, um diesen Trend umzukehren?

Lokomotion

Die international tätige Lokomotion Gesellschaft für Schienetraktion GmbH (München) ist ein deutsch, österreichisch und italienisches Gemeinschaftsunternehmen (Railion ist mit 30% beteiligt). Es existiert seit 1.1.02. Es bietet gemeinsam mit der Rail Traction Company (RTC) im Schwerpunkt die Traktion für Schienenverbindungen über den Brenner an. Die Gesellschaft legt Wert auf hohe Qualität und peilt für 2004 85 % Pünktlichkeit an. Zur Zeit verfügt das Unternehmen über 7 eigene Tauruslokomotiven und eine schwere Diesellokomotiven. Schiebeleistungen kauft sie in Österreich ein. Sonst nutzt das Unternehmen Loks, die auf dem Mietmarkt angeboten werden

Ingolstadt – Győr ohne Grenzaufenthalte

Erste Erfolge haben die Ungarischen Staatsbahnen (MAV) und die Stinnes AG bei ihren Bemühungen, den Schienengüterverkehr Richtung Südosteuropa schneller und unkomplizierter zu gestalten, erzielt: Ein halbes Jahr nach der Gründung eines gemeinsamen Interessenverbandes im Herbst 2003 fahren alle von der Schenker Automotive Rail-Net GmbH geführten Audi-Logistikzüge zwischen Győr und Ingolstadt ohne Lokomotivwechsel. Die täglich drei Zugpaare von und nach Ungarn im Transit über Österreich verkehren zudem seit Anfang Mai als „Vertrauenszüge“, wodurch die sonst üblichen Grenzaufenthalte entfallen. Somit reduziert sich die Transportdauer je Zug um rund drei Stunden.

Zu den vorrangigen Vorhaben, die MAV und Stinnes mit dem neuen Interessenverband umsetzen wollen, gehören der Aufbau gemeinsamer Zugsysteme, die Einführung gemeinsamer Güterwagendispositionen auch mit den Nachbarländern und der gegenseitige Einkauf von Leistungen. Ähnliche Verbesserungen bei den Laufzeiten der Züge sind zur Zeit für die Achse über Tschechien/Slowakei in Vorbereitung.

Schenker bewahrt Stinnes vor roten Zahlen

Die Deutsche Bahn AG ist mit ihren Güterzügen tief in die roten Zahlen gefahren. Das geht aus dem Zwischenbericht des Tochterunternehmens Stinnes AG für das erste Halbjahr hervor. Danach lieferten die Geschäftsfelder Railion, Freight Logistics und Intermodal Verluste von zusammen 27 Mio Euro ab. Zum Vergleich: Im ersten Halbjahr 2003 entstand noch ein Gewinn von 66 Mio Euro.

Den Ergebniseinbruch konnte die Speditionstochter Schenker trotz positiver Entwicklung nicht ausgleichen. Sie steigerte das Ergebnis aber immerhin von 77 auf 93 Mio Euro. So kommt die Stinnes AG noch auf einen Betriebsüberschuss nach Zinsen von 66 Mio Euro, weniger als halb so viel wie zur Mitte vergangenen Jahres (143 Mio Euro).

Während Schenker den Umsatz um 10,6% auf knapp 4 Mrd Euro steigern konnte, gaben die Erlöse im Schienengüterverkehr um 2,4 Prozent auf 1,45 Mrd. Euro nach.

Stinnes werde sich auf der Schiene „verstärkt auf rentable Verkehre konzentrieren müssen, um nachhaltig in die Gewinnzone zurückzukehren“, kündigte der Vorstandsvorsitzende der Stinnes AG, Dr. Bernd Malmström, an.

Stinnes kauft 200 Waggons für Agrartransporte

Schüttgutwagen für Getreide, Futtermittel und Ölsaaten

Mit 200 neuen Fahrzeugen für den Transport von Getreide und Futtermitteln will Stinnes den Fahrzeugpark von Railion

on im Agrarsektor stärken. Die Einheiten kommen vom Hersteller Graaf Transportsysteme GmbH und sollen sukzessive bis zum Frühjahr 2005 ausgeliefert werden.

Der vierachsige Wagen ist im Vergleich zum Vorgänger mit einem 10 m³ größeren Ladevolumen und einer rostfreien Edelstahlkonstruktion des Wagenkastens ausgerüstet.

Außerdem werde durch das große Volumen des Wagenkastens (90 m³) die Zuglänge optimiert und die Wirtschaftlichkeit der Verkehre erhöht. Die tiefliegende Selbstentladevorrichtung gestattet mit Hilfe der Schwerkraft zudem eine bequeme Entladung in einen Tiefbunker.

Bisher besteht der Fahrzeugpark für den Agrarsektor aus rund 1400 vierachsigen und 400 zweiachsigen Schüttgutwagen mit Schwerkraftentladung.

Der neue Tagnoos-Wagen reduziert die Lärmemissionen um bis zu 50%.

Railion befördert rund 3 Mio t Getreide, Futtermittel und Ölsaaten pro Jahr. Neue Herausforderungen sieht die Muttergesellschaft Stinnes dabei in den neuen EU-Beitrittsländern, hauptsächlich für den Im- und Export mit Polen, aber auch mit Tschechien. Schon heute ist Polen der größte Roggenproduzent in der EU-Gemeinschaft.

Aus für die RoLa Manching - Brennersee?

Kaum noch Überlebenschancen räumen Marktteilnehmer der Rollenden Landstraße (RoLa) über den Brenner ein. Die Nutzer sind sauer, vor allem die aus Norddeutschland, sehen sich regelrecht aus dem Markt gedrängt.

Immerhin: Noch fahren acht RoLaZüge pro Tag. Deren Zeit aber ist begrenzt: Die österreichische Ökombi wird kaum das Angebot ihres bisherigen deutschen Partners Kombiverkehr annehmen, die Verbindung von kommendem Jahr an allein zu vermarkten. Dazu müsste Ökombi die bisherige Kombiverkehr-Agentur in Manching weiterführen; deren Mitarbeiter sind bereits gekündigt.

Allerdings ist Ökombi eher in anderer Richtung unterwegs. Zwar ist der Start der geplanten RoLa zwischen Wörgl und Trento verschoben, doch soll er noch dieses Jahr kommen.

Die neue RoLa Wörgl-Trento ist für die Norddeutschen nicht im gesetzlich zulässigen Rahmen zu erreichen: Mit „sauberen Tachoscheiben“ kommen sie nicht bis Wörgl. Damit verlieren sie einen Tag im Italienverkehr. „Erhebliche Wettbewerbsverzerrungen“ seien programmiert, schimpfen die RoLa-Nutzer aus dem Norden: Sie könnten nur noch begrenzt Montag-Anlieferungen in Italien zusa-gen. Und sie sind stinksauer: „Gerade die Fahrzeuge norddeutscher Unternehmer haben doch von Beginn an die RoLa ausgelastet“.

Railion bedrängt private Güterbahnen

Der Wettbewerb im Güterverkehr auf der Schiene könnte vorbei sein, ehe er richtig angefangen hat. Diese Befürchtung hegen neben mittelständischen Konkurrenten der zu Stinnes Logistic gehörenden Deutsche-Bahn-Tochter Railion AG aber auch unabhängige Verkehrsexperten. Sie sehen die fortschreitende europäische Expansion des Schienencarriers und seine damit wachsende Marktmacht. Mit Spannung erwartet die Branche, welches Unternehmen sich den millionenschweren Großauftrag der RAG AG über den bislang in Eigenregie betriebenen Kohleverkehr auf der Schiene sichern kann.

In der europaweiten Ausschreibung geht es um ein Transportvolumen von fast 50 Millionen Tonnen im Jahr und um den Betrieb des Werksbahnverkehrs in derzeit sechs Bergwerken und einer Kokerei - einschließlich der Übernahme von knapp 1000 bisherigen RAGEisenbahnern. Für die kleinen Wettbewerber der Staatsbahn, die im Schienengüterverkehr ihren Marktanteil gerade auf zusammen zwölf Prozent ausgebaut haben, ist der Happen viel zu groß. „Die Ausschreibung ist von vornherein schon in Richtung einer Railion definiert“, sagt Raimund Stürer, Geschäftsführer der im Kombinierten Verkehr fahrenden TX Logistik AG.

Dass die Deutsche Bahn sich den Kohleverkehr europaweit sichern will, ist in der Branche ein offenes Geheimnis, auch wenn es dazu aus der StinnesZentrale lediglich heißt: „Kein Kommentar.“

Mit großen Partnern versucht ein Kleiner gleichwohl, ins Geschäft zu kommen: **Die Güterbahn Rail4Chem**, als Tochter der BASF und dreier Speditionen vor drei Jahren gegründet und ursprünglich auf Chemietransporte spezialisiert, hat ein „Kohlekonsortium“ auf die Beine gestellt - mit dem Speditionskonzern Rhenus und der Polnischen Staatsbahn PKP. Rhenus bringt Größe und Logistik in die Partnerschaft, die polnische Bahn die notwendigen Kohletransportwaggons, beschreibt Rail4Chem-Geschäftsführer Matthias Raith das gemeinsame Wagnis. Für ihn stehen die Zeichen auf Sturm - nach ersten Pleiten bei kleinen Bahnen befürchtet Raith: „Die Privatszene schrumpft.“ Und schickt gleich das Schreckgespenst der „Re-Monopolisierung“ hinterher.

Die GRV meint, dass selbstverständlich bei grossen Aufträgen die grossen Bahnen die Sieger im Wettbewerb bleiben. Deshalb braucht man nicht zu glauben, dass der Wettbewerb im Schienengüterverkehr stirbt und die kleinen Unternehmen wieder verschwinden werden. Deutschland hat im Vergleich zu anderen Ländern Europas die meisten Wettbewerber im Schienengüterverkehr. Von einer Marktbeherrschung der DB kann daher keine Rede sein.

Schienenahverkehr

DB Stadtverkehr neu im ÖPNV

Mit der Gründung der DB Stadtverkehr GmbH im Januar 2004 hat der Unternehmensbereich Personenverkehr seine auf Ballungsraumverkehre spezialisierten unternehmerischen Einheiten in einer eigenständigen Unternehmensgruppe konzentriert. Somit besteht jetzt neben dem Fernverkehr und Regio ein drittes Standbein im Personenverkehr. Damit will die DB AG sich für die Herausforderungen der Liberalisierung und der sich öffnenden Märkte rüsten. Ziel ist es, die Kompetenz als Mobilitätsdienstleister weiter auszubauen, damit die DB sich im zunehmenden Wettbewerb innerhalb der regionalen und kommunalen Personenverkehrsmärkte erfolgreich behaupten und Marktanteile hinzugewinnen kann.

Zu ihren Bereichen zählen: Busgesellschaften, Die S-Bahnen Hamburg und Berlin (wo die Kommune gleichzeitig Aufgabenträger ist), sowie die Intalliance Hannover, ein Gemeinschaftsunternehmen, an dem die DB mit 40% beteiligt ist.

Das Unternehmen hat rund 13000 Mitarbeiter, von denen 7800 im Busgeschäft (z.Zt. rund 12700 Busse mit 549 Mio Buskm), rund 4900 bei den S-Bahnen tätig sind. Die Intalliance hat rund 3000 Mitarbeiter. Das Unternehmen befördert rund 1,2 Mrd Fahrgäste pro Jahr.

Die DB Stadtverkehr erwirtschaftet pro Jahr einen Umsatz von 1,8 Mrd Euro (der Gesamtumsatz der DB liegt bei 28,2 Mrd, der des Fernverkehrs bei 3,0 Mrd und der von DB Regio bei 6,4 Mrd Euro.)

Das Bundeskartellamt genehmigt Allianzen z.B. mit der Üstra in Hannover nur unter Auflagen. Wegen der Marktmacht der DB im ÖPNV haben die Wettbewerbshüter eine 30%-ige Beteiligung an den Verkehrsbetrieben in Saarlouis untersagt.

Die Geschäfte im Ausland entwickeln sich nur zögerlich. Anders der französische Konkurrent Connex, der sogar Buslinien in den USA betreibt.

Geschäftsführer von DB Stadtverkehr ist Andreas P. Meyer.

Bahn bestellt Fahrzeuge im Wert von 50 Mio Euro

Die Bahn investiert mehr als 50 Millionen Euro in neue Fahrzeuge. Einen Auftrag über **40 Doppelstockwagen** hat die Bahn im November an Bombardier erteilt. Die Auslieferung der Fahrzeuge beginnt im Juni 2005.

Die Doppelstockwagen haben einen hohen Reisekomfort, sind klimatisiert und verfügen über geräumige Mehrzweckabteile für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle. Die Steuerwagen sind vollständig behindertengerecht ausgestattet. Ein Zug, der aus einem Steuerwagen und vier Mittelwagen besteht, verfügt durchschnittlich über rund 550 Sitzplätze. In den modernen Fahrzeugen haben die Reisenden größere Beinfreiheit und durch eine veränderte Fen-

sterfront eine bessere Sicht. In der 1. Wagenklasse befinden sich Steckdosen am Platz.

Mit einer hohen Verfügbarkeit sind die Doppelstockwagen besonders zuverlässig im Betrieb. Deutschlandweit sind heute rund 1800 dieser Wagen im Einsatz.

Neue Organisation bei DB Regio NRW

Die Deutsche Bahn hat ihre drei DB Regio-Töchter in Nordrhein-Westfalen zu einer Gesellschaft verschmolzen. Mit Wirkung zum 26. Juli 2004 wurden die DB Regionalbahn Rheinland GmbH, die DB Regionalbahn Westfalen GmbH und die DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH zur DB Regio NRW GmbH. DB Regio NRW GmbH ist in alle Rechte und Pflichten der drei Regionalbahnen eingetreten und wird deren Geschäfte unverändert fortführen. Der Geschäftsführung gehören als Vorsitzender Heinrich Brüggemann sowie als Geschäftsführer

Rainer Graichen, Hans-Joachim Müller (Finanzen), Bernhard Weinstein (Personal) und Bernhard Weisser (Betrieb) an. Der Firmensitz der DB Regio NRW GmbH ist in Düsseldorf. Die bisherigen Standorte in Köln, Münster und Essen bleiben als weitere Verwaltungsstandorte mit neuer Firmenbezeichnung unter den bisherigen Adressen erhalten. Diese Organisationsänderung dient der Bündelung der SPNV-Aktivitäten in NRW zu einem einheitlichen Auftritt gegenüber Aufgabenträgern und Fahrgästen.

Panne bei Neigetriebwagen VT 612

Am 10.8.2004 wurde beim in Hof stationierten VT 612 089 während einer planmäßigen Instandhaltungsstufe an einem Laufradsatz ein Achswellenanriss festgestellt.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ordnete sofort Sicherheitsmassnahmen an: Die Achswellen aller 192 Triebwagen dieser Baureihe mussten ab sofort einem verkürzten Instandhaltungsintervall unterzogen werden.

Das führte zu Zugausfällen und Verspätungen infolge langsamerer Garnituren ohne Neigetechnik.

Karlsruhe findet Nachfolger: Regio-Tram in Kassel

Am 6. Juli 2004 präsentierte Alstom LHB in Salzgitter die erste von insgesamt 28 Regio-Tram-Bahnen für Nordhessen.

18 Regio-Trams sind als Zweisystem-Fahrzeuge konzipiert, die auf den elektrifizierten DB-Strecken unter 15 kV Wechselstrom und auf den Kasseler Strassenbahngleisen unter 600 V Gleichstrom fahren können. Um auch nicht elektrifizierte Strecken in das RegioTramNetz einbeziehen zu können, entwickelte der Fahrzeughersteller zudem Dieselhybridfahrzeuge, von denen zehn Einheiten nach Kassel geliefert werden. Sie fahren in der Stadt als normale Strassenbahn und auf nicht elektrifizierten Eisenbahnstrecken

des Umlandes nutzen sie den Dieselantrieb.

Bestellt wurden die 28 Regio-Citadis-Fahrzeuge im Jahr 2001 durch die Regionalbahn Kassel (RBK) im Auftrag des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV). Ab Dezember 2004 werden die Regio-Trams sukzessive bis 2006 den Betrieb auf dem rund 120 km langen und vier Linienäste umfassenden Regio-Tram-Netz in Kassel und der Region Nordhessen aufnehmen. Das Netz umfasst die elektrifizierten DB-Strecken Kassel - Guxhagen - Melsungen und Kassel - Hofgeismar - Warburg, die nicht elektrifizierte DB-Strecke Obervellmar - Zierenberg - Wolfhagen sowie die Strecke Kassel - Kaufungen - Hessisch Lichtenau der RBK.

Wer der künftige Betreiber der Regio-Tram-Linien sein wird, soll durch ein Ausschreibungsverfahren ermittelt werden.

In Saarbrücken, wo ähnlich verfahren werden sollte, verfügte das Eisenbahn-Bundesamt nach Feststellung von Rissen an den Radkästen die Stilllegung der sechs Saarbahn-Stadtwagen. Seither setzt DB Regio Wendezüge ein.

Baubeginn der „Kanzler-U-Bahn“

Am 21. Juli begannen in Berlin die ersten Bauarbeiten an der neuen U 55, auch als „Kanzler-U-Bahn“ bekannt. Direkt am Pariser Platz entsteht mit der Station „Brandenburger Tor“ Berlins 171. U-Bahnstation. Ab Mitte 2006 sollen von hier die U-Bahnen im 1,8 km langen Inselbetrieb zum Hauptbahnhof - Lehrter Bahnhof fahren und so das Regierungsviertel an die Eisenbahn anschließen. Als provisorische Endstation werden aber nur zwei Drittel des U-Bahnhofs-Brandenburger Tor gebaut. Spätestens von 2010 an soll die restliche Strecke bis zum Alexanderplatz mit Anschluss an die U 5 folgen.

2001 hatte der Senat aus Geldmangel die Verlängerung der U 5 gestoppt. Nachdem der Bundesrechnungshof und der Bundestag interveniert hatten, werden die Arbeiten nun fortgesetzt. Dafür zahlt der Bund 24 Mio Euro, das Land 4 Mio Euro.

Bayern will dritte S-Bahn zum Flughafen München

Auf Pump zum Flughafen: Bayerns Verkehrsminister Otto Wiesheu (CSU) hat dem Bund angeboten, die dritte Airport-S-Bahn (Erdinger Anschluss) mit einem Anteil von 160 Millionen Euro vorzufinanzieren. Das Geld würde nach offiziellen Schätzungen ausreichen, die Trasse zwischen dem Münchner Ostbahnhof und Markt Schwaben viergleisig auszubauen sowie die Truderinger Kurve, eine vornehmlich für den Güterverkehr wichtige Gleisverbindung im Münchner Osten, zu errichten. Wiesheu zufolge hat Ralf Nagel, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, eine positive Überprüfung des Vorschlags zugesagt. Bedingung aus Bayern: Das Geld muss halbwegs zeitnah zurückgezahlt werden.

Der viergleisige Ausbau der Strecke Ostbahnhof-Markt Schwaben ist ein wichtiger Bestandteil sowohl der Fernverkehrsstrecke Richtung Mühldorf - Freilassing als auch der Weiterführung der S-Bahn-Linie 6 zum Flughafen, dem Erdinger Ringschluss. Letzterer unterliegt als Nahverkehrs-Neubaustrecke anderen Finanzierungsregelungen: Der Bund ist bei diesem Projekt über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz beteiligt - ein Topf, der im derzeitigen Sparkarussell als einer der am wenigsten gefährdeten gehandelt wird. „Da läuft alles weiter im Zeitplan“, versichert Wiesheu.

Ostbahnhof-Markt Schwaben hingegen ist als Fernstrecke im Bundesverkehrswegeplan festgeschrieben, der nach diversen Kürzungen als heillos unterfinanziert gilt. Für die Trasse stehen nicht einmal Planungsmittel zur Verfügung. Das Verkehrsministerium will nun mit der Bahn über eine Fortführung der Planungen beraten. Denn der Erdinger Ringschluss soll nach Plänen Wiesheus bereits 2010 die dritte S-Bahnlinie zum boomenden Flughafen ermöglichen. Die Strecke hätte zudem einen nicht unbedeutenden „Nebeneffekt“: Auf Höhe Riem ist ein kleiner Gleisschwenk zum Messiegelände vorgesehen, das dann erstmals eine Direktverbindung zum Flughafen erhielte (*Wir berichteten hierüber*).

Am Airport selbst ist schon alles vorbereitet für den Erdinger Ringschluss: Der Tunnel vom bestehenden S-Bahnhof Richtung Osten ist bereits vorhanden; er führt bis zum Gepäckabfertigungsgebäude östlich des Vorfelds von Terminal 2. Zusätzlich existieren bauliche Vorbereitungen für eine zweite Röhre plus Bahnhof - der Fernbahnhof, den Wiesheu einmal für den Transrapid nutzen möchte.

Kaum ein Flughafen wäre dann so gut wie der Münchener Flughafen an das S-Bahnnetz angeschlossen. Dadurch könnten dann auch mit verhältnismässig geringen Mitteln Fernzüge der DB vom Osten her den Flughafen anfahren. Mit dem Ausbaur dieser S-Bahnlinie im Osten Münchens geht eine Menge von Fahrgästen für den Transrapid verloren, die erst zum Münchener Hauptbahnhof fahren müssten, der im Westen liegt. Der Zeitvorsprung durch den Transrapid geht für diese Fahrgäste völlig verloren. Es ist unverständlich, dass Minister Wiesheu auch noch den Transrapid neben dieser dritten S-Bahnlinie durchsetzen will.

Kahlgrundbahn ausgeschrieben

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) den Verkehr auf der Strecke Schöllkrippen - Kahl (Main) - Hanau ausgeschrieben. Von Ende 2005 an soll der neue Betreiber für zehn Jahre die bisher von der Kahlgrund-Verkehrs GmbH (KVG) erbrachten Leistungen - Studentakt mit Ausdünnungen am Wochenende und in den Abendstunden - erbringen. Die Strecke gehört zwischen Schöllkrippen und Kahl (Main) der KVG, an der die DB AG 28 % der Anteile hält.

Veolia und DB kommen sich näher

Wie die Südd. Zeitung im November berichtet, will der französische Verkehrskonzern Veolia (in Deutschland mit der Connex Verkehr GmbH vertreten) die Vorwürfe gegen die Deutsche Bahn einstellen und mit dieser kooperieren. Um das Verhältnis zu verbessern, sei Connex auch aus der Vereinigung „Mehr Bahnen“ ausgeschieden. Auch der Einfluss des Herrn Hans Leister auf das Verhältnis zur Bahn werde durch eine Versetzung aufgelöst.

Andere Verkehrsträger

BAG: Fast jeden dritten Bus beanstandet!

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat in der Woche vom 26. Juli bis 1. August 2004 Sonderkontrollen von Reisebussen durchgeführt. Bundesweit wurden 553 Busse überprüft. Beanstandungsquote: 171 Busse! In elf Fällen waren die festgestellten Verstöße so schwerwiegend, dass man die Weiterfahrt nicht erlauben konnte. Darüber hinaus mussten zahlreiche Verwarnungen und Sicherheitsleistungen angeordnet werden.

Der überwiegende Teil der Verstöße bezog sich auf die Nichteinhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, den nicht ordnungsgemäßen Betrieb des Kontrollgerätes und das nicht ordnungsgemäße Verwenden der Schaublätter. Die hohe Beanstandungsquote von gut 30 % unterstreicht die Bedeutung von Buskontrollen für die Sicherheit im Strassenverkehr.

Bauerlaubnis für Flughafen Berlin-Schönefeld

Das Milliardenprojekt für einen neuen Hauptstadt-Flughafen ist einen entscheidenden Schritt vorangekommen. Nach zehnjährigem Genehmigungsverfahren erteilten die Behörden die Erlaubnis für Bau und Betrieb des Airports Berlin Brandenburg International (BBI). Er soll auf dem Gelände des einstigen DDR-Zentralflughafens Schönefeld im Südosten Berlins entstehen. Die beiden anderen Hauptstadt-Flughäfen sollen geschlossen werden. Tempelhof sollte bereits in diesem Herbst geschlossen werden, doch der Flugbetrieb wird weiter aufrecht erhalten; Tegel nach Eröffnung des BBI.

Mit der Genehmigung ist eine Reihe von Auflagen verknüpft, die vor allem den Lärm- und Umweltschutz betreffen. Beim Lärmschutz wurden die Forderungen der Flughafengegner erfüllt. Entgegen der Hoffnungen der zahlreichen Flughafengegner verzichtete das brandenburgische Verkehrsministerium jedoch darauf, ein generelles Nachtflugverbot zu verhängen. Allerdings dürfen Flugzeuge zwischen 22.00 und 6.00 Uhr nur starten und landen, wenn sie zehn Dezibel leiser sind als die heute zugelassenen Maschinen.

Die Flughafengegner wollen nun das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig anrufen, um das Projekt doch noch zu Fall zu bringen. **Das letzte Wort vor dem Baubeginn hat nun die Justiz.** In Betrieb gehen soll der BBI Ende 2010.

Es müssen also noch einige Hürden genommen werden, bis mit dem Bau begonnen werden kann. Nach einer kürzlichen Fernsehsendung steht auf ehemaligem DDR-Gebiet ein intakter Flughafen, den die Russen gebaut haben, bei Sperrenberg zur Verfügung. In der Sendung wurde es als ein Schildbürgerstreich bezeichnet, diesen Flughafen weiter ungenutzt zu lassen und dafür für viel Geld einen neuen in Schönefeld zu bauen.

Spiegel gegen toten Winkel

Um Fahrrad- und Motorradfahrer aus der Lkw-Kabine heraus besser erkennen zu können, müssen in Dänemark Lkw künftig mit einem zweiten rechten Seitenspiegel ausgerüstet sein. In den Niederlanden ist der zusätzliche Spiegel bereits seit Anfang 2003 Pflicht und hat sich nach ersten Studien bereits bewährt. Auch in Deutschland ist eine solche Regelung in der Planung.

Die GRV fragt sich, warum Deutschland diesen Spiegel nicht schon längst verbindlich eingeführt hat.

Zum Transrapid

Es gibt kaum gute Nachrichten aus China. Zwar setzt die Regierung weiter auf die Magnetschwebenbahn. So wird fest mit dem Bau einer 190 km langen Strecke zwischen Shanghai und Hanzou gerechnet, doch weitgehend unter Ausschluss der Deutschen. Die chinesischen Transrapid-Betreiber sind offenbar sicher, dass sie ohne teure deutsche Ingenieurleistungen auskommen können.

Ausland

Mehr Geld der EU für Brenner Basistunnel

Signale aus Brüssel deuten darauf hin, dass die Europäische Union 30 Prozent, eventuell sogar bis 50% der auf 5 Mrd Euro geschätzten Finanzierungskosten des Brenner Basistunnels übernehmen könnte, weil dieses TEN-Projekt als „hoch prioritär“ eingestuft wird. Das berichtete der Geschäftsführer der wirtschaftlichen Interessenvereinigung für den Brenner Basistunnel (BBT), Hans Lindenberger, bei einer Informationsveranstaltung der Wirtschaftskammer Österreich in Wien. Bisher hatte die EU eine Mitfinanzierung bis 20% in Aussicht gestellt.

Der Baubeginn des BBT 2006 soll durch ein „Quickstart“-Programm zur Projektvorbereitung gesichert werden, für das rund 430 Mio Euro der Baukosten veranschlagt werden.

Die Hälfte davon würde – so wie auch von den Planungskosten (90 Mio Euro) – die EU übernehmen. Eine Fertigstellung des Tunnels nach neun Jahren Bauzeit im Jahr 2015 sei „theoretisch machbar“, doch „viel Luft ist nicht mehr drin“.

Der Tunnel sei zu 80% für den Güterverkehr und zu 20% für den Personenverkehr bestimmt. Die Nutzung für beide Verkehre ist Voraussetzung für ein TenProjekt.

Durch den Basistunnel soll auf der Brenner-Achse der Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split von gegenwärtig 30% auf 50% gehoben werden. Bemerkenswert ist, dass sich auch der italienische Autobahnbetreiber an der neuen europäischen Aktiengesellschaft BBT SE beteiligen will. Auf diese Weise könnte er die Verteilung der Verkehrsströme beeinflussen. Lindenberger: „Die Straße in Italien denkt in Richtung Schiene.“

Die Frage, in welchem Umfang die beiden Schweizer Neat-Eisenbahntunnels unter dem Gotthard und dem Lötschberg Verkehr von der Brenner-Achse abziehen werden wird zur Zeit geprüft.

Die Maut (LSVA) in der Schweiz

Die LSVA bringt mehr Geld, aber weniger Verlagerung

Ab 2005 steigt die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) um 50%, weshalb ein Teil der Transportbranche den Kunden einen 12-Prozent-Aufschlag überwälzen will. Der Bund rechnet neu mit LSVA-Beiträgen von 1,2 Mrd Franken pro Jahr und mehr Bahntransporten. Diese Verlagerung aber ist gefährdet, wenn die Subventionen beim Bahngüterverkehr gekürzt werden und 40-Tonner zugelassen sind.

Es könnte aber noch viel schlimmer kommen auf den bereits überlasteten Transitachsen. Schon im Entlastungsprogramm 03 des Bundes ist nämlich vorgesehen, die Preisverbilligung der Bahntrassen im Güterverkehr von heute 68 Mio in zwei Schritten auf 20 Mio Franken zu senken. Zudem will der schweizer Finanzminister im Rahmen des Entlastungsprogramms 04 Bundessubventionen für die Verkehrsverlagerung in zweistelliger Millionenhöhe streichen zu wollen. Diese Massnahmen würden die Bahnkosten und damit den Bahngüterverkehr schon ab 2005 markant verteuern - deutlich mehr, als die Erhöhung der strassenseitigen mit der teureren LSVA kompensieren könnte.

Damit würde zwar der Strassentransport erheblich verteuert. Diese Verteuerung ist im Hinblick auf den Bahngüterverkehr unwirksam, ja sogar negativ, weil umgekehrt auch der Bahnverkehr erheblich verteuert wird, meint die GRV.

Wie sieht die Verteuerung des Strassengüterverkehrs im Einzelnen aus?

2001 startete die LSVA mit einem Abgabesatz von 1,68 Rappen pro Tonnenkilometer für die emissionsärmste der drei

neuen Lastwagennormen (Euro III), während gleichzeitig die Gewichtslimite von 28 auf 34 Tonnen erhöht und der EU bis Ende 2004 ein steigendes Kontingent für 40-Tonner sowie Leicht- und Leerfahrten zugestanden wurde. Der Transit von Basel nach Chiasso kostete damals für einen «sauberen» 34-Tonner 160 Franken. Ab kommendem Jahr wird diese Fahrt rund 250 Franken kosten, da der gemischte Ausschuss Schweiz - EU am 22. Juni die LSVA-Aufschläge für die drei Fahrzeugkategorien auf 2,15 (Euro III), 2,52 (Euro II) und 2,88 Rappen (Euro I) pro Tonnenkilometer festgelegt hat. Zudem gilt ab Januar in der Schweiz freie Fahrt für 40-Tonner, die ab dann für den Transit rund 295 Franken zahlen. Die letzte LSVA-Erhöhung wird 2008 nach Inbetriebnahme der Lötschberg-Neat erfolgen und eine 40-Tonner-Fahrt durch die Schweiz mit 325 Franken belasten.

Der LSVA-Pionier Schweiz hat europaweit Nachahmer gefunden: Seit Januar erhebt Österreich eine LSVA auf Autobahnen, Deutschland wurde bei deren geplanter Einführung durch das Maut-Debakel bisher ausgebremst. Schwerverkehrsabgaben sind aber auch in Tschechien, Schweden und Grossbritannien geplant – in den letztgenannten zwei Ländern soll diese analog zur Schweiz auch auf dem gesamten Strassennetz erhoben werden.

Österreich fördert Rola-Verkehr

Die Österreichischen Bundesbahnen wollen bei den Notleidenden Rollenden Landstraßen (RoLa) die gemeinwirtschaftliche Förderung in Zukunft direkt den Kombi-Operateuren zukommen lassen.

Diesen Vorschlag hat Erich Rohrhofer, Leiter der Abteilung Kombierter Verkehr bei Rail Cargo Austria, den beiden Kombi-Operateuren Ökombi und Intercontainer Austria gemacht.

Das heißt: Für jeden Lkw, den Ökombi oder Intercontainer Austria (ICA) auf die RoLa bringen, bekommen sie die vom Wiener Verkehrsministerium vorgesehene Förderung von beispielsweise 85 Euro pro Lkw direkt überwiesen.

„Mit diesem Vorstoß wollen wir Flexibilität und Transparenz erreichen und jene unterstützen, die das RoLa-Geschäft beeinflussen können“, sagt Rohrhofer. Dafür scheinen die Operateure am besten geeignet zu sein, weil sie den täglichen Kontakt zu den Verladern haben.

Das neue Preismodell soll 2005 kommen und die Auslastung der RoLa verbessern. Auf der Verbindung Sopron-Wels beispielsweise ist die Auslastung seit Anfang Mai dieses Jahres wegen des EU-Beitritts von Ungarn auf magere 24% gesunken. Derzeit denken Bahnen und Kombi-Operateure darüber nach, ob sie diese Relation einstellen sollen.

Gegen den allgemeinen Trend:

Der Kombioperator Intercontainer Austria (ICA- Umsatz 50 Mio Euro mit 60 Mitarbeitern) startet weitere RoLas: Von Oradia in Rumänien nach Wels (Einmal/Tag) und Triest - Salzburg (Zweimal/Tag).

Transsib bekommt Konkurrenz Kasachstan und China planen eurasisches Bahnprojekt

Kasachstan und China planenden Bau einer transkontinentalen Eisenbahnlinie, die auf mehreren 1000 km China und andere Staaten aus dem asiatisch-pazifischen Raum mit den wichtigsten Handelsmärkten Europas verbinden soll. Sie soll die heutige Laufzeit auf acht Tage halbieren.

Das kasachische Eisenbahnnetz soll um 3943 km erweitert werden. Auf diese Weise entsteht eine über 8000 km lange Verbindung, die von der chinesischen Pazifikküste durch Kasachstan, Turkmenistan, den Iran und die Türkei bis nach Europa führt. 3083 km der zu bauenden 3943 km durchlaufen kasachisches Territorium, 770 km müssen in Turkmenistan und 90 km im Iran neu gebaut werden.

renverkehrs zwischen China und Europa mittels der Transsibirischen Eisenbahn durch Russland transportiert. Die neue Verbindung würde Transportkosten und Lieferzeiten zwischen beiden Märkten erheblich senken. Heute beträgt die Lieferzeit etwa zehn Tage zwischen Peking und Moskau auf dem Land- und mehrere Wochen auf dem Seeweg. Die geplante Direktverbindung von China bis vor die Tore Europas würde mehrere Tage einsparen.

Die neue Bahnlinie wird Europa durch einen Tunnel unter dem Bosphorus erreichen. Der Bau des 14 km langen Tunnels, von dem 1,4 km 60 m unter dem Meeresspiegel verlaufen, hat kürzlich begonnen. Er soll 2009 in Betrieb genommen werden. Der Tunnel soll Erdbeben bis zur Stärke neun auf der Richter-Skala widerstehen. Er wird von einem japanisch-türkischen Konsortium unter Führung der japanischen Firma Taisei gebaut. Die voraussichtlichen Gesamtkosten belaufen sich auf 932 Mio USD.

Die Baukosten für den kasachischen Teil belaufen sich auf 5 bis 7 Mrd USD. Der Direktor der chinesischen Beijing Railway Construction Group, Feng Jubao, hatte im Vorfeld sein Interesse an dem Plan bekundet. Der Bau des ersten Streckenabschnitts hat auf den 320 km zwischen Dostyk und Aktogai im Osten Kasachstans schon begonnen. Der Baubeginn eines 500 km langen zweiten Abschnitts im Inneren des Landes, von Bineu nach Saksaulskaya, ist für 2005/2006 vorgesehen.

Das gegenwärtige Schienensystem Kasachstans, das aus Sowjetzeiten stammt, hat die russische Breitspur. Das verursacht im Internationalen Verkehr kostspielige Verzögerungen, weil bis dato alle Züge an der chinesischen und turkmenischen Grenze umgeladen werden müssen. Sobald **die gesamte Linie auf Normalspur umgestellt ist**, wird sie ohne Unterbrechungen von China bis nach Hamburg führen. Auf diese Weise wird sowohl der maritime als auch der europäische Binnenverkehr angebunden. Die Nutzung der neuen Linie soll allen Eisenbahngesellschaften offen stehen. Die neue Verbindung würde bei der Transportdauer mehrere Tage einsparen. Die Normalspurweite garantiert so eine nahtlose Verbindung der beiden Kontinente.

Die neue Schienenverbindung wird dabei nicht nur den europäischen Handel mit Kasachstan, sondern auch den kasachischen Transportsektor stimulieren. Dies würde Kasachstan für Auslandsinvestitionen noch attraktiver machen und gleichzeitig eine schnellere und günstigere Route für die kasachischen Ölexporte zum europäischen Markt erschließen.

Kasachstan

Hauptstadt: Astana

Fläche: 2 717 300 m² – zirka fünf Mal so groß wie Frankreich

Bodenschätze: Bedeutende Erdöl- und -gasvorkommen, Kohle, Eisenerz, Mangan, Nickel, Chrom, Kobalt, Kupfer, Molybdän, Blei, Zink, Bauxit, Gold, Uran

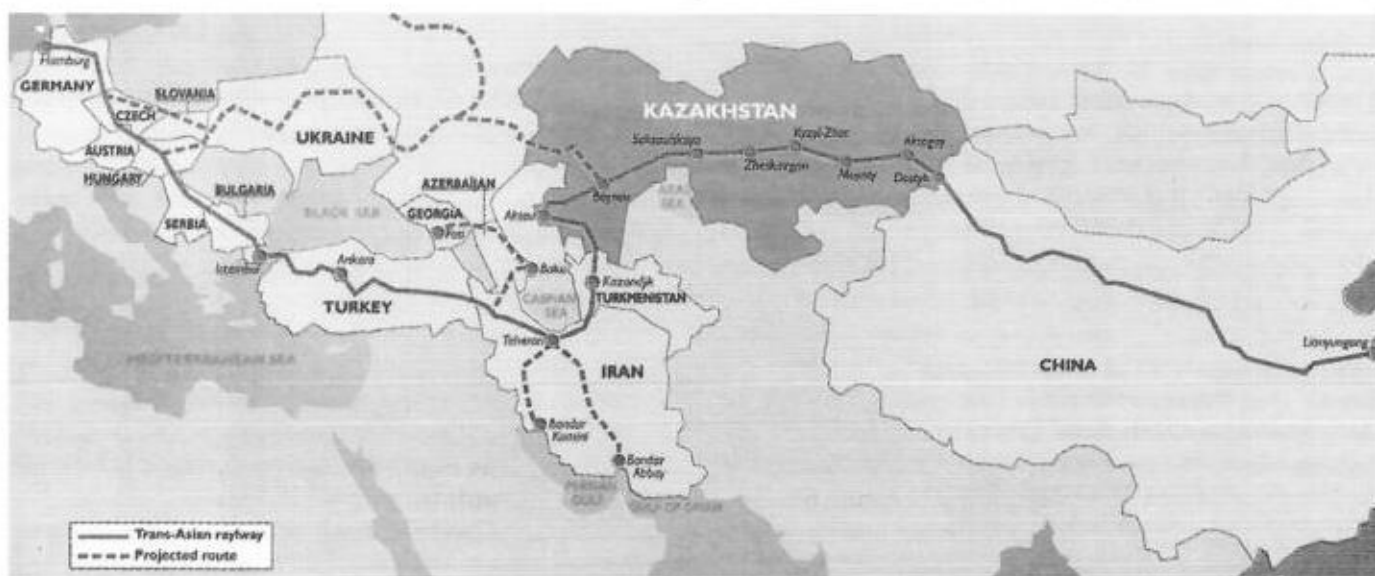
Einwohner: zirka 16,8 Mio.

Schienennetz: 13 601 km Straßennetz: 189 000 km

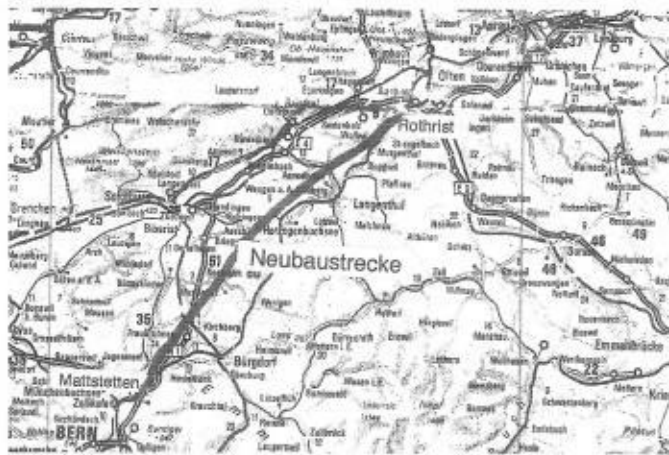
Wasserstraßen: 3 900 km (auf den Flüssen Syr-Daria und Irtysh)

Der 12.12. 2004 in der Schweiz

An diesem vorweihnachtlichen Sonntag tritt der grösste Fahrplanwechsel seit Einführung des Taktfahrplans vor 24 Jahren bei der SBB in Kraft. 90 % der Züge bekommen einen neuen Fahrplan und 14 % mehr Zugkilometer werden



gefahren. War 1980 der Stundentakt das Mass aller Dinge, so wird im Rahmen von Bahn 2000 der Halbstundentakt auf den Hauptstrecken zur Norm. Zum 12.12. gibt es nicht nur mehr Züge sondern auch schnellere. Zu verdanken ist das zu einem schönen Teil der Neubaustrecke (NBS) Mattstetten - Rothrist. Sie wird zunächst mit Vmax = 160 km/h befahren und in zwei Jahren, wenn sie mit ETCS ausgerüstet sein wird, mit 200 km/h. Sie ist übrigens die erste längere Strecke seit 90 Jahren. Sie wird als „Herzstück der Bahn 2000“ bezeichnet. Hier können die Intercity-Züge in den wichtigen Verbindungen Bern-Zürich und Bern-Basel erstmals die Grenze von einer Stunde Reisezeit unterbieten. Sie ermöglicht so die Erweiterung des Knotensystems, das die Bahn 2000 auszeichnet. In den Knotenbahnhöfen treffen die Züge aus allen Richtungen einige Minuten vor der vollen und der halben Stunde ein, um ihn kurz darauf wieder nach allen Destinationen zu verlassen. Das schafft gute Anschlüsse. Voraussetzung ist logischerweise, dass die Fahrzeit zwischen je zwei benachbarten Knoten kürzer ist als 30 oder 60 Minuten.



Der Zeitgewinn wirkt sich im ganzen Land aus. So spart man für die Reise von Lausanne nach Chur 47 Minuten, die Fahrt zwischen Genf und Zürich über die Jurafusslinie wird 26 Minuten schneller. Die IC-Neigezüge können auf dieser Strecke ihre Stärke nun voll ausspielen.

Und das Ganze zu einem Preis, der das Budget unterschreitet. Statt der bewilligten 7,4 Mrd SFR wird die erste Etappe der Bahn 2000 rund 5,9 Mrd kosten.

Anders als etwa in Frankreich sind die Züge nicht so schnell wie möglich, sondern so schnell wie nötig unterwegs.

Die Bahn 2000 ist ein wesentlicher Meilenstein zur „S-Bahn Schweiz“. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember ist die 1. Etappe von Bahn 2000 abgeschlossen. Wie wird es weitergehen? Wenn der Verkehr, wie erwartet, weiter zunimmt, erreichen einigen Anlagen ihre Kapazitätsgrenze, darunter die beiden grössten Bahnhöfe Bern und Zürich.

Die Bahn bleibt auch in der bahnfrendlichen Schweiz nur dann wettbewerbsfähig, wenn sie ihre Leistungen kontinuierlich verbessern kann. Nur dann kann sie auch die Strassen wirksam entlasten und einer sicheren, effizienten und umweltfreundlichen Verkehrspolitik den Weg ebnen.

Die GRV gratuliert den SBB zu dieser grossartigen Leistung. So manches ist natürlich nicht mit deutschen Verhältnissen vergleichbar. Die Knoten liegen bei uns nicht in Entfernungen unter einer halben oder ganzen Stunde, die das Umsteigen so phantastisch erleichtern. Deshalb gilt wie in Frankreich auch bei uns die Devise, so schnell wie möglich. Die Bahn hat bei den Bürgern der Schweiz einen sehr guten Ruf. Sie haben deshalb auch für die beiden sehr teuren Grossprojekte Gotthard und Lötschberg zugestimmt. So sollten auch die deutschen Verkehrspolitiker sich weit mehr für die Schiene einsetzen, damit die Strasse entlastet wird und die Umwelt profitiert.

Shinkansen Favorit in China

Im Rahmen eines 12 Mrd USD umfassenden Projekts zur Erhöhung der Geschwindigkeit auf fünf Bahnstrecken mit einer Länge von insgesamt 2000 km ging der Zuschlag an sechs japanische Unternehmen und den chinesischen Lokomotivenhersteller Nanche Sifang. Siemens hatte sich mit dem ICE auch um die Modernisierung der chinesischen Bahn beworben.

Das Eisenbahnministerium will mit der japanischen Bahntechnologie die Geschwindigkeit auf fünf bestehenden Strecken auf 200 km/h verdoppeln. Unter anderem soll der japanische Schnellzug auf der Strecke von Peking nach Shenyang in Nordostchina sowie zwischen der Hafenstadt Qingdao und Jinan in der Provinz Shandong fahren. Die japanischen Unternehmen werden eine abgewandelte Version des Shinkansen anbieten, der eine Höchstgeschwindigkeit von 275 km/h erreicht.

Für das Gesamtprojekt wurden drei Gemeinschaftsunternehmen ausgewählt. Genannt wurden ausser der Kooperation von Kawasaki Heavy Industries mit Nanche Shifang (China Southern Locomotive and Rolling Stock Industry) noch zwei weitere Joint Ventures des französischen Unternehmens Alstom sowie von Bombardier aus Kanada mit chinesischen Partnern.

Neuseeland verstaatlicht wieder das Schienennetz

Die neuseeländische Regierung hat das Schienennetz des Landes wieder in ihr Eigentum übernommen und damit nach den Worten von Finanzminister Michael Cullen „die katastrophalste Privatisierung in der Geschichte Neuseelands“ beendet. Cullen liess wissen, dass die Regierung in Kürze ein umfangreiches Investitionsprogramm verabschieden werde, wie es zwischen ihr und dem bisherigen privaten Eigner Toll Holdings im Oktober 2003 vereinbart worden war.

Wie in England scheint auch in Neuseeland die Bahnprivatisierung zu einem Desaster geführt zu haben, deshalb ist auch bei uns Vorsicht bei der Privatisierung der einzelnen Bahnbeiräte geboten.

NBS zum Kaspischen Meer

Die Hafenstadt Olya am Kaspischen Meer ist seit Anfang August 2004 ans Schienennetz der Russischen Eisenbahnen (RZD) angebunden. Die rund 40 km lange Neubaustrecke beschleunigt vor allem den Güterverkehr zwischen Russland und Iran, könnte aber längerfristig auch im Verkehr zwischen der Ostsee und Ländern wie Indien oder Pakistan eine wichtige Bedeutung erlangen. Als erster Zug erreichte ein Containerzug mit Papierprodukten aus der Region Nizhny Novgorod den Hafen der südlich von Astrachan gelegenen Stadt.

Eurotunnel weiter in roten Zahlen

Der hoch verschuldete Kanaltunnelbetreiber Eurotunnel ist noch tiefer in die roten Zahlen gerutscht. Im ersten Halbjahr 2004 entstand ein Verlust von 119 Mio Euro. Im Vorjahreszeitraum hatte der Verlust nur 22 Mio Euro betragen. Der Umsatz sank im gleichen Zeitraum um drei Prozent auf 390 Mio Euro.

Die Fahrgastzahlen der EurostarZüge durch den Tunnel legten um 20 % zu, was die Tunnelbetreiber auf die Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecke in Grossbritannien zurückführen. Auch das Güteraufkommen per Bahn nahm um 15% zu. Dagegen sank die Zahl der transportierten Autos im ersten Halbjahr um 14%, die Zahl der Busse sank ebenfalls um 14%.

Das ausschließlich privat finanzierte Unternehmen mit 3000 Mitarbeitern könne rentabel arbeiten, erstickte aber unter 9 Mrd. Euro Schulden, klagte der neue Eurotunnel-Chef Jacques Maillot. Die Sanierung von Eurotunnel erfordere „ein rasches Engagement aller öffentlichen, privaten, finanziellen und industriellen Partner“, verlangt Maillot.

Kurzberichte

Die internationalen Bemühungen um einen verbesserten Klimaschutz stehen vor dem Durchbruch. **Sieben Jahre nach Verabschiedung des Kyoto-Protokolls zur Senkung der Treibhausgase hat das russische Kabinett vor kurzem den Weg für die Ratifizierung des Abkommens freigemacht.** Stimmt auch das Parlament zu, was keine Frage ist, kann das Kyoto-Protokoll in wenigen Monaten weltweit in Kraft treten. Umweltschutzorganisationen und die EU begrüßten den Schritt.

Nun stehen die USA fast allein da, die das Abkommen vor drei Jahren abgelehnt haben.

Die EU-Kommission in Brüssel sprach von einem "großen Erfolg im internationalen Kampf gegen den Klimawandel". Fast 40 Staaten, darunter die USA, Russland und die Länder der EU, hatten das Protokoll im Dezember 1997 im japanischen Kyoto verabschiedet. Es verpflichtet die 38 größten Industriestaaten, ihren Ausstoß an Kohlendioxid und fünf

anderen Treibhausgasen bis 2012 gegenüber 1990 um 5,2% zu senken. EU-weit sollen acht Prozent der Emissionen eingespart werden. Deutschland muss die Treibhausgase sogar um 21% reduzieren; Russland soll sie lediglich stabil halten.

Das Protokoll kann nur in Kraft treten, wenn sich mindestens 55 Staaten beteiligen, die gemeinsam für mindestens 55% der weltweit ausgestoßenen Treibhausgase verantwortlich sind. Bisher haben es 125 Länder ratifiziert, die aber nur 44 Prozent der Treibhausgase produzieren. Russland verursacht etwa 17% aller Emissionen weltweit. Mit Russland sind nunmehr die Forderungen erfüllt.

Auch die GRV begrüßt diesen Schritt, weil auch der Verkehr zu den grossen Emittenden von Treibhausgas gehört; deshalb werden die Politiker aufgefordert, sich vermehrt um den Einsatz umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu kümmern (z.B. durch Anlastung der externen Kosten des Verkehrs).

Bis zum Frühjahr 2005 erhält Stinnes für den Fahrzeugpark von Railion **200 neue vierachsige Güterwagen** für den Getreide- und Futtermitteltransport. Die Selbstentladewagen erhalten ein um 10 m³ grösseres Ladevolumen. Der Wagenkasten ist aus rostfreiem Edelstahl. Hersteller ist die Graaf Transportsysteme GmbH. Derzeit ist der Fahrzeugbestand für den Agrarsektor: 1400 vierachsige und 400 zweiachsige Schüttgutwagen.

Die DB Regiotochter DB Schwarzwaldbahn GmbH konnte im europäischen Ausschreibungswettbewerb um den **Regionalverkehr auf der Schwarzwaldbahn** zwischen Konstanz und Karlsruhe zunächst für 10 Jahre ab 2006 gewinnen. Die einzusetzenden Doppelstockwagen gaben mit den Ausschlag für den Zuschlag.

Mit Schreiben vom 27.7.04 hat die **Rail4chem** Eisenbahngesellschaft ihren fristlosen Austritt aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erklärt. Sie war seit 2001 Mitglied.

Die fünf grössten Anbieter im deutschen SPNV sind: DB AG, Connex, Priegnitzer Eisenbahn, Arriva und Hamburger Hochbahn.

In Österreich gab es im Zuge von Messfahrten einen Geschwindigkeitsrekord von 257 km/h.

Die Eisenbahngesellschaft EBM (Eisenbahn-Verkehrs-Gesellschaft im Bergisch-Märkischen Raum mbH) hat im August einen Antrag auf Insolvenz beim zuständigen Insolvenzgericht Köln gestellt. Der Antrag betrifft nicht die TSD (Transport-Schienen-Dienst GmbH), an der die EBM mit 50% beteiligt ist.

An der **Technischen Universität Darmstadt** entsteht in Kooperation mit der Deutschen Bahn Deutschlands **grösstes und modernstes Eisenbahnbetriebsfeld als Nachfolger für das so genannte Signallabor.** An der Modellanlage sollen BauingenieurStudenten, Fahrdienstleiter und DB-Mitarbeiter

ter ausgebildet werden. Es wird die komplette Systematik des Schienenverkehrs nachgestellt. Der Neubau umfasst 700 Meter Modelleisenbahngleise, 260 Weichen und 10 Bahnhöfe. Ausgestattet ist die Anlage mit verschiedenen Stellwerkstechniken, vom mechanischen Hebelstellwerk bis zum modernen ESTW. Das 108 qm große Eisenbahnbetriebsfeld entsteht auf dem Gelände der DB Regio am Darmstädter Hauptbahnhof. Es soll im Herbst 2005 in Betrieb genommen werden. Die Projektleitung liegt beim Fachgebiet Bahnsysteme und Bahntechnik der TU Darmstadt.

So mancher frühere Mitarbeiter der TU Darmstadt hat seinerzeit am Signallabor der TU Darmstadt gearbeitet, darunter auch der Herausgeber der GRV-Nachrichten. Er erinnert sich noch gerne an diese Zeit.

Oesterreich verliert auf der Schiene 2003 an Tonnage. OeBB und Privatbahnen beförderten 82,2 Mio t, das sind 1,7 Mio t weniger als in 2002 (- 2%). Der Rückgang betraf im Inlandverkehr 19,5 Mio t (-5,1 %) und im grenzüberschreitenden Verkehr 18,5 Mio t (- 2,5 %).

Der **Verkehrsclub Deutschland (VCD)** hat nach 18 Jahren seinen „Geburtsort“ Bonn verlassen und ist nach Berlin umgezogen. Die neue Anschrift lautet: VCD e.V. Kochstr 27 10969 Berlin

Personalia

Dr. Rolf Bender ist neuer Präsident des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen.

Dr.-Ing. Reiner Maria Gohlke, früher 8 Jahre lang Vorsitzender des Vorstandes der Deutschen Bahn, feierte am 29.7. seinen 70. Geburtstag.

Dr.-Ing. eh. Josef Theurer feierte am 3.9.04 seinen 75. Geburtstag. *Die GRV gratuliert ihm nachträglich zu diesem halbrunden Geburtstag. Herr Theurer hat in grosszügiger Weise jedes Jahr der GRV eine Spende zukommen lassen, für die wir ihm zu grossem Dank verpflichtet sind. Wir wünschen ihm Gesundheit und ungebrochene Schaffenskraft.*

Rüdiger vom Walde, bisher Vorstandsvorsitzender der ÖBB Holding AG wird als ÖBB Chef abgelöst und nur noch für den Personenverkehr zuständig sein.

Martin Huber übernimmt ab Jahreswechsel das Amt des Vorstandssprechers der ÖBB.

Dipl.-Ing. Herbert Heise, ehemaliger Präsident der Bundesbahndirektion Hamburg feierte am 26.8.04 seinen 75. Geburtstag.

Prof. Dr.-Ing. Heinrich Lehmann, ehemaliges für technische Fragen zuständiges Mitglied des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn und ehemaliger Präsident der Deutschen verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) ist am 16.7.04 im 92. Lebensjahr verstorben.

Dr. Hanspeter Stabenau, der deutsche Mr. Logistik, vollendete am 1.11.04 sein 70. Lebensjahr.

Marcel Verslype, 51, (Belgien) wurde am 29.10.04 zum Exekutivdirektor der neuen europäischen Eisenbahngesellschaft

für Sicherheit und Interoperabilität mit Sitz in Lille gewählt. **Norbert Hansen** wurde am Gewerkschaftstag, 9.11.04 auf weitere vier Jahre zum Chef der Eisenbahner-Organisation Transnet gewählt.

Prof. Heinz Ruhнау, unter Minister Gscheidle Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, zuletzt Aufsichtsratsvorsitzender der Mitteldeutschen Flughafen AG wurde routinemässig als Vorsitzender verabschiedet. Sein Nachfolger wurde **Willi Hermsen**, der den Flughafen München leitete.

Dr. Werner Maywald verabschiedete sich nach 10-jähriger Tätigkeit für die Kombiverkehrsges. in den Ruhestand. Er wird jedoch weiter als Berater tätig sein

Leserzuschriften

Stuttgart 21

Die Diskussion um Stuttgart 21, begonnen in GRV-Nachr.-67/68, wird fortgesetzt:

Dr. Volkhard Jung

Zur Stellungnahme von Manfred Poethke, DB ProjektBau GmbH Niederlassung Südwest in GRV-Nachrichten 67/68 U.a. bedarf die Einsparung von Reisezeiten der Flughafenpassagiere einer Erläuterung. Gemeint war die Reisezeiteinsparung für den Fall - Neubaustrecke von Esslingen hinauf zur A5 mit Verknüpfungsbahnhof 8 km vom Flughafen entfernt - gegenüber dem jetzigen Zustand mit 48,4 Minuten mittleren Zeitaufwandes von Ankunft in Stuttgart Hbf bis Ausstieg Flughafen (siehe Internationales Verkehrswesen H.3, 1999, S.77-80). Der Umweg über den Flughafen von 4 km wird dabei eingespart. Nun wurde angenommen, daß 30% der Fluggäste aus Richtung Tübingen und Ulm kommen und 70 % aus dem Stuttgarter Raum. Die Bilanz sieht dann folgendermassen aus:

Fahrzeit von S bis ICE-Halt	10 Min.	48 Min.
auf den Fildern	8 Min.	Übergang -24 Min.
S-Bahn-Fahrzeit bis Flughfn.	6 Min.	
Summe	24 Min.	<u>24 Min.</u>

Von Tübingen und Ulm ist die Reisezeit um 10 Minuten zu beaufschlagen, wenn in diesem Beispiel nicht auf dem Verknüpfungsbahnhof auf den Fildern gehalten wird. Die Reisezeit beträgt daher 58 Minuten. Abzüglich 14 Minuten für den Übergang und S-Bahn-Fahrzeit verbleibt eine Reisezeiteinsparung von 44 Minuten. Nun muß gewichtet und addiert werden:

$$44 \text{ Min.} \cdot 0,3 = 13,2 \text{ Min.}$$

$$24 \text{ Min.} \cdot 0,7 = 16,8 \text{ Min.}$$

$$\underline{30,0 \text{ Minuten mittlere Reisezeiteinsparung}}$$

Doch nun zu den Kosten für das Projekt Stuttgart 21 mit Durchgangsbahnhof: 2,594 Mrd. Euro ist doch nur die Umrechnung des alten Wertes von 5 Mrd. DM auf Euro. Nun wurde aber schon ein Wert von 2,9 Mrd. Euro bekannt gege-

ben mit dem Bemerkten, es könne auch noch teurer werden. An anderer Stelle (siehe Stocker, G.: Stuttgart 21, in Monheim, H. und Nagorni, K.: Die Zukunft der Bahn zwischen Bürgernähe und Börsengang, S. 170-179, Karlsruhe 2004, ISBN 3-89674-119-S.) wurde eine Summe von 4 Mrd Euro für Stuttgart 21 genannt.

Bei diesem Projekt des unterirdischen Bahnhofes ist auch fraglich, ob 8 Gleise an den Bahnsteigen für alle Zukunft ausreichen. In Karlsruhe z.B. war man froh von ehemals nur 11 Bahnsteigggleisen auf nunmehr 14 Bahnsteigggleise erweitern zu können. Wenigstens muß in Stuttgart eine spätere Erweiterung auf 10 Bahnsteigggleise möglich gemacht werden. Es ist auch zu einfach, den Divisor 2 beim Übergang von einem Kopfbahnhof zu einem Durchgangsbahnhof pauschal anzusetzen. Bei genauer Betrachtung für die Belegungszeit der Bahnsteigggleise kommt man auf den Divisor 1,6. D.h. aus 16 Kopfbahnhof-Bahnsteigggleisen werden 10 Gleise im unterirdischen Durchgangsbahnhof. Setzt man allerdings für die Belegungszeit der Gleise eine Pufferzeit von 5 Minuten für immer wieder auftretende Verspätungen an, so gelangt man zu einem Divisor von 1,3. D.h. aus 16 Kopfbahnhof-Bahnsteigggleisen werden 12 Durchgangsbahnhofsgleise. Andernfalls ist ein Warten auf Anschlußzüge nicht mehr möglich, ein erheblicher Nachteil für Bahnkunden! Andererseits kommt man bei 8 Minuten Aufenthaltszeit wegen Lokwechsels ohne den 5-Minuten-Zeitpuffer auf einen Divisor von 2,5. Die Spannweite ist also sehr groß. Mit der Faustregel Divisor 2 ist es also nicht getan. Auch die Breite der Bahnsteige ist kostenträchtig. 10,5 m ist reichlich knapp, 13,5 m wären wünschenswert für die Platzierung fester Treppen nebst Rolltreppen rechts und links davon und noch 4 m restliche Bahnsteigbreite auf jeder Seite.

Doch wie steht es mit der Verzinsung und Amortisierung des investierten Kapitals? Welche Annuität wurde für 100 bzw. 50 Jahre zugrunde gelegt? Oder wurden die Bundeszuschüsse als „verlorene Baukostenzuschüsse“ behandelt? Wenn Bund und Länder und Kommunen sich verschulden, wie das jetzt der Fall ist, müssen hohe Zinsen gezahlt werden. Diese Zinsen müßten eigentlich auf die Bahn-Nutzer abgewälzt werden. Es ist auch überlegt worden, ob teure Projekte nicht nutzer-finanziert werden können.

Inzwischen hat sich auch die Sachlage verändert. Das Regierungspräsidium Stuttgart monierte die zu geringe Zahl von Zufahrtsgleisen von NW her. Auch gaben Mitarbeiter des Projektes (in einer Sitzung des Landesfachausschusses Verkehr der FDP Baden-Württemberg) zu, dass ein 3. Gleis bis zum Flughafen sinnvoll wäre, wenn die Gäubahn über den Flughafen geführt werden soll. Auch werden inzwischen Einzelröhren aus Sicherheitsgründen für jedes Gleis gefordert. Es sollte also nicht Wunder nehmen, wenn dann das gesamte Projekt doch noch auf die schon genannten 4 Mrd. Euro kommt. Wer aber trägt dann die Mehrkosten? Im Turm des Stuttgarter Bahnhofes ist übrigens die Steigung zum Flughafen hinauf noch mit 28 % angegeben, nicht mit 25 %. Die letzte Zahl scheint neueren Datums zu

sein. Ursprünglich wurde von 40 % ausgegangen. Eine Nachberechnung für den Reisezeitverlust durch Reformierung des Kopfbahnhofes ergab 2 Minuten und 6 Sekunden.

Daß ein Zug im Kopfbahnhof nur mit 30 km/h am Bahnsteig entlang zum Prellbock fahren darf, wurde in meiner Ausarbeitung berücksichtigt. Gravierender ist die Begrenzung auf 40 km/h für Weichenverbindungen nach den Bahnsteigen. Um die Länge der Überwerfungen kurz zu halten, wurden dort Radien von $R=190$ m zugrunde gelegt. Es wäre zu überlegen, ob nicht Weichen 1 : 12 für 60 km/h möglich sind, besser noch 1 : 14 für 80 km/h.

An die Projektleitung schrieb ich am 12. 01. 2004: „Den Durchgangsbahnhof halte ich für die beste Lösung, leider ist dies vermutlich aber auch die teuerste Lösung“.

Stellungnahme von Herrn Manfred Poethke zu den Ausführungen des Herrn Jung:

Die nachfolgende Erwiderung soll sich auf drei Punkte beschränken:

Grundsätzlicher Vergleich Durchgangsbahnhof / Kopfbahnhof

Grundsätzlich gilt, dass ein Durchgangsbahnhof mit halb so vielen Bahnsteigggleisen betrieben werden kann, wie ein Kopfbahnhof. Dabei ist sogar unterstellt, dass in Durchgangsbahnhöfen in bestimmtem Umfang Wendevorgänge für beginnende und endende Züge zum Betriebsalltag gehören. Da im künftigen Stuttgarter Durchgangsbahnhof wegen der Ringverbindung zum neuen Abstellbahnhof in Untertürkheim keinerlei Wendevorgänge im Betriebsablauf vorkommen, ist hier von einer weiteren Leistungssteigerung auszugehen. Ergänzend sei hier auf den Hauptbahnhof in Köln hingewiesen, der sicher nicht im Verdacht steht, wenig leistungsfähig zu sein. Durch die beidseitige Anordnung von Abstell- und Wartungsbahnhöfen kann auch hier weitgehend auf Wendevorgänge verzichtet werden. Weitgehend deshalb, weil die ICE-Linien Stuttgart - Flughafen Frankfurt - Köln - Dortmund seit Inbetriebnahme der NBS Köln - Rhein-Main in Köln Kopf machen. Im Kölner Hauptbahnhof stehen 9 Bahnsteigggleise für den Fern- und Regionalverkehr zur Verfügung, die Gleise 10 und 11 dienen, wie in Stuttgart die Gleise 101 und 102, ausschließlich dem S-Bahn-Verkehr.

Kosten

Es ist unstrittig, dass das im Projekt Stuttgart 21 unterstellte Betriebsprogramm mit den Anlagen des heutigen Kopfbahnhofs nicht gefahren werden kann, d.h. bei einem Verzicht auf Stuttgart 21 müsste der Stuttgarter Kopfbahnhof nicht nur erneuert sondern auch leistungsfähiger gemacht werden. Das dafür erforderliche Investitionsvolumen ist mit dem für Stuttgart 21 erforderlichen nahezu identisch, so dass sich die Frage der Amortisation und Abschreibung relativiert. Ein wesentlicher Aspekt der Beibehaltung des Kopfbahnhofs besteht darin, dass dessen Erneuerung und

leistungssteigernder Umbau unter vollem Betrieb erfolgen müsste, was zu langjährigen Betriebsbehinderungen mit den entsprechenden Folgen für die Reisenden verbunden ist.

Reisezeitvergleich

Hier wird durch Anlegen unterschiedlicher Prämissen die Reisezeit für eine aus unserer Sicht „unsinnige“ Variante schöngerechnet (2. Spiegelstrich im nächsten Absatz). Un-erklärlich ist die von Herrn Jung zitierte, heute angeblich erforderliche Fahrzeit zwischen Hauptbahnhof und Flughafen von 48 Minuten.

Sofern beim Reisezeitvergleich zwischen Abfahrt am Start- und Ankunft am Zielort ausgegangen wird, ergeben sich für die Relation Hauptbahnhof - Flughafen folgende Reisezeiten:

- Heute mit der S-Bahn (ohne Umsteigen) 27 Minuten
- ABS über Bad Cannstatt - Esslingen -NBS zur BAB A8 Umsteigen im ICE-Bahnhof in Höhe Denkendorf- Flughafen (mit Umsteigen) (Diese Fahrzeit kann von Herrn Jung nur geschätzt sein, da für eine solche Trassenführung nur grobe Streckenparameter aus Raumordnung und Varianten-Abwägung für die Planfeststellungsverfahren zur Verfügung stehen.) 24 Minuten
- Künftig mit Direktfahrt durch den Fildertunnel (ohne Umsteigen)

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass in den Projekten Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen - Ulm die Fahrzeiten vom Flughafen

- nach Ulm 24 Minuten und nach Tübingen 32 Minuten betragen werden.

Für die GRV ist damit die Diskussion abschliessend behandelt. Die Antwort auf die Fragen des Herrn Jung zur Finanzierung erübrigen sich nach Auffassung der GRV, weil diese in Stuttgart nicht anders behandelt werden wird als bei anderen Grossprojekten der Bahn, die vom Bund bezuschusst werden.

Insgesamt hält die GRV die Strecke Stuttgart-Ulm (samt Durchgangsbahnhof) für besonders wichtig, weil die derzeitige Linienführung über die Geislinger Steige für einen langen Streckenabschnitt das schnelle Fahren unmöglich macht. Es ist schade, dass dieses Projekt nicht in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans gehört. Vielleicht ändern sich die Zeiten?



Zukünftiger unterirdischer Durchgangsbahnhof Stuttgart

Literaturhinweise

Wenn Sie sich über den neuen Stand des Projektes einer **Magnetschwebebahn in München** informieren wollen, finden Sie zwei Artikel: In der Zeitschrift *Verkehr und Technik* 9, S. 366 und in *ETR* 10 S. 686

Taschenbuch Motorpresse 2004/2005

Seit 55 Jahren ist der „Kroll“ (gesponsort von IVECO) eine feste Informationsquelle für das Pressewesen für Auto, Nutzfahrzeug, Verkehr und Motorsport, herausgegeben vom Krollverlag, Vertrieb Postfach 1153 in 82224 Seefeld/Obb.

Eckwerte des Personenfernverkehrs in Deutschland

Verschiedene Herren des Instituts für Verkehrswesen der Universität Karlsruhe haben zu diesem Thema im „Internationales Verkehrswesen“ Heft 10/2004 einen interessanten Beitrag verfasst.

Die DB AG hat eine Broschüre „**Fokus-Bilanz der Sanierungsoffensive**“ herausgegeben. Darin berichtet sie über das Sanierungsprogramm, das seit dem Jahre 2000 gelaufen ist.

Ein Arbeitsausschuss Öffentlicher Verkehr der Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen unter der Leitung von Univ.-Prof. em. Dr.-Ing. Joachim Fiedler (Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme/Bergische Universität Wuppertal) hat eine Schrift zu dem Thema: **Verlässliche Bedienung im öffentlichen Personenverkehr**

Empfehlungen zur Vermeidung von Verspätungen, Anschlussverlusten und deren Auswirkungen verfasst (Arbeitspapier Nr. 64).

Sie ist zu beziehen vom FGSV-Verlag, Wesseling Str. 17, 50999 Köln.

„Die Bahn baut zu teuer“ in der Pro Bahn Zeitung in Heft 4/04.

Diesem Heft liegt ein Prospekt der Ritzau KG, Verlag Zeit und Eisenbahn bei.

DIE GRV WÜNSCHT ALLEN LESERN
ALLES GUTE FÜR 2005!

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-Hauke, 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!