

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

Billigfliegen auf Kosten der Allgemeinheit

Alfons Thoma

Einzelnen Regionalflughäfen wird vorgeworfen, Billigflug-airlines deutliche Nachlässe bei den Flughafengebühren zu gewähren. Auch das viertgrößte Reiseunternehmen All-tours hatte Mitte März dringenden Handlungsbedarf ange-mahnt und Bundesumweltminister Jürgen Trittin griff die indirekte Bezuschussung der Low-Cost-Anbieter scharf an.

Nach Presseberichten zahlt die britische Gesellschaft Easyet in Dortmund nur fünf Euro für jeden Passagier an Abferti-gungsgebühren, der Lufthansa stellt der Flughafen dagegen um 25 € in Rechnung. Auch müssen die etablierten Flug-gesellschaften für Sonderdienste noch extra bezahlen. Da-bei wuchsen die Verluste des Flughafens Ende 2004 auf 30 Mio €. Für das Defizit haben die Dortmunder Bürger aufzukommen, da der Flughafen zu 74 % den Stadtwerken und zu 26 % der Kommune gehört.

Ähnliches gilt für Lübeck, dessen Flughafen Ryanair an-fliegt. Auch dieser Flughafen schreibt Verluste, die von der Stadt beglichen werden.

Solche Machenschaften behindern den Wettbewerb.

Muss denn wirklich jede Region einen Flughafen haben? Deutschland hat mit Frankfurt und München zwei Dreh-kreuzflughäfen und dazu fünf Grossflughäfen mit jeweils über 7,5 Mio Passagieren im Jahr. Weitere 10 Flughäfen kommen noch hinzu, die ein Aufkommen zwischen einer Mio und 7,5 Mio Passagiere aufweisen. Das müsste eigent-lich ausreichen, aber es kommen noch 31 kleinere Flug-häfen hinzu, deren Aufkommen im Jahr unter einer Mio Passagiere liegt, darunter die Flughäfen von Weeze, Och-stedt, Altenburg, Lahr, Barth und Heringsdorf.

Auch die 10 grösseren Flughäfen wie Augsburg, Bayreuth, Hahn u. a. können nur mit Hilfe öffentlicher Fördermittel überleben. Auch Coburg läuft schlecht und erwartet Zu-schüsse des Landes.

Die **EU-Kommission** will klare Regeln für Beihilfen von re-gionalen Flughäfen an Billiganbieter durchsetzen. Die Bei-hilfen sollen transparent sowie zeitlich und der Höhe nach

Inhalt (u.a.)

Verkehrspolitik der EU

Richtlinien, Verordnungen der EU	3
TEN-Netz in Finanzierungsnot	5
ETCS kommt nur langsam voran	6
Tierschutztransportverordnung	6

Verkehrspolitik in Deutschland

3. Novelle zum AEG beschlossen	6
Feinstaubbelastung durch Diesel	7
SPD stoppt Verkehrspläne der Grünen	9

Eisenbahnen

Hundert Jahre Bahnelektrifizierung	10
DB-Gewinn höher als erwartet	10
Mehr Wettbewerb nicht gleich mehr Verkehr	11
Einsparungen bei der DB	11
Änderung der DB-Konzernstruktur	12
Erfolgreicher Tarifabschluss bei der DB	14
Wettbewerb auf Schiene nimmt wieder zu	15
DB und SNCF schaffen Grenze ab	16
Regionalisierung der Infrastruktur bei Nahverkehrsbahnen	17
Planfeststellungsverfahren für 2. Stammstrecke bei Münchener S-Bahn	20
RAG verkauft Logistik an Railion	22
S-Bahnverkehr in Hamburg an DB	26

Andere Verkehrsträger

Umweltkosten an Maut anlasten	28
Raumordnungsverfahren für Donauausbau	30

Ausland

Schweizer Bahnen profitieren von Maut	31
Expansion der Eisenbahn in Israel	35
TGV hängt Flugzeug ab	36

Personalia	37
-------------------	----

Literatur	38
------------------	----

Leserzuschriften	38
-------------------------	----

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

neu .. neu ..

**„Straße-Bahn-Transportmaschine“
ca. 80 cbm Schüttgut – 13 m**



Auge in Auge mit dem Kunden
so entstehen maßgeschneiderte
Transport-Angebote auf die Bahn
mehr Info unter www.mobiler.de



← **Eine halbe Stunde
im Container-Terminal,**

2 Arbeiter am Kran und einer in der Dispo,
3 Std. LKW-Einsatz für einen Container
und 50 Mio. € Terminal-Investition

→ **wirtschaftlich geht es auch
vom nächsten Ladegleis mit
einem Mobiler-Truck
für das T-Projekt „Woodpecker“**

die neue Mobiler
Fahrzeug-Generation

48 t Sattel-Kipper

vom/auf Waggon mobilern
transportieren - kippen eine
1/2 Std. reicht - fertig



Wir danken für das Vertrauen, insbesondere:
Firma Borregaard AG
dem Transport-Projekt-Verantwortlichen
RaiLogistics AG Schweiz, Mobiler-Truck-
Unternehmern, Fa. Bucher-Transport,
SAF-Transport

**Straße auf die Bahn-Equipment
alles aus einer Hand
im Wettbewerb
zum LKW**

Transport-Lösungen von der Straße auf die Bahn – mit 40 Jahren know-how
ob Spanplatten, Hackschnitzel, Zellstoff, Euro-Paletten usw. - das gleiche Equipment
die Bahn so - so wirtschaftlich wie der LKW

Kunde:

ein moderner RaiLogistics AG Bahn-Transport

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

Übersicht über Richtlinien, Verordnungen und Vorschläge der EU-Kommission zur Eisenbahnverkehrspolitik

begrenzt sein. Ziel ist es, **Regionalflughäfen zu fördern** und zugleich Unternehmen und Flughäfen gleich zu behandeln. Dies geht aus einem Entwurf hervor, zu dem sich die Mitgliedstaaten und alle Betroffenen äussern können. Geplant ist, Anlaufbeihilfen auf eine Deckung von 30 bis 50 % der zusätzlichen Kosten und über einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren zu begrenzen. Im Februar 2004 hatte die Kommission im Fall des Anbieters Ryanair auf dem belgischen Flughafen Charleroi entschieden, dass Billigflieger grundsätzlich Beihilfen regionaler Flughäfen in Anspruch nehmen können. Für illegal erklärte die Kommission allerdings Preisnachlässe bei Flughafengebühren. Also Preisnachlässe nein, aber ja bei Beihilfen anderer Art. Dies ist mir leider nicht verständlich, wo doch Subventionen abgebaut werden sollten.

Die kleinen Flughäfen, die um ihre Existenzberechtigung kämpfen, sind das Feld, das sich die Billigflieger aussuchen, um ihre Marktposition auszuspielen. Diese Flughäfen locken die Passagiere an, sonst können sie kaum überleben.

Auch die Bahn ist nicht nur durch die billigen Flugpreise konkurrenziert, sondern da die kleinen Flughäfen i.d.R. keinen Bahnanschluss haben, geht der Bahn hier ein grosses Reisendenpotential bei der An- und Abreise verloren.

Um die Konkurrenzsituation zu beleuchten, ist interessant, dass 88 % der Ziele in Europa liegen und nur 12 % auf den interkontinentalen Verkehr entfallen. In Europa ist die Bahn im Vergleich zu den Billigfliegern nicht wettbewerbsfähig. Für den Billigflugpreis für europäische Ziele von etwa 20 € und sogar darunter kommt man bei der Bahn nicht weit.

Dabei sollte man nicht vergessen, dass das Flugzeug beim Treibstoff für 100 Pkm mehr als das 3,5-fache der Bahn und das 1,3-fache des Autos verbraucht und bei den CO₂-Emissionen bei 230 g/Pkm liegt, während die Bahn im Personenfernverkehr nur 47,9 g, also fast nur 1/5 des Flugzeugs, erzeugt.

Leider gibt es bei der Kerosinbesteuerung kaum Fortschritte. Eine EU-weite Kerosinsteuer wurde bisher durch das Veto einiger Mitgliedstaaten, insbesondere der „Ur-laubsländer“ Griechenland, Spanien und Italien blockiert. Jetzt steht sie wieder auf der Agenda der EU-Finanzminister, aber ob ein Durchbruch erzielt werden kann, ist fraglich. Die weltweite Einführung einer Kerosinsteuer ist fast aussichtslos.

Die Richtlinie zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (91/440/EWG) – Richtlinie des Rates vom 29.7.91 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft Abl.Nr.L237/25 vom 24.8.91 –, die den ordnungspolitischen Grundsatz der obligatorisch rechnerischen Trennung von Infrastruktur und Betrieb innerhalb eines integrierten Eisenbahnunternehmens normiert, ist als „Meilenstein“ für dieses Engagement der Kommission im Zusammenwirken mit den Mitgliedstaaten anzusehen.

Die **Richtlinie 95/18/EG** – Richtlinie des Rates vom 19.6.95 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, Abl.Nr.L143/70 vom 27.6.1995 –, welche die grundsätzlichen Marktzugangsbedingungen für Eisenbahnunternehmen regelt und die **Richtlinie 95/19/EG** – Richtlinie des Rates vom 19.6.1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weegeentgelten Abl.Nr.L143/75 vom 27.6.95, welche erstmals ein Verfahren für die Zuweisung von Schieneninfrastruktur an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen festschreibt und den Versuch unternimmt, eine Harmonisierung von Benutzungsentgelten herbeizuführen.

Das eigentliche „**erste Eisenbahnpaket**“ (auch „Eisenbahninfrastrukturpaket“ genannt) verschärft die ordnungspolitischen Massnahmen auf dem Schienensektor. Die **Richtlinie 2001/12/EG** – Richtlinie des EU-Parlaments und des Rates vom 26.2.01 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft Abl.Nr.L75/1 vom 25.3.01. – normiert eine striktere Trennung der Bereiche Infrastruktur und Betrieb, die **Richtlinie 2001/13/EG** – Richtlinie des EU-Parlaments und des Rates vom 26.2.01 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen Abl.Nr.L75/26 vom 15.3.01 – erweitert die Marktzugangsbedingungen für Eisenbahnunternehmen auf dem Schienennetz der Gemeinschaft und die **Richtlinie 2001/14/EG** – Richtlinie des EU-Parlaments und des Rates vom 26.2.01 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung Abl.Nr.L75/29 vom 15.3.01 (ersetzt die Richtlinie 95/19/EG) – legt die Grundsätze der Berechnung der Infrastrukturbenutzungsentgelte sowie ein detaillierteres Verfahren für die Zuweisung von Trassen fest und verpflichtet die Mitgliedstaaten, eine Wettbewerbs- und Regulierungsinstanz einzuführen.

Der nächste Schritt der Europäischen Kommission, des Rates und des Europäischen Parlamentes war die gemeinsame Beschlussfassung des „**zweiten Eisenbahnpaketes**“. Hier wurden in erster Linie Maßnahmen für die weitere technische Harmonisierung des Eisenbahnsektors gesetzt. Die

Richtlinie 2004/49/EG – Richtlinie des EU-Parlaments und des Rates vom 29.4.04 über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) Abl.Nr. L220/16 vom 21.6.04 – soll die lang ersehnte technische Harmonisierung durch Festlegung gemeinschaftlicher Sicherheitsziele und Sicherheitsmethoden verwirklichen. Unabhängige Sicherheitsbehörden und unabhängige Unfalluntersuchungsstellen sollen diesen Prozess diskriminierungsfrei garantieren.

Die **Richtlinie 2004/50/EG** – Richtlinie des EU-Parlaments und des Rates vom 29.4.04 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des EU-Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems – erweitert die auf diesem Gebiet bereits existierenden Vorschriften zur sogenannten „Interoperabilität“ (Harmonisierung der technischen Systeme zur Verwirklichung eines durchgängigen, grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs) und mit der **Verordnung 881/2004** – die Verordnung des EU-Parlaments und des Rates vom 29.4.04 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur („Agenturverordnung“) Abl. Nr. L220/3 vom 26.6.04, wird erstmals eine europäische Einrichtung diesen Harmonisierungsprozess zentral steuern. Schließlich liberalisiert die **Richtlinie 2004/51/EG** – Richtlinie des EU-Parlaments und des Rates vom 29.4.04 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung von Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft Abl.Nr.L220/58 vom 21.6.04. – ab 1. 1. 2007 den Güterverkehr auf dem gesamten Netz der Gemeinschaft.

Die Kommission hat in einem **Weißbuch aus dem Jahre 2001** – „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010, Weichenstellungen für die Zukunft“ vom 12.9.01 – auch bisher noch nicht geregelte Bereiche in Grundzügen festgelegt. Eines dieser Ziele ist, „die Wiederbelebung des Eisenbahnsektors in den Mittelpunkt der Strategie für eine langfristig vertretbare Mobilität zu rücken und zu diesem Zweck die Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit der umweltfreundlicheren Verkehrsträger zu erhöhen.“

Die Europäische Kommission legt mit dem „**dritten Eisenbahnpaket**“ vier sehr unterschiedliche Legislativvorschläge vor, die erstmals wesentliche konsumentenorientierte Maßnahmen enthalten.

1. Richtlinienvorschlag zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft – vom 3.3.04

Dieser Vorschlag soll Eisenbahnunternehmen im Personenverkehr ab 1. 1. 2010 das Recht auf Zugang zur Infra-

struktur aller Mitgliedstaaten zum Zweck der Durchführung grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste einräumen, wobei auch die Kobotage (Beförderung von Personen auch zwischen zwei Bahnhöfen in demselben Mitgliedstaat) umfasst ist.

Mit diesem Vorschlag möchte die Europäische Kommission nun auch den Personenverkehr dem Wettbewerb öffnen, was im Güterverkehr bereits weitgehend geschehen ist.

2. Richtlinienvorschlag über die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen und Lokomotiven im Eisenbahnnetz der Gemeinschaft betrautem Personal – vom 3.3.2004

Mit diesem Vorschlag soll ein weiteres „missing link“ im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr verwirklicht werden. Der Entwurf schließt die im zweiten Eisenbahnpaket begonnene technische Harmonisierung der Systeme ab.

3. Verordnungsvorschlag über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr vom 3.3.04

Dieser Vorschlag umfasst eine Reihe von Regeln zur Stärkung und Verbesserung der Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr. Im Weissbuch aus dem Jahre 2001 wird bekräftigt, dass die Verkehrsnutzer bei allen Verkehrsträgern wieder in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik gerückt werden müssen. Vorausgegangen sind diesem Vorschlag eine Reihe von Untersuchungen und Studien inklusive Mitbeteiligung der Mitgliedstaaten und Interessensverbände.

Die Verordnung soll für grenzüberschreitende Fahrten innerhalb der Gemeinschaft gelten, bei denen der grenzüberschreitende Verkehrsdienst von einem gemäß Richtlinie 95/18/EG genehmigten Eisenbahnunternehmen durchgeführt wird.

4. Verordnungsvorschlag über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr vom 3.3.04

Die Verbesserung der Qualität des Schienengüterverkehrs ist für die Wettbewerbssituation dieses Sektors von immenser Bedeutung. Durch die Öffnung des Marktes und des damit gesteigerten Wettbewerbs soll die Schiene wieder eine „Renaissance“ erleben, allerdings müssen die Eisenbahnen ihre Qualitätsangebote wesentlich verbessern, um mit den anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem Straßensektor, konkurrieren zu können. Mit dem vorliegenden Vorschlag sollen diese Zielsetzungen erreicht werden.

Zum Unterschied zum Personenverkehrsvorschlag soll dieser Entwurf nicht nur für die grenzüberschreitenden Dienste, sondern auch für den innerstaatlichen Verkehr gelten.

Kurzer Überblick über die bisherigen Schritte zur Netzöffnung:

Die Richtlinie 91/440/EWG lässt grundsätzlich nur zwei Arten von Zugangsrechten zu, nämlich internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen (das können Personen- und Güterverkehre sein) im grenzüberschreitenden Verkehr sowie grenzüberschreitender kombinierter Güterverkehr.

Im Jahr 1995 unternahm die Kommission den nächsten Schritt zu einer weiteren Netzöffnung, in dem sie eine Änderung der Richtlinie 91/440 EWG vorschlug, wonach für den gesamte grenzüberschreitenden Güterverkehr (also Kombiverkehr und konventioneller Wagenladungsverkehr) inklusive der Kabotage sowie den grenzüberschreitenden Personenverkehr die Netze in Gemeinschaftsbereich geöffnet werden sollten.

Mit dem Weißbuch aus dem Jahre 1996 – „Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahnen in der Gemeinschaft vom 29.7.96 – hat die Kommission das Konzept sogenannten „Freight Freeways“ aufgenommen, wonach Mitgliedstaaten im Zusammenwirken unter dem Plebiszit der Freiwilligkeit, Güterkorridore auf bestehenden Infrastrukturen mit speziellen Bedingungen festlegen sollten: Freiwillige Netzöffnung über die Richtlinie 91/440/EWG hinaus, harmonisierte Benutzungsentgelte, harmonisierte Sicherheitsbescheinigungen und gegenseitige Anerkennung der Lizenzen der Eisenbahnunternehmen.

Die Richtlinie 2001/12/EG liberalisiert den Frachtverkehr durch Festlegung eines „Transeuropäischen Schienengüternetzes“, wonach auf diesem Netz freier Güterverkehr zugelassen werden muss. Die Öffnung des übrigen Netzes bleibt den jeweiligen Mitgliedstaaten im Rahmen der Gegenseitigkeit vorbehalten (Prinzip der Subsidiarität).

Die Richtlinie 2004/51/EG 24 verpflichtet die Mitgliedstaaten nunmehr bis zum 31.12.2005, ihr gesamtes Netz für grenzüberschreitende Frachtdienstleistungen Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft zu öffnen und ab 1.1.2007 muss auch die Kabotage zugelassen werden.

Somit darf der gemeinschaftsweite Schienengüterverkehr ab 1.1.2007 keiner Einschränkung mehr unterworfen werden und ab 1.1.2010 soll dies auch für den Personenverkehr gelten.

Auch Verkehrsnetz TEN in Finanzierungs-Nöten

Der ehrgeizige und milliardenschwere Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) droht zu scheitern. Die Entwicklung könnte widersprüchlicher kaum sein: Auf der einen Seite ist das Transeuropäische Verkehrsnetz durch die EU-Erweiterung größer geworden. Zu bisher 75 200 km Straßen sind 14 500 km und zu 78 000 km

Schienenwegen 16 000 km hinzugekommen. Der Investitionsaufwand – einschließlich der Flug-, See- und Binnenhäfen sowie von Kombiterminals – wird bis 2020 auf 600 Mrd € geschätzt. Außerdem wurde die Liste der ursprünglich 14 prioritären Projekte auf 30 erweitert. Dies kostet 225 Mrd €, von denen 140 Mrd € zwischen 2007 und 2013 aufgebracht werden sollten. Weitere Mittel in noch unbekannter Höhe werden für Investitionen in prioritäre Verkehrsverbindungen zwischen dem EU-TEN und ihren Nachbarregionen benötigt.

Finanzierungsquellen sind die nationalen Haushalte, europäische Finanzierungen, EIB-Kredite, der private Sektor und direkte Benutzungsentgelte. Dabei stellen die nationalen Beiträge das Rückgrat der Investitionen. Hier liegt das Problem: Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur dümpelten zuletzt mit einem Anteil am BIP (Bruttoinlandsprodukt) in Höhe von 0,25 Prozent (Italien) bis 1,4 Prozent (Portugal) dahin – in mehr als der Hälfte der Länder mit rückläufiger Tendenz. Hinzu kommt, dass die Gewichtung der Verkehrsträger in den prioritären TEN-Projekten an der Realität vorbeigeht: Von den 225 Mrd € sind 80 % für die Eisenbahninfrastruktur und die Binnenschifffahrt vorgesehen. Dabei haben sich die transportierten Güter in tkm auf der Straße in den vergangenen drei Jahrzehnten mehr als verdreifacht, während sie auf der Schiene annähernd stagnierten. Im Jahr 2002 verzeichnete die Straße einen Anteil von 45,5 % am Modal Split, die Schiene kam gerade einmal auf 7,6 %. Daran wird sich wohl auch in Zukunft wenig ändern: Zwar wird für die Schiene eine Zunahme der tkm um 89 % bis 2020 vorhergesagt, aber der Straßengüterverkehr wächst gleichzeitig voraussichtlich um 136 %.

Notwendig ist eine radikale Verbesserung der Attraktivität der Schiene.

EU will Deutschland wegen Vergabeverfahren verklagen

Die EU-Kommission sieht das in Deutschland praktizierte Verfahren der Direktvergabe von Nahverkehrsleistungen als rechtswidrig an. Mehrere Bundesländer hatten in den vergangenen Monaten langjährige Verträge an DB Regio vergeben, ohne sie zuvor ausgeschrieben zu haben. Dieses Verfahren hält die EU-Kommission für intransparent. Ausserdem verstoße es gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz, wenn Aufträge ohne Ausschreibung vergeben würden. Konkret ging es dabei um Verträge in Berlin-Brandenburg, Thüringen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz. Die Bundesregierung indes wollte von einer Änderung der Vergabepaxis nichts wissen, nachdem das Oberlandesgericht Brandenburg sie für rechtens erklärt hatte.

Bis Ende des Jahres müsse es nun von Seiten der Bundesregierung eine Gesetzesänderung und eine Neuausschreibung der Aufträge geben, so die Kommission, sonst werde sie ein Verfahren anstrengen und die Regierung zu einer anderen Vergabepaxis zwingen. Laut Bundeswirtschafts-

ministerium würde die Klage aber nur künftige Verkehrsverträge betreffen und nicht bereits abgeschlossene Verträge. Tätig geworden ist die EU-Kommission auf Betreiben des Connex-Konzerns.

Ministerrat einigt sich über Lokführerschein und GALILEO

Erwartungsgemäß haben die europäischen Verkehrsminister anfangs Dezember 2004 in erster Lesung beschlossen, einen EU-weit gültigen Lokführerschein einzuführen. Ein Jahr nach Veröffentlichung im EU-Amtsblatt müssen insbesondere alle Lokführer, die im internationalen Schienengüterverkehr inklusive Kabotage tätig sind, über eine entsprechende Fahrerlaubnis verfügen. Diese muss von allen Mitgliedstaaten anerkannt werden.

Außerdem vereinbarten die Verkehrsminister, die Systemaufbau- und Betriebsphase des Satellitennavigationssystems Galileo einzuleiten. Diese Entscheidung beinhaltet auch eine grundsätzliche Finanzierungszusage der Mitgliedstaaten für das Navigationssystem.

ETCS kommt nur langsam voran

Interoperabilität ist eines der Schlagworte der europäischen Verkehrspolitik. Einer der Bausteine der Interoperabilität ist das European Train Control System (ETCS).

Für welches Streckennetz stellt sich die DBAG in Deutschland überhaupt eine ETCS-Ausrüstung vor?

- das gesamte Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) – allerdings mit langen Übergängen,
- im Niedergeschwindigkeitsbereich ein Gitter durch Deutschland mit zwei Ost-West- und zwei Nord-Süd-Verbindungen.

Dafür hat die DB AG 12 Mrd € veranschlagt und zwar für die Kapazitätsverbesserung und die ETCS-Ausrüstung. Wann sollen die Projekte fertiggestellt sein?

- die Rheinschiene: im Jahr 2015
- die anderen Strecken: 2020

Was kostet ETCS?

- pro Kilometer Strecke (doppelgleisig, ohne GSM-R-Hochrüstung und Stellwerk-ausrüstung): 280000 €
- pro Triebfahrzeug (Nachrüstung): bei komplizierten Fahrzeugen wie ICE-Triebfahrzeug mehr als 1 Mio € pro Einheit
- pro bereits für den Einbau vorbereitetem Triebwagen (Nachrüstung): 100000 bis 150000 €.

Die Voraussetzung ist, dass Bund und EU sich zügig über die Finanzierung einigen.

Dabei stellt sich die DB AG vor, dass die EU etwa 20 % der Kosten des gesamten Korridorausbaus (also nicht nur der ETCS-Investitionen in Strecke und Fahrzeuge) trägt. Allein die Rheinschiene ist streckenseitig ein 5 Mrd €-Projekt.

Folgende Strecken sind / werden in Europa bereits mit ETCS ausgerüstet:

Madrid – Barcelona, Rothrist – Mattstetten, Lötschberg-Basistunnel, Paris – Frankfurt/M (TGV-Est),

Teil der Betuwe-Linie, Jüterbog – Halle/Leipzig (deutsche Teststrecke)

Die deutschen HGV-Strecken Köln – Frankfurt/M und München – Nürnberg sind nicht mit ETCS ausgerüstet worden, weil das System zum Bauzeitpunkt noch nicht zur Verfügung stand.

Grundsätzlich existiert in Deutschland nach Meinung der DB AG mit PZB 90 ein modernes Leit- und Sicherungssystem, in das in den vergangenen zehn Jahren viel Geld investiert wurde. Darum ist die DB AG mit einer umfangreichen Umrüstung auf den ETCS-Standard nicht einverstanden. Nach Angaben der Bahn bringt dies derzeit keinen wirtschaftlichen Vorteil gegenüber dem jetzigen System.

Tierschutztransportverordnung

Die neue europäische Tierschutztransportverordnung wurde im Amtsblatt veröffentlicht. Sie soll ab dem 5. Januar 2007 unmittelbar in jedem Mitgliedstaat zur Anwendung kommen. Die neue Verordnung soll die bisherigen Richtlinien 91/628/EG (Tierschutztransportrichtlinie) sowie die Verordnungen Nr. 1255/97 (Verordnung über die Nutzung von Aufenthaltsorten) und die Verordnung Nr. 411/98 ersetzen. Die EU-Mitgliedstaaten konnten sich nicht auf neue Regelungen zur Transporthöchstzeit und zur Ladedichte einigen. Die neue Verordnung belässt es daher in diesen Punkten bei der bisherigen Regelung.

Aus Platzmangel wird darauf verzichtet, auf die weiteren Vorschriften näher einzugehen.

Verkehrspolitik in Deutschland

3. Novelle zum Allgemeinen Eisenbahngesetz vom Deutschen Bundestag beschlossen

Der Bundestag hat auf seiner Sitzung am 3. Dezember 2004 die 3. Novelle zum Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) beschlossen, nachdem schon zwei Tage zuvor der Verkehrsausschuss zugestimmt hat. Das Gesetz muss noch vom Bundesrat angenommen werden.

Mit der Novelle wird die EU-Richtlinie 2001/14/EG zur Öffnung des Eisenbahnmarktes für den Wettbewerb in nationales Recht umgesetzt. Mit dem neuen Gesetz soll die „Sicherstellung eines unverfälschten Wettbewerbs“ auf der Schiene, wie es im § 1 des neuen AEG heißt, gewährleistet werden.

Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen im grenzüberschreitenden Güterverkehr vom 1.1.2006 an uneingeschränkten Zugang zu Schienennetz erhalten. Vom 1.1.2007 an gilt dies nicht nur für den grenzüberschreitenden Verkehr, sondern auch für Kabotage.

Kernpunkt der Novelle ist die Einrichtung einer Trassenagentur. Sie wird aber nicht für die Trassenzuweisung sowie die Entgelterhebung zuständig sein, dies verbleibt wie bisher bei der DB Netz AG. Die Trassenpreise werden künftig auf die Höhe der tatsächlichen Kosten des Streckenunterhalts begrenzt. Neu auf dem Schienenverkehrsmarkt agierenden Unternehmen muss der Markteintritt sogar durch günstige, an den Grenzkosten orientierte Trassenpreise ermöglicht werden.

Geändert wird in dem neuen Gesetz auch das Verfahren zur Stilllegung und Entwidmung von Eisenbahninfrastruktur. Künftig sind bereits „nicht geringfügige“ Rückbaumaßnahmen des Infrastrukturbetreibers genehmigungspflichtig. Bisher müssen nur Rückbauten, die die Kapazität einer Strecke „deutlich“ verringern, gemäß § 11 genehmigt bzw. zur Übergabe ausgeschrieben werden. Wird künftig eine Strecke zur Übernahme angeboten, muss der „Anschluss an die angrenzende Schieneninfrastruktur“ sichergestellt sein. Der Pacht- oder der Verkaufspreis der zur Abgabe auszuscheidenden Eisenbahninfrastruktur muss sich künftig stärker am Ertragswert orientieren. In die „Rückzahlungsverpflichtungen“ für noch nicht abgeschriebene Ersatzinvestitionen kann der neue Betreiber eintreten. Mit der Neuaufnahme des § 23 wird die bisher so genannte Entwidmung von Eisenbahninfrastruktur gesetzlich geregelt. Zukünftig wird diese als „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ bezeichnet. Festgelegt ist nun ein von der zuständigen Planfeststellungsbehörde durchzuführendes Verfahren, in dem geklärt werden muss, ob für die Infrastruktur „kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist“. Einleiten kann dieses Verfahren per Antrag neben dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Grundstücksbesitzer zukünftig auch die betroffene Kommune. Im Verfahren müssen die unmittelbar Betroffenen und alle Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der Träger der Bau- und Regionalplanung beteiligt werden. Weitere wichtige Änderungen sind u. a. die Festschreibung des Vorranges von Taktverkehren des Nahverkehrs vor anderen Zügen. Die Fahrplaninformationen müssen künftig unternehmensübergreifend veröffentlicht werden. Die Fahrgäste erhalten damit Anspruch auf uneingeschränkte Informationen über die Züge aller Anbieter. Kleine integrierte Eisenbahnunternehmen mit geringer Marktbedeutung werden von der Einrichtung der „Chinese Walls“ und sonstigen organisatorischen Auflagen ausgenommen.

Einigung bei der AEG-Novelle

Eine Arbeitsgruppe des Vermittlungsausschusses von Bundestag und Bundesrat hat sich im Februar über die künftige

Überwachung des Schienenwettbewerbs geeinigt. Künftig wird die Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP) den Wettbewerb beaufsichtigen. Weiter soll ein von Bund und Ländern paritätisch besetzter Infrastrukturberrat eingerichtet werden. Die RegTP soll sogar künftig alle wichtigen Infrastrukturnetze wie Post, Telekommunikation, Eisenbahn, Elektrizität und Gas branchenübergreifend kontrollieren. Mit der Entscheidung wird Anforderungen der EU Rechnung getragen.

Damit ist der Vorschlag, die Überwachung dem Eisenbahnbundesamt zu übertragen, verworfen worden (angeblich weil frühere DB-Bedienstete dort tätig seien, die DB-freundlich entscheiden könnten).

Feinstaubbelastung durch Dieselfahrzeuge

Die EU-Luftqualitätsrichtlinie schreibt vor, dass der Wert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft nur an 35 Tagen im Jahr überschritten werden darf.

Anfang April war dieser Wert in München, Stuttgart und Düsseldorf bereits überschritten, in Dortmund war er gerade erreicht.

Was ist zu tun?

Die Bundesregierung und die Länder haben sich geeinigt, für Lastkraftwagen vom nächsten Jahr an einen höheren Mautbetrag zu verlangen. Ein entsprechender Gesetzesentwurf ist in Vorbereitung. (derzeit einheitlich 12,4cent/tkm für Lkw ab 12 t Gewicht). Die Länder müssen jedoch noch einer entsprechenden Änderung der Mautverordnung zustimmen. Ausserdem soll auf den Bundesfernstrassenabschnitten, die dauerhaft als Ausweichstrecken benutzt werden, die Maut eingeführt werden.

Die Länder sprachen sich strikt gegen allgemeine Fahrverbote und gegen die City-Maut aus. Dazu wurde der Bund aufgefordert, eine Kennzeichnungspflicht für schadstoffarme Autos einzuführen. Eine gewünschte Pkw-Maut, die mehr Geld in die Kassen brächte, lehnte Minister Stolpe jedoch ab.

Die EU-Kommission drängt auf die Einhaltung der Vorgaben, weil bei einer hohen Anzahl von Menschen durch die Emissionen Herz- und Krebserkrankungen ausgelöst werden. Dabei wird auch auf das Vorbild Stockholm verwiesen, wo generell eine Geschwindigkeitsermässigung auf 35 km/h eingeführt wurde. Übergangsfristen werden keine mehr erteilt, da den EU-Ländern der Sachverhalt seit 1999 bekannt ist. Laut einer Studie des Bundesumweltamts gehen jährlich 10-19000 Todesfälle auf das Konto von Dieselaabgasen.

Der BUND fordert ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge ohne Russfilter in den gefährdeten Bereichen. Da auch Klagen betroffener Bürger zu erwarten sein werden, muss sofort etwas getan werden.

Bundesumweltminister schlägt steuerliche Anreize vor: Einen Nachlass von 350 € auf die Kfz-Steuer soll bekommen,

wer einen Neuwagen mit Russfilter kauft, 250 € wer seinen Wagen nachrüstet. Da die Kfz-Steuer in die Zuständigkeit der Länder fällt, sind diese nicht einverstanden.

Das hilft also nichts oder nicht sofort. Deshalb sind die Kommunen auf eigene Massnahmen angewiesen (Verkehrsumleitungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Fahrverbote für Stinker usw.).

Die GRV ist gegen die oben erwähnten Subventionen, weil ausländische Firmen Fahrzeuge mit Russfilter schon seit längerem ohne Aufpreis anbieten, die deutschen Firmen jedoch geschlafen haben. Und auch die Bosse der deutschen Autoindustrie dürfen sich nicht fein aus dem Staub machen. Mit ihrer verfehlten Modellpolitik gefährden sie die Gesundheit ihrer Mitbürger: Sie verantworten Krankheiten und Todesfälle bei vielen Feinstaub geschädigten Menschen.

Keine neue Ökosteuer, keine Kerosinsteuer und keine Absenkung der Mehrwertsteuer bei den Bahntickets

Die Bundesregierung verzichtet auf weitere Erhöhungsschritte bei der Ökosteuer und vertagt die ökologische Finanzreform.

Zwischen 1999 und 2003 wurde die Ökosteuer in fünf Stufen von je drei Cent pro Liter Kraftstoff eingeführt. In ihrem Koalitionsvertrag legten die Regierungsparteien fest, im Jahr 2004 zu prüfen, ob die Ökosteuer in weiteren Schritten erhöht werden sollte. Die Prüfung verlief still und leise.

Angesichts vergleichbar hoher Spritpreise aufgrund hoher Ölpreise auf den internationalen Märkten und einer wegen Hartz IV regierungskritischen Stimmung in der Bevölkerung, trauten sich die Koalitionäre nicht, eine neue „Benzinwut-Kampagne“ durchzustehen, die unweigerlich losgetreten worden wäre.

Allerdings stehen weitere Maßnahmen als Bausteine für eine ökologische Finanzreform auf der Agenda des Koalitionsvertrages. Die Einführung der Mehrwertsteuer auf Flüge in EU-Länder oder der Abbau der Eigenheimzulage scheiterten bisher am Veto des Bundesrates. Bei der Kerosinbesteuerung blieb es bei dem vagen Versprechen der Regierung, sich dafür einzusetzen. Eine EU-weite Kerosinsteuer braucht die Zustimmung aller 25 EU-Staaten, was die Durchsetzung unwahrscheinlich macht. Allerdings sind seit 2003 bilaterale Vereinbarungen zwischen einzelnen Staaten möglich. Eine intensive Partnersuche der Bundesregierung war bisher nicht wahrzunehmen.

Fest versprochen hat die rotgrüne Bundesregierung die Ermässigung des Mehrwertsteuersatzes für Bahntickets im Fernverkehr. Eine Massnahme, die auf fairen Wettbewerb der Verkehrsträger und damit größere Attraktivität der umweltverträglichen Bahn zielt. Hier konnten vor allem interne Widerstände – besonders bei Finanzminister Eichel –

nicht überwunden werden. So bleibt es bei der Mehrwertsteuer auf Tickets der Bahn.

Die GRV ist sehr drüber enttäuscht, dass die rot-grüne Koalition die sich selbst gesteckten Ziele nicht verwirklichen kann.

Verkehrsausschuss verlangt von DB Netzzustandsbericht

Die Abgeordneten des Bundestags-Verkehrsausschusses haben auf ihrer Sitzung Ende Oktober 2004 beschlossen, von der DB AG einen Netzzustandsbericht und einen ProjektControlling-Bericht einzufordern, mit dem sie laufend über den aktuellen Stand der Investitionen ins Schienennetz informiert werden wollen. Die Abgeordneten erheben den Vorwurf, der Konzern rufe Mittel des Bundes nur schleppend ab, wogegen sich die DB AG aber im Ausschuss verwahrte. Im Projekt-Controlling-Bericht müsse festgehalten werden, welches Neu- oder Ausbauprojekt der Bahn sich in welcher Phase befinde: „Wir verlangen, dass die Bahn kilometergenau über den Zustand ihres Streckennetzes Auskunft gibt“, sagte der Grünen-Verkehrspolitiker Albert Schmidt. Der Bericht müsse spätestens Mitte 2005 verfügbar sein. Details wollen die Ausschuss-Obleute mit dem Bund, der den Bericht liefern muss, in den nächsten Wochen vereinbaren.

Der Bund wirft der DB vor, an zahlreichen Strecken trotz Mittel- und Baufreigabe nicht zu arbeiten. Das betrifft unter anderem die Verbindung Berlin-Rostock. Weil der Ausbau trotz des seit zwei Jahren vorliegenden Finanzierungsvertrags noch immer nicht begonnen hat, gehen laut Verkehrsministerium Regionalförderungszuschüsse der EU in Höhe von 200 Mio € teilweise verloren und müssen in andere Projekte umgeschichtet werden. Bundesminister Manfred Stolpe versicherte zwar vor dem Ausschuss, darauf zu achten, dass Vereinbarungen eingehalten werden, gleichzeitig bescheinigte er der in die Kritik geratenen DB-Spitze gute Arbeit. Er habe Verständnis, dass DB-Chef Hartmut Mehdorn auf die Ausgabenbremse tritt, sagte er vor den Abgeordneten.

Das Bundesumweltamt fordert Verdoppelung der Maut und Abschaffung der Steuerprivilegien der Luftfahrt

Nachdem im Januar 2005 die Maut mit 12,5 Cent pro Kilometer endlich an den Start ging, wird der Güterverkehr auf der Straße bis 2020 trotzdem weiter zunehmen – und die Bundesregierung ihr Nachhaltigkeitsziel dramatisch verfehlen. Das UBA fordert deshalb eine Verdoppelung der Maut und ihre Ausdehnung auf Fernstraßen, um das Schlimmste zu verhindern. Mit den Mehreinnahmen könnte der Staat die Infrastruktur der Bahn ausbauen und damit nennenswerte Transporte von der Straße auf die Schiene verlagern. Weiter setzt sich das UBA für eine Einführung der Kerosinsteuer ein. Würden mit den Einnahmen die Lohnnebenkosten gesenkt, könnten 60000 neue Arbeitsplätze entstehen.

Gleichzeitig reduziere sich die CO₂-Emission um 1,5 Millionen Tonnen. Neben einer Abschaffung der Steuerprivilegien des Flugverkehrs plädiert das UBA für die Senkung der Mehrwertsteuer bei Bahntickets von 16 auf 7 Prozent.

„Vor allem der Güterverkehr auf der Straße und der Flugverkehr entwickeln sich in die falsche Richtung“, sagte der Vizepräsident des UBA, Dr. Thomas Holzmann, anlässlich der Vorstellung der Umweltökonomischen Gesamtrechnung. Diesen Trend könne nur eine vorausschauende Verkehrs- und Umweltpolitik stoppen. Die bislang ergriffenen Massnahmen im Verkehr reichten nicht aus, die Ziele der Bundesregierung für eine nachhaltige Mobilität zu erreichen.

SPD stoppt Verkehrspläne der Grünen

Bei der gemeinsamen Klausurtagung der Fraktionsvorstände von SPD und Grünen in Wörlitz im Januar 2005 haben sich die Sozialdemokraten in allen wesentlichen Punkten durchgesetzt. Die SPD lehnte die verkehrspolitischen Forderungen ab, die die Grünen zuvor auf ihrer eigenen Klausurtagung beschlossen hatten. Die Grünen hatten unter der Überschrift „Weg vom Öl“ unter anderem beschlossen, die Mehrwertsteuer auf Bahntickets zu halbieren, die Pendlerpauschale abzuschaffen und eine Mehrwertsteuer auf Kerosin bei Auslandsflügen einzuführen. Diese Forderungen wurden von SPD-Chef Franz Müntefering bei der gemeinsamen Klausur vom Tisch gewischt. Müntefering sagte, die Auslandsflüge könne man nur im Rahmen einer europäischen Lösung besteuern. Diese zeichne sich aber nicht ab. Deshalb fehle angesichts der schwierigen Haushaltslage des Bundes das Geld, um die Bahntickets zu verbilligen. Wörtlich sagte Müntefering, er sei „gegen alles, was in irgend einer Weise das Autofahren diskreditiert“.

Die GRV ist längst der Auffassung, wie es andere Länder tun, auf Mehrwertsteuer bei den Bahntickets überhaupt zu verzichten. Auch stimmt sie für eine Abschaffung der Pendlerpauschale, weil der Bevölkerungsteil, der ab von den Ballungsräumen im Grünen wohnt, schon beim Eigenheimbau gefördert worden ist und obendrein für das günstigere Wohnen auf dem Lande mit der Pendlerpauschale belohnt wird.

Ein Abend der Parlamentsgruppe Schienenverkehr

Eduard Oswald, MdB, Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr und des Verkehrsausschusses im Bundestag, machte auf einem parlamentarischen Abend im Dezember 2004 in Berlin als Gastgeber vor europäischen Referenten und ca. 150 Zuhörern deutlich: „Europa braucht international operierende und kooperierende EuropaBahnen. Mit dem Wegfall der Grenzkontrollen zwischen den nunmehr 25 Mitgliedsstaaten gibt es keinen vernünftigen Grund mehr, dort noch einen Zug anzuhalten.“ Dies gelte für den Personenverkehr wie auch den Schienengüterver-

kehr gleichermaßen, sagte Oswald. „In den vergangenen Jahren wurde schon viel für die Liberalisierung erreicht. Deutschland hat eine Vorreiterrolle bei der Schaffung eines „Bahn-Europas“ inne. Jetzt müssen alle Partner in der EU an einem Strang ziehen“, so der Vorsitzende.

Das Fazit des Abends lautete:

Damit der Schienengüterverkehr in Europa im Wettbewerb bestehen kann, braucht er

- echten intramodalen Wettbewerb auf der Schiene,
- den Aufbau von Korridoren über lange Strecken ohne Halt an den Landesgrenzen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung,
- profitable Verkehre trotz seiner höheren Kosten gegenüber dem Straßenverkehr und
- Gestaltung der Verkehre aus einer Hand mit stärkerer Kundenorientierung.

Dabei nannte Oswald sechs Anforderungen an die europäische Verkehrspolitik:

1. Schaffung und Sicherung eines effizienten und integrierten Verkehrssystems, das den europäischen Bürgern und Unternehmen die notwendige Mobilität sichert,
2. Vernetzung der Verkehrsträger,
3. Wettbewerb unter fairen Bedingungen,
4. Wahrung der sozialen Dimension im Verkehr,
5. hohe Sicherheits- und Umweltstandards und
6. die Förderung sicherer, umweltfreundlicher und europaweit interoperabler Verkehrsmittel.

Die Schiene bleibe in den grenzüberschreitenden Verkehren noch immer weit hinter ihren Möglichkeiten zurück.

Dass bei allen Äusserungen der Wettbewerb im Vordergrund steht, der Mehrverkehr für die Schiene bringen soll, ist nach Auffassung der GRV angesichts der deutschen Spitzenstellung auf diesem Gebiet (Die DB AG hat bereits 280 Wettbewerber) nicht folgerichtig. Sie meint, dass noch vor dem Wettbewerb die Schaffung auskömmlicher Infrastruktur steht. Darüber hört und liest man zu wenig. Güterverkehrskorridore können nur funktionieren, wenn die Güterzüge in ihrem Lauf so wenig wie möglich behindert werden. Ein Grenzaufenthalt, der für einen Lokwechsel nicht länger als zehn Minuten zu dauern braucht, behindert den Güterverkehr weniger als das Warten in Überholungsgleisen, wenn Reisezüge Vorfahrt haben. Schliesslich wird heute weniger als gestern in das Netz investiert. Die Investitionen vor allem für den Güterverkehr auf der Schiene müssen unbedingt Priorität vor allem anderen haben.

Bundesinnenminister Schily will mit Bahn Polizeifunk aufbauen

Nach der Einigung mit den Ländern will der Bund mit Hilfe der Deutschen Bahn noch in diesem Jahr mit dem Aufbau des Rumpfnetzes für den digitalen Polizeifunk beginnen, das in Teilen bereits zur Fußballweltmeisterschaft 2006 betriebsbereit sein soll. Deutsche-Bahn-Chef Hartmut Meh-

dorn, dessen Unternehmen den Funk betreiben soll, sprach von einem idealen Partner für den Bund: Der Auftrag an die Bahn-Tochter Telematik als Betreiber werde direkt vom Bund vergeben, während die Ausschreibung für die Technik bis zum Herbst abgeschlossen werden soll.

Das Rumpfnetz soll zunächst nur 50 Prozent Deutschlands abdecken, die Länder sollen das Netz dann auf eigene Kosten bis 2010 ausbauen.

Die GRV wundert sich, für was alles die DB zu gebrauchen ist.

Eisenbahnen

Allgemein

100 Jahre Bahnelektrifizierung

Die Erfolgsgeschichte des elektrischen Bahnverkehrs begann vor 100 Jahren auf der oberbayerischen Strecke zwischen Murnau und Oberammergau. Am 24. Januar 1905 nahm die Münchner-Lokalbahn-Aktiengesellschaft auf der 23 Kilometer langen Strecke erstmals in Deutschland den fahrplanmäßigen elektrischen Zugverkehr auf. An die Stelle von Dampflokomotiven traten damals Elektrotriebwagen und kleine, rund 45 km/h schnelle Elektrolokomotiven, die ihre Energie in Form von Einphasen-Wechselstrom aus dem an dem Fluss Ammer gelegenen Wasserkraftwerk Kammerl erhielten. Sieben Jahre später – im Jahr 1912 – legten die Preussisch-Hessischen, die Bayerischen und Badischen Staatseisenbahnen fest, den Einphasen-Wechselstrom mit einer Frequenz von 16 2/3 Hertz und einer Fahrdrachtspannung von 15000 Volt als Standardsystem zu verwenden.

Die Vorteile der Stromfrequenz 16 2/3 Hertz:

Bei der gebräuchlichen, aber verhältnismäßig hohen Frequenz von 50 Hertz (Hz) traten vor allem beim Anfahren Schäden an den Fahrmotoren auf. Deshalb wurde die Frequenz auf ein Drittel, das heißt auf 16 2/3 Hz, reduziert. Diese ist in Deutschland bis heute gültig, wenn sie auch inzwischen auf 16,7 Hz angehoben wurde. Der Vorteil des Einphasen-Wechselstroms gegenüber konkurrierenden Stromarten wie Dreh- und Gleichstrom war, dass er die Möglichkeit einer verlustarmen Übertragung über eine einpolige Fahrleitung bot. Drehstrom dagegen benötigte eine vor allem in Bahnhöfen und Weichenbereichen nur aufwändig zu montierende dreipolige Fahrleitung. Beim Gleichstrom, der bereits um die Jahrhundertwende im Nahverkehr eingesetzt wurde, wurde ein entscheidender Nachteil erkannt: Er war wegen der niedrigen zulässigen Motorspannung für Lokomotiven und damit niedrigen Fahrleitungsspannung nicht wirtschaftlich einsetzbar. Mit dem Abkommen von 1912 wurde der Einphasen-Wechselstrom fast in ganz Deutschland und in einigen Nachbarländern als Bahnstrom eingeführt. Die Schweiz, Österreich, Schweden und Norwegen schlossen sich diesem Standard an, um den

grenzüberschreitenden Zugverkehr zu erleichtern.

Nationale und auch militärische Interessen führten dazu, dass es in Europa eine Reihe von Bahnstromsystemen gibt. Im grenzüberschreitenden Verkehr müssen deshalb in verschiedenen Relationen teure Mehrsystemloks (wenn an der Grenze nicht umgespannt werden soll) eingesetzt werden, was die Bahn im Wettbewerb mit der Strasse weit zurückwirft.

Elektrisch betriebene Züge stehen heute im Mittelpunkt des hoch modernen und umweltfreundlichen Bahnbetriebs. Rund 90 Prozent ihrer Verkehrsleistung erbringt die Deutsche Bahn inzwischen unter dem elektrischen Fahrdracht.

DB-Gewinn 2004 höher als erwartet

Die Deutsche Bahn AG hat am 16.3.05 im Aufsichtsrat die vorläufigen Daten zur wirtschaftlichen Entwicklung im Geschäftsjahr 2004 vorgestellt. Danach konnte ein deutliches Umsatzwachstum von rund vier % gegenüber dem Vorjahr erzielt werden. Das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen verbesserte sich um mehr als 420 Mio € und liegt mit 250 Mio € erheblich höher als das zuletzt erwartete Ergebnis.

Die größten Umsatz- und Ergebnisbeiträge lieferten 2004 wieder die Geschäftsfelder Schenker und Regio. Insbesondere die Entwicklung des international tätigen Logistik-Dienstleisters Schenker war ausgesprochen positiv: Erstmals konnte das Unternehmen die Umsatzschwelle von acht Mrd € überschreiten und unterstützt durch positive Konjunkturimpulse insbesondere im asiatischen Raum, aber auch in Osteuropa und Amerika seine Marktposition weiter ausbauen. Mit Schenker und weiteren Aktivitäten ausserhalb des Eisenbahnbereiches erwirtschaftet der DB-Konzern bereits über 40 % des Umsatzes, der 2004 etwa 24 Mrd € betrug. Der Rückgang um rund 15% gegenüber Vorjahr war bedingt durch den Verkauf von nicht zum Kerngeschäft zählenden Aktivitäten, vor allem der Unternehmen Brenntag und Interfer aus der Stinnes-Akquisition.

Die Entwicklung der Verkehrsleistung des DB-Konzerns im Geschäftsjahr 2004 war gemessen an der jeweiligen Gesamtmarktentwicklung im Personen- wie Güterverkehr erfreulich: Während der deutsche Personenverkehrsmarkt um rund ein Prozent zurückging, konnte die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr des DB Konzerns um ein Prozent auf rund 70,3 Mrd Pkm gesteigert werden. Im Vergleich zum Individualverkehr hat die Bahn damit erneut Marktanteile gewonnen. Wichtig war vor allem die Trendwende im Fernverkehr, wo die Verkehrsleistung auf der Schiene gegenüber Vorjahr sogar um mehr als 2,2 % auf 32,3 Mrd Pkm gesteigert werden konnte. Hier haben sich die 2004 gestarteten Maßnahmen – so etwa die Verbesserung der Pünktlichkeit und zahlreiche Sonderpreis-Aktionen – bereits positiv ausgezahlt. Der deutsche Güterverkehrsmarkt konnte 2004 deutlich um rund sechs Prozent zulegen. Der Schienengüterverkehr auf dem Netz der Bahn trug dazu mit einem Wachstum von mehr als 8,2 % über-

proportional bei. Ein Anteil von rund 3,2 Prozentpunkten entfiel auf Wettbewerber der Bahn. Die Entwicklung der DB-Schienengüterverkehrs-Tochter Railion lag mit einem Zuwachs der Verkehrsleistung von gut fünf Prozent auf rund 78 Mrd tkm im Markttrend. Einschliesslich der Töchter Railion Nederland N.V. und Railion Denmark A/S konnte Railion eine Steigerung um 5,2 % auf 84 Milliarden tkm erzielen.

Die im Jahr 2001 beschlossene Investitionsoffensive zur beschleunigten Modernisierung der Bahn wurde 2004 auf weiterhin hohem Niveau mit Brutto-Investitionen von rund 7,2 Mrd € fortgesetzt. Der Rückgang um 1,9 Mrd € gegenüber dem Vorjahr ist maßgeblich auf die Absenkung der Bundesmittel für die Infrastruktur zurückzuführen.

Die Zahl der Beschäftigten im DB-Konzern betrug am 31. Dezember etwa 204000. Die endgültigen Jahresergebnisse für 2004 werden am 25. Mai 2005 veröffentlicht.

Mehr Wettbewerb nicht gleich mehr Verkehr

Die Gewerkschaft der Lokomotivführer (GDL) und die Autonomen Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas (ALE) sind nicht grundsätzlich gegen eine Liberalisierung des Schienenverkehrs in der EU. Die EU-Kommission muss sich jedoch von der Vorstellung lösen, dass Wettbewerb ausreicht, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Zwar fahren beispielsweise auf dem deutschen Streckennetz bereits mehr als 250 Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zu mehr Verkehr auf der Schiene habe das jedoch nicht geführt. Im Gegenteil: Wurden im Jahr 2000 noch 80,6 Mrd Schienentkm befördert, reduzierte sich die Fracht 2003 auf 74 Mrd tkm. Die Anzahl der Pkm sank im gleichen Zeitraum von 74,4 Mrd auf 70 Mrd.

Dies alles wäre anders, wenn jeder Verkehrsteilnehmer im Schienen-, Strassen-, Luft- und Wasserverkehr für die von ihm verursachten Kosten aufkommen müsste. Dazu zählen Unfallopfer und Verkehrstote ebenso wie Schadstoffausstoss und Wegekosten.

Die Politiker setzen die Trumpfkarte fast ausschliesslich auf die Liberalisierung und übersehen dabei, dass es durchaus noch andere Möglichkeiten gibt, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

DB gab 2004 etwa 300 Mio zurück

Das Bundesverkehrsministerium schichtete in 2004 rund 300 Mio € unverbrauchte Bahnmittel für den Ausbau von Strassen und Wasserstrassen um. Statt der für die Modernisierung des Schienennetzes geplanten 3,5 Mrd € hat die Bahn nur 3,2 Mrd. abgerufen. Minister Dr. Manfred Stolpe

(SPD) wollte die von der DB nicht verbrauchten Mittel nicht verfallen lassen.

286 Mio € sind eine Menge Geld. Die lässt man doch nicht verfallen! Aber, wie es scheint, werden der DB zu Unrecht Vorwürfe gemacht, die Gelder nicht verbaut zu haben.

Das Trauerspiel begann im Herbst 2003. Bis dahin hatte die Bahn mehr als vier Mrd € im Jahr für den dringend notwendigen Ausbau des Schienennetzes erhalten. Doch dann geriet der Start der LkwMaut zum Desaster, plötzlich fehlten viele Milliarden € im Verkehrsetat. Bahnchef Hartmut Mehdorn stoppte zahlreiche Vorhaben. Schliesslich konnte ihm niemand sagen, wieviel Geld er künftig bekommen würde. Ein paar Monate später standen die Summen vorläufig fest: 3,5 Milliarden Euro für 2004, danach noch weniger.

Bis Bund und Bahn sich darauf verständigt hatten, welche Projekte fortgesetzt und welche aufgeschoben oder gar aufgehoben werden sollten, dauerte es ebenfalls mehrere Monate. Erst im Juli 2004 lag eine Liste von 66 Strecken vor, die zur Realisierung freigegeben wurden.

Als die Liste endlich fertig war, hatte die Bahn bereits eine Vollbremsung vollzogen. Die Bahn schaffte es anschließend nicht mehr, die stark gekürzten Mittel auszugeben.

Die Bahn und die Grünen berufen sich derweil auf eine Vereinbarung mit dem Verkehrsressort, wonach die im Vorjahr nicht genutzten 286 Mio € in drei Tranchen bis 2007 von der Strasse zur Schiene wieder umgeschichtet werden. Aber das ist nur eine vage Hoffnung.

Einsparungen bei der Bahn

Die Deutsche Bahn verschiebt, reduziert oder storniert in den nächsten fünf Jahren insgesamt 141 Projekte, mit denen das Schienennetz modernisiert werden sollte. Weil der Bund die Mittel deutlich gekürzt hat, bleiben nur 66 Vorhaben übrig. Ausserdem verkauft die DB die meisten ihrer Bahnhofsgebäude.

Wegen der drastisch gesenkten Bundesmittel wird es weiterhin große Lücken im Hochgeschwindigkeits-Netz für den ICE geben. Auch für die Regional-Linien fehlt viel Geld. Der Konzernbereich Güterverkehr muss auf 19 Projekte verzichten. Ausserdem wird der Bau oder Ausbau von 50 elektronischen Stellwerken storniert oder aufgeschoben.

Z.B. bei der knapp 1,9 Mrd € teuren ICE-Neubaustrecke von Mannheim nach Frankfurt am Main ist ein „aktueller Stopp des Projektes“ nach Ende des Raumordnungsverfahrens notiert. Die ICE-Trasse von Frankfurt nach Fulda sowie Würzburg (Kosten: 1,4 Mrd €) wird zurückgestellt. Das gilt auch für die Verbindung von Hannover nach Hamburg und Bremen. Bei den Linien, auf denen sowohl Fern- als auch Regionalzüge fahren, werden 30 Vorhaben gekürzt oder geschoben. Sechs Massnahmen werden offenbar ganz aufgegeben, darunter der Anschluss des vorgesehenen Großflug-

hafens Berlin-Schönefeld an das Schienennetz. Beim Nahverkehr sind 30 Strecken von einem Investitions-Stopp betroffen, darunter etwa Teile der S-Bahnen in München und Berlin sowie die Linien von Lübeck nach Hamburg oder von München nach Lindau.

Die DB erhält von der Bundesregierung bis einschließlich 2009 nur noch 3 bis 3,5 Mrd € pro Jahr für die Schiene. Nach Ansicht von Bahnchef Hartmut Mehdorn wären aber 4,5 bis 5 Mrd € im Jahr notwendig, um das lange Zeit vernachlässigte Schienennetz zügig zu modernisieren.

Die Investitionen der DB sinken von neun Mrd € im Jahr 2003 auf nur noch sechs Mrd € im Jahr 2007. So steht es im neuen Finanzplan. Das liegt vor allem an den gekürzten Bundesmitteln, zum Teil aber daran, dass die Bahn in den nächsten Jahren mit geringeren Gewinnen rechnet als ursprünglich erhofft. Das Unternehmen will deshalb weniger Geld für den Kauf neuer Lokomotiven und Züge ausgeben.

Mehdorn und die Regierung hatten im Juli vereinbart, mit den geringeren Bundesmitteln zumindest 66 Vorhaben fortzusetzen, allerdings auch dort in einem teilweise deutlich geringeren Tempo. Nunmehr ist auch die Liste jener Projekte komplett, für die auf absehbare Zeit kein Geld da ist. Dazu zählt auch der lange vorgesehene Ausbau von 19 Güterbahnhöfen in München, Frankfurt, Leipzig, Kassel, Braunschweig und anderen Städten. Das könnte die Lage beim Konzernbereich Güterbereich weiter verschärfen. Trotz höherer Transportzahlen als im Vorjahr ist die Bahn hier in finanzielle Probleme geraten, da die Preise für die Frachtaufträge gesunken sind. Vervollständigt wird die Stopp-Liste durch sechs Brücken, die in diesem Jahrzehnt nicht mehr gebaut werden, etwa an der Strecke von Hamburg nach Lübeck.

Die DB will den größten Teil ihrer Bahnhofsgebäude verkaufen. Demnach betrachtet sie nur noch bei 612 mittleren und größeren Stationen die dortigen Immobilien als „betriebsnotwendig“. Bis 2009 sei die „Verwertung und Veräußerung der nicht betriebsnotwendigen Empfangsgebäude“ geplant. Eine private Gesellschaft aus Wiesbaden soll sich zusammen mit Gemeinden und Städten darum bemühen, die teilweise recht alten Gebäude zu renovieren und neue Nutzer zu finden. Von den knapp 2000 Immobilien, die sich noch im Eigentum der DB befinden, sollen nun bis auf einen Restbestand von 612 alle anderen abgegeben werden. Die Bahn will künftig ohnehin nur noch in 500 Bahnhöfen Reisezentren und Fahrkartenschalter betreiben.

Mehdorn will die Deutsche Bahn verschlanken

Die Deutsche Bahn soll eine neue Konzernstruktur bekommen und künftig deutlich stärker als bisher von Berlin aus gesteuert werden. Vorstandschef Hartmut Mehdorn will damit die Entscheidungswege verkürzen und im Management massiv sparen. Die fünf Tochtergesellschaften, die sich als Aktiengesellschaften mit eigenen Vorständen und Auf-

sichtsräten bislang um den Nahverkehr, die Fernzüge, die Gütertransporte, die Bahnhöfe und das Schienennetz kümmern, sollen zu drei Bereichen zusammengefasst und näher an die Berliner Konzernzentrale angegliedert werden.

Entsprechende Pläne präsentierte der Vorstandschef Teilen des Aufsichtsrates, Abgesandten der Bundesregierung und den Vertretern der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat. Die Bundesregierung soll das Vorhaben begrüßt und Mehdorn ihre Unterstützung signalisiert haben.

Mit den fünf Konzernbereichen und zahlreichen weiteren Tochtergesellschaften seien die Entscheidungswege langwierig und kompliziert. Durch die neue Struktur könne ein großer Teil der insgesamt 47 Vorstandsposten und 278 Aufsichtsratsmandate in der Bahn überflüssig werden. Diese Managementebene solle teilweise entfallen. Die Chefs der künftig drei Konzernbereiche (Personenverkehr, Gütertransporte, Netz und Bahnhöfe) gehörten weiterhin dem Konzernvorstand an und sollten aus diesem Gremium heraus die Geschäfte führen.

Bei der neuen Struktur will die DB im Unternehmensbereich Netz, das unbedingt bei der Bahn bleiben soll, darauf achten, dass die Vorgaben der Europäischen Union und des neuen Eisenbahngesetzes in Deutschland erfüllt werden, das zur Verabschiedung ansteht.

Starke Bedenken hegten einige Politiker gegen den DB-Konzern-Umbau. Aber inzwischen ist das beschlossene Sache.

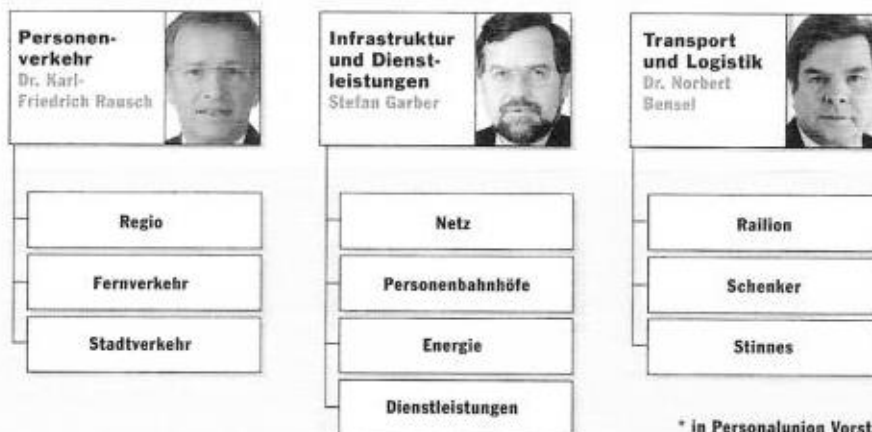
Aufsichtsrat beschließt neue DB-Konzernstruktur

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG hat in seiner Sitzung am 16.3.05 die Weiterentwicklung der Unternehmens- und Führungsstruktur des DB-Konzerns einstimmig gebilligt.

Die operativen Geschäftsfelder werden künftig in drei Vorstandsbereichen zusammengefasst: „Personenverkehr“, „Transport und Logistik“ sowie in dem neuen Ressort „Infrastruktur und Dienstleistungen“, das die bisherigen Unternehmensbereiche Fahrweg, Personenbahnhöfe und Dienstleistungen bündelt und dem die DB Projektbau als Servicefunktion zugeordnet ist. Durch diese Klammer soll die Koordination insbesondere in Fragen der Finanzierung, des Planens und des Bauens weiter verbessert werden. Durch den Wegfall der Unternehmensbereiche berichten die Geschäftsfelder (z. B. DB Regio AG, DB Fernverkehr AG, Schenker AG, Railion AG) direkt an den Konzernvorstand. Die Geschäftsfelder bleiben ergebnisverantwortlich und haben die zur Führung und Entwicklung des operativen Geschäfts notwendigen Entscheidungsbefugnisse. Sie bleiben dabei funktional voll ausgestattet.

Die Weiterentwicklung der Konzernstruktur steht mit den Vorgaben des Deutsche-Bahn-Gründungsgesetzes (DB-

Konzernvorstand



BAHNZEIT

* in Personalunion Vorstandsvorsitzender DB Netz AG

Grafik: BAHNZEIT - April 2005

GrG), des Aktiengesetzes und der einschlägigen EU-Richtlinien im Einklang. Die Unabhängigkeit der DB Netz AG im Hinblick auf die Trassenpreisfestsetzung und Trassenvergabe wird nach Inkrafttreten der Novelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) auch im Rahmen der weiterentwickelten Führungsstruktur berücksichtigt.

Um das Technikersystem Bahn in seiner Leistungsfähigkeit und Attraktivität für die Kunden weiter zu entwickeln sowie Synergiepotenziale über alle Geschäftsfelder hinweg zu realisieren wird zudem ein neuer Vorstandsbereich „Systemverbund Bahn“ eingerichtet. Darin sind die Funktionen Technik und Beschaffung, Umweltschutz, Qualitätsmanagement und die Vertretung der Bahn in internationalen Gremien zusammengefasst.

Den neuen Vorstandsbereich „Systemverbund Bahn“ leitet Roland Heinisch (62). Er ist seit 1970 in verschiedenen Funktionen für die Bahn tätig, unter anderem im Bereich Güterverkehrs-Strategie, Unternehmensplanung und Unternehmensentwicklung sowie als Vorstandsmitglied für die Ressorts Forschung und Technologie, Güterverkehr und Traktion. Heinisch ist seit 2000 im Konzernvorstand für das Ressort Fahrweg verantwortlich und bleibt in Personalunion auch weiterhin Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG.

Neuer Chef des Bereichs „Transport und Logistik“ ist Dr. Norbert Bensef (57), seit 2002 Personalvorstand und Arbeitsdirektor der DB AG. Er war zuvor in verschiedenen leitenden Funktionen bei der Schering AG, der DaimlerChrysler Services AG, bei der Dasa AG und bei der R&V Versicherung AG tätig. Bensef tritt damit die Nachfolge von Dr. Bernd Malmström an.

Als Vorstand Personal der DB AG fungiert künftig Margret Suckale (48). Sie ist seit 1997 für die Bahn tätig, zuletzt als Leiterin Zentrale Stäbe und des Rechtsbereichs. Zuvor war Margret Suckale bei der Mobil oil Austria AG als Leiterin Arbeitsrecht sowie als Personaldirektorin tätig, danach verantwortete sie bei Mobil Europe den Personalbereich für Nordeuropa und internationale Projekte.

Den Bereich „Infrastruktur- und Dienstleistungen“ übernimmt Stefan Garber (50). Er arbeitet fünf Jahre im DB-Konzern, zunächst als Leiter Zentrale Stäbe, danach als Personalvorstand der DB Netz AG, Generalbevollmächtigter Einkauf und zuletzt als Generalbevollmächtigter für Technik und Beschaffung. Frühere Stationen des Juristen waren die Heidelberger Druckmaschinen AG, die Metall Mining Corporation in Toronto und die Metallgesellschaft AG.

Neuer Generalbevollmächtigter Technik und Beschaffung ist Dr. André Zeug (49). Er trat 1994 in den DB-Konzern ein, war zunächst in leitenden Funktionen im Bereich Güterverkehr, dann als Leiter Unternehmensentwicklung und anschließend Vorstandsmitglied der früheren DB Cargo AG tätig. Zeug war zuletzt Vorstand „Intermodal“ der Stinnes AG.

Dr. Karl-Friedrich Rausch (53) wurde für weitere fünf Jahre als Vorstandsmitglied der DB AG bestellt und zeichnet weiterhin verantwortlich für den Vorstandsbereich „Personenverkehr“. Rausch ist seit 2001 im Vorstand der DB AG und war zuvor Vorstand der Deutschen Lufthansa AG.

Die neue Unternehmens- und Führungsstruktur des DB-Konzerns tritt am 17. März 2005 zunächst als Projektorgani-

sation in Kraft. Die mit der Weiterentwicklung verbundenen Maßnahmen werden bis zum Herbst umgesetzt.

Die GRV steht Mehdorns Plänen aufgeschlossen gegenüber, wenn damit grössere Einsparungen erzielt werden. Die DB AG nähert sich damit einer Organisationsform, die bei der seinerzeitigen Deutschen Bundesbahn bestand und die mit viel weniger teuren Führungskräften ausgekommen ist.

Bahn zieht positive Bilanz ihrer Mittelstandsoffensive

Enge Verzahnung von Infrastruktur und Verkehr in der Region wesentlicher Faktor für den Erfolg

Die Bahn hat Mitte Februar 2005 in Berlin eine positive Bilanz ihrer Mittelstandsoffensive gezogen. Als einer der wesentlichen Schritte im Rahmen dieser Mittelstandsoffensive hatte die Bahn vor drei Jahren, zum 1. Januar 2002, bundesweit vier RegioNetze ausgegliedert, in eigenständige GmbH-Strukturen für Infrastruktur und Verkehr überführt und beides lokal jeweils eng miteinander verzahnt.

Seit ihrer Gründung haben diese RegioNetze bei einem jährlichen Umsatzvolumen von rund 110 Mio € einen kumulierten Sanierungsbeitrag von über 50 Mio € für den Gesamtkonzern Deutsche Bahn erbracht und die Planungsziele dabei deutlich übertroffen. Bereits 2004 gelang den RegioNetzen der Sprung in die schwarzen Zahlen. Ziel der Bahn ist es, für diese ehemals hoch defizitären Nebenbahnen dauerhaft ein positives Ergebnis zu erzielen.

Die vier RegioNetze Kurhessenbahn (KHB) in Nordhessen, Oberweissbacher Berg- und Schwarzachbahn (OBS) im Thüringer Wald, Erzgebirgsbahn (EGB) in Sachsen sowie die SüdostbayernBahn (SOB) erbringen heute auf der Grundlage langfristiger Verkehrsverträge jährlich eine Verkehrsleistung von rund zehn Mio Zugkm auf Nebenbahnen. Zudem nutzen Drittanbieter sowie andere Unternehmen des DB-Konzerns das durch die RegioNetze verwaltete rund 1000 Kilometer lange Streckennetz,

Das Streckennetz sowie die Bahnhöfe und Haltepunkte wurden durch die einzelnen RegioNetze gepachtet. Über Fahrzeuginvestitionen, den Fahrzeugeinsatz, Marketingmaßnahmen und Fahrplangestaltung wird jeweils vor Ort eigenständig in Abstimmung mit den zuständigen Bestellern der Verkehrsleistungen – also den Bundesländern, Verkehrsverbänden oder Zweckverbänden – entschieden. Zwischen 2002 und 2004 wurden rund 90 Mio in die Infrastruktur und 40 Mio € in Fahrzeuge investiert. Die vier RegioNetze beschäftigen etwa 1100 Mitarbeiter. Das RegioNetz Ostbayern hat auch den kompletten Vertrieb von Fahrkarten übernommen.

Die GRV fragt sich, warum angesichts dieses Erfolges nicht schon weitere RegioNetze mit ihren kurzen Entscheidungswegen und als geschätzte Ansprechpartner vor Ort eingerichtet werden.

Erfolgreicher Tarifabschluss mit allen drei Gewerkschaften

Die Tarifvertragsparteien haben sich in einem Spitzengespräch am 14.12.04 in Berlin erfolgreich auf einen Tarifabschluss geeinigt. Kernpunkte des Tarifabschlusses sind: Entlastung bei den Arbeitskosten in Höhe von 5,5 % primär durch eine unternehmens- und betriebsspezifische Ausgestaltung der Arbeitszeitflexibilisierung mit entsprechender Entgeltanpassung und Reduzierung des Urlaubsanspruches um einen Tag, Verlängerung und Erweiterung des Beschäftigungsbündnisses bis 2010 sowie Beteiligung der Mitarbeiter am Unternehmenserfolg. Das Gespräch fand zwischen Bahnchef Hartmut Mehdorn, Personalvorstand Dr. Norbert Bensele, dem Hauptgeschäftsführer des Arbeitgeberverbands der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (Agv MoVe) Werner Bayreuther und den Vorständen der drei Gewerkschaften Alexander Kirchner (Transnet), Klaus-Dieter Hommel (GDBA) und Manfred Schell (GDL) statt.

Bahnchef Hartmut Mehdorn „Heute ist ein wichtiger Tag für die Bahn. Der heutige Tarifabschluss ist ein wichtiger Meilenstein für die Wettbewerbsfähigkeit und für die Zukunft der Bahn und des Schienenverkehrs in Deutschland. Damit haben Unternehmen und Mitarbeiter ihren Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der Bahn geleistet. Nun ist es die Aufgabe der Politik, die steuerlichen und ordnungspolitischen Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb der Verkehrsträger in Deutschland zu schaffen.“ Voraussetzung für wettbewerbsfähige Beschäftigungsbedingungen war ein Angleichen der Arbeitskosten der Bahn an die der Konkurrenten auf der Schiene.

Trassenanmeldungen für Fahrplan 2005

300 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) – 280 davon gehören nicht zum DB-Konzern – werden ab 12. Dezember auf dem rund 35.500 Kilometer langen Streckennetz fahren. Das sind 21 Kunden mehr als im vergangenen Jahr. Dagmar Haase, Vorstand Marketing und Vertrieb von DB Netz: „Dies spiegelt den europaweit einmaligen Wettbewerb im Schienenverkehr wider.“

Rund 46300 Trassenanmeldungen gingen bei DBNetz ein, ca. 400 weniger als 2004. Dabei kam es in 9570 Fällen zu Überschneidungen. Dabei konnten 9.500 einvernehmlich mit den EVU gelöst werden.

Bahn unzufrieden mit der Industrie beim ICE

Der Vorstandschef der DB, Hartmut Mehdorn, kündigte an, das Staatsunternehmen werde neue Züge künftig erst dann vollständig bezahlen, wenn garantiert sei, dass die Fahrzeuge wirklich einwandfrei funktionierten.

Nach Angaben aus Aufsichtsratskreisen sagte Mehdorn, nach teilweise schlechten Erfahrungen mit Zügen, die Siemens früher geliefert habe, brauche man ein „Druckmittel“.

Die DB hat bei einem von Siemens geleiteten Konsortium, dem noch die Fahrzeughersteller Alstom und Bombardier angehören, 28 InterCityExpress mit Neigetechnik (ICE T2) bestellt. Die ersten sechs der neuen Hochgeschwindigkeitszüge sollten schon von dem Fahrplanwechsel an bei der Bahn am 12. Dezember eingesetzt werden. Die restlichen 22 ICE T2 werden von 2005 an ausgeliefert.

Der Auftrag beläuft sich auf 420 Mio €, wovon auf den Konzernbereich Verkehrstechnik bei Siemens (Siemens Transportation Systems) immerhin 256 Mio € entfallen. Der Anteil von Bombardier beträgt 101 Mio €, der von Alstom 63 Mio €. Damit gerät der Konzernbereich erneut unter Druck. Zuletzt hatte eine kostspielige Konstruktionspanne bei Straßenbahnen vom Typ Combino für Schlagzeilen gesorgt und die Siemens-Bilanz des abgelaufenen Geschäftsjahres 2003/04 mit Rückstellungen von rund einer halben Mrd € belastet. Die Verkehrstechnik machte deshalb 434 Mio € Verlust. Im Jahr zuvor hatte der Konzernbereich noch einen Gewinn von 284 Mio € erzielt. Ein Siemens-Sprecher erklärte auf Anfrage, die ersten sechs ICE T2 würden wie vereinbart an die Bahn ausgeliefert und ab Dezember eingesetzt. Bereits wiederholt sorgten ICE-Züge für Ärger bei der Bahn. Vor zwei Jahren musste das Unternehmen Dieseldzüge mit Neigetechnik vom Gleis nehmen. Die Pannenhäufigkeit war so groß, dass sie schließlich ausgemustert wurden und erkauft werden sollen. Später sorgte auch eine Pannenserie beim ICE 3 für Ärger. Diese Züge fahren inzwischen jedoch störungsfrei. Zu den hohen Kosten für die zahlreichen Reparaturen und den hohen Kosten bei Wartung und Instandhaltung sollen noch Gespräche zwischen DB und Siemens geführt werden.

Deutsche Bahn ICE T2 mit EBA-Zulassung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat den ersten sieben Zügen der 2. Bauserie des Neigetechnik ICE, dem ICE T2, die Abnahme nach § 32 bzw. Inbetriebnahmegenehmigung erteilt (*Rest aus einer früheren Bestellung. Die Red.*). Allerdings ist die Höchstgeschwindigkeit vorerst auf 200 km/h beschränkt, da noch nicht alle lauftechnischen Versuche durchgeführt und das Fahrwerk sich in einigen Punkten von dem der ersten Bauserie unterscheidet. Bei erfolgreichem Verlauf der Nachweisfahrten kann die Beschränkung voraussichtlich im Februar oder März 2005 aufgehoben werden, wie das EBA mitteilte. Auch können die Züge in Doppeltraktion mit der 1. Bauserie fahren und dürfen auch bogenschnell eingesetzt werden.

ICE TD der alten Serie stehen noch auf dem Abstellgleis oder sollen nach Wien verkauft werden. Ausserdem seien die Fahrzeuge unwirtschaftlich.

Ob Österreich diese ICE kaufen oder leasen wird, ist jedoch völlig offen.

Wettbewerb auf der Schiene nimmt weiter zu

Die DB Netz AG konnte im vergangenen Jahr ihre Betriebsleistung weiter steigern.

„Wir haben 2004 die Schallmauer von einer Milliarde Trassenkilometer durchbrochen. Damit hatten wir so viel Verkehr auf der Schiene, wie in keinem Jahr zuvor seit der Bahnreform“, so Dagmar Haase, Vorstand Marketing und Vertrieb bei der DB Netz AG.

Rund 310 Eisenbahnverkehrsunternehmen, darunter über 290 Firmen, die nicht zum DBKonzern gehören, nutzten die Produkte und Angebote der DB Netz AG 2004 zur Durchführung ihrer Verkehre – Tendenz steigend. Im vergangenen Jahr stieg deren Betriebsleistung um 25 Prozent auf 87,8 Mio Trassenkilometer.

EBA ermittelt wegen höherer Trassenpreise für Sonderzüge

Die DB Netz AG verlangt bei Sonderzügen höhere Trassenpreise als bisher. Das seit dem 12. Dezember 2004 geltende Trassenpreissystem sieht einen 10-%-igen Sonderzuschlag für die Anmeldung von Sondertrassen vor.

Bislang wurden für Sonderzüge die gleichen Trassengebühren erhoben wie für Regelzüge. Als solche definiert die DB Netz alle regelmässig verkehrenden und rechtzeitig zum Jahresfahrplan angemeldete Fahrten.

Da sich verschiedene EVU durch diesen Extra-Aufschlag für Sonderzüge diskriminiert sehen, ist dieser nun Gegenstand einer Untersuchung des Eisenbahn Bundesamtes (EBA).

Die Mehrpreise werden begründet mit dem erhöhten Bearbeitungsaufwand für Sonderzüge.

Zuschlag für Sondertrassen: DB Netz AG legt Widerspruch gegen Bescheid des Eisenbahn Bundesamtes ein

In der Berichterstattung der Süddeutschen Zeitung vom 28.12.2004 wird der Eindruck erweckt, die DB Netz AG würde durch die Preisgestaltung private Konkurrenten diskriminieren. Dies trifft in keinem Fall zu und ist schlicht falsch.

Die DB Netz AG hat zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen – unabhängig davon, ob sie zum DB-Konzern gehören oder nicht – diskriminierungsfrei einen zehnprozentigen multiplikativen Zuschlag für die Anmeldung von Sondertrassen eingeführt.

Grund dafür ist, dass die meist nur für einen oder wenige Verkehrstage bestellten Sondertrassen im Vergleich zu den Regeltrassen einen wesentlich höheren Konstruktionsauf-

wand verursachen. Hinzu kommt, dass für die Konstruktion von Sondertrassen rund um die Uhr Personal vorgehalten werden muss. Seit Jahren stellt die DB Netz AG einen Anstieg kurzfristiger Sonderzuganmeldungen ausserhalb des Jahresfahrplans fest. Allein gegenüber 2003 hat sich die Verkehrsmenge dieser Sondertrassen um mehr als zehn Prozent erhöht. Insbesondere werden häufig Trassen als Sonderverkehre bestellt, die durchaus auch als Regelverkehre hätten angemeldet werden können.

Der Zuschlag wird ausschliesslich für die Bestellung von Sondertrassen erhoben. Dies gilt sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr. Eine generelle Preiserhöhung für alle Nutzer des Schienennetzes ohne Berücksichtigung der Ursache des erhöhten Aufwands ist aus Sicht der DB Netz AG nicht gerecht.

Die DB Netz AG hat entsprechend der gültigen Rechtsvorschriften alle Eisenbahnverkehrsunternehmen neun Monate vor Einführung der neuen Preiskomponente umfassend informiert. Die neue Trassenpreiskomponente ist seit diesem Zeitpunkt für jedermann im Internet einsehbar. Die Aufsichtsbehörde Eisenbahn-Bundesamt wurde Anfang April 2004 über die Planungen in Kenntnis gesetzt.

Die DB Netz AG hält den Zuschlag für Sondertrassen für rechtmässig und möchte an dieser Regelung festhalten. Darüber hinaus wurden aus Sicht des Unternehmens alle Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einem ausreichenden zeitlichen Vorlauf fristgerecht über die Änderungen informiert. Aus diesen Gründen hat die DB Netz AG Widerspruch gegen den Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes eingelegt. Jetzt gilt es, den juristischen Prozess abzuwarten. Erst dann sind abschließende Aussagen möglich.

Grundsätzlich ist die DB Netz AG als eigenständiges privatwirtschaftliches Unternehmen Betreiber der Schienenwege. Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen tritt sie damit als Anbieter und nicht als Konkurrent gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen auf.

GLOSSAR

Regeltrassen sind Trassen, die für einen Jahresfahrplan angemeldet und in die Fahrplanunteliagen des Jahresfahrplans aufgenommen wurden sowie unterjährige Trassenanmeldungen mit mehr als 30 Verkehrstagen im Fahrplanjahr. Sie tragen besonders zu einer kontinuierlichen Auslastung des Schienennetzes bei.

Sondertrassen sind Trassen, die nicht für den Jahresfahrplan angemeldet wurden, nicht in die Fahrplanunteliagen des Jahresfahrplans aufgenommen wurden und höchstens 30 Mal im Fahrplanjahr genutzt werden.

DB Energie unterliegt rail4chem

In einem Prozess vor dem Landgericht Frankfurt/M. unterlag die DB-Tochter gegen das Bahnunternehmen rail4chem. Die Richter befanden, dass das Preissystem von DB Energie das Schwesterunternehmen Railion bevorzuge und Konkurrenten benachteilige.

In einem zweiten noch laufenden Verfahren wehrt sich rail4chem gegen die Preisgestaltung von DB Energie im Jahr 2002. Damals sah das Bahnunternehmen den Railion-Vorgänger DB Cargo bei den Strompreisen bevorzugt. Die Berechnungsgrundlage für die Strompreise aus der Oberleitung, die DB Energie von konkurrierenden Bahnunternehmen fordert, versties in den vergangenen beiden Jahren sowohl gegen das kartellrechtliche als auch das eisenbahnrechtliche Diskriminierungsverbot, so die Begründung.

Mit der Vermutung, dass DB Energie Railion bei den Rabatten begünstige, zog rail4chem von den Stromrechnungen der DB in den Jahren 2003 und 2004 ein Fünftel ab. Gleichzeitig klagte sie auf die Feststellung, dass dieser Abschlag rechtens sei. Nun stellen die Richter fest, das Rabattsystem von DB Energie bevorzuge DB-Unternehmen. Nur die DB-Tochter Railion sei in der Lage, einen Preisnachlass von 14 % zu erreichen. Bis auf vier Firmen, die Recht auf einen Rabatt von einem Prozent hätten, ginge die gesamte Konkurrenz von Railion beim Preisnachlass leer aus, heisst es weiter.

DB Energie wird nun prüfen, ob Revision eingelegt wird.

Deutsche Bahn stellt Ausschreibung für Dieselloks weiter zurück

Die Deutsche Bahn hat eine geplante Ausschreibung über die Bestellung von mehr als 400 Lokomotiven weiter zurückgestellt. Wann und wie die Ausschreibung kommen wird, ist aber nicht bekannt. Der Konzern hatte die Absicht gehabt, den Bedarf an Güterverkehrs- und Nahverkehrslokomotiven zu koppeln und durch eine Ausschreibung über diese hohe Stückzahl am Markt bessere Preise zu erzielen, was aber nicht erreicht werden konnte. Nun werde die Deutsche Bahn den Marktbedarf erneut analysieren. Dabei soll aber auch die Modernisierung vorhandener Lokomotiven in Betracht gezogen werden. Wie hoch der Bedarf an neuen Fahrzeugen sei, stehe derzeit nicht fest.

DB und SNCF schaffen Grenze ab

Güterverkehr auf allen Linien ohne Grenzaufenthalt

Im deutsch-französischen Eisenbahngüterverkehr verkürzen sich die Transportzeiten um bis zu zwei Stunden - in Einzelfällen auch mehr. Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, Dr. Klaus Kremper, Vorstandsvorsitzender der Railion Deutschland AG, und SNCF-Präsident Louis Gallois unterzeichneten am 9.3.05 in der

Railion-Werkstatt Köln-Gremberg eine Vereinbarung, wonach die Güterzüge über alle deutsch-französischen Grenzübergänge ohne Halt verkehren werden.

Bahnkunden in Deutschland würden von der DB, Bahnkunden in Frankreich von der SNCF betreut, sagte Mehdorn. Die Produktion wird von dem Gemeinschaftsunternehmen Rail Euro Concept (REC) gesteuert.

Französische Lokführer steuern französische Loks auf deutschen Gleisen, sobald 20 SNCF-Loks zugelassen sind, womit bis Sommer gerechnet wird. Deutsche Loks sind mit deutscher Besatzung schon in Frankreich unterwegs. 40 zweisprachig geschulte Lokführer werden für das Projekt zur Verfügung stehen, 20 befinden sich noch in Ausbildung.

Neuer Eigentümer für Werk Delitzsch

Das Werk Delitzsch der DB Fahrzeuginstandhaltung mit seinen Bereichen Instandhaltung, Umbau und Modernisierung von Reisezugwagen wurde zum 1. Januar 2005 von der Schienenfahrzeugwerk Delitzsch GmbH (SFW) übernommen. Damit ist der Schliessungsbeschluss der DB AG, der zum 31. Dezember 2006 greifen sollte, hinfällig.

Die SFW, ein Joint-venture der drei Gesellschafter Hermann Weise (70 %), Duroc Rail (20%) und Till Gutzen (10%), hat 225 der bisher 245 beschäftigten Mitarbeiter übernommen. Die DB Fahrzeuginstandhaltung schliesst mit dem Käufer einen Instandhaltungsvertrag ab, der bis Ende 2006 eine Grundaustattung des Werks sichert.

Werk Weiden (PFA) bleibt erhalten

Der seit vier Jahren insolvente Schienenfahrzeugbetrieb „Partner für Fahrzeugausstattungen“ (PFA) in Weiden wird unter neuem Namen weitergeführt. Eine deutsche Tochtergesellschaft der Schweizer Stadler Rail AG übernimmt die leer stehenden Werkshallen. Mit vsl. 50 Mitarbeitern wird das neue Unternehmen Reparaturen und Wartungsarbeiten an Schienenfahrzeugen leisten, erklärte Insolvenzverwalter. Darüber hinaus sei „der Neubau von ganzen Zügen geplant“. Die Stadler-Tochtergesellschaft hat die Werksanlagen zunächst gemietet. Auf den Kauf des gesamten Firmenareals in Weiden besteht eine Option. Der neue Investor hat sich jedoch ausbedungen, das Werk zunächst bis Ende Juni 2006 weiterzuführen, um sich im Falle unzureichender Aufträge eine Ausstiegsklausel offen zu halten.

Die PFA war im Oktober 1988 gegründet worden, nachdem die Bundesbahn ihr seit 1896 in Weiden bestehendes Ausbesserungswerk nach und nach stillgelegt hatte. Das auf Waggonrüstungen, Neubauten und Wartungen von Reisezugwaggons, Triebwagen und Messewagen spezialisierte Unternehmen zählte zu Beginn der neunziger Jahre rund 1100 Beschäftigte. Nach einigen Eigentümerwechseln und angesichts schwindender Aufträge kam es zu ersten Massenentlassungen und schliesslich zur Insolvenz.

Siemens baut Hochgeschwindigkeitszüge für Russland

Siemens Transportation Systems hat am 21. Dezember 2004 im Beisein des russischen Staatspräsidenten Wladimir Putin und des deutschen Bundeskanzlers Gerhard Schröder mit der Russischen Eisenbahn (RZD) und der russischen Firmengruppe „Neue Transporttechnologien“ (NTT) ein Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Entwicklung und Fertigung von Hochgeschwindigkeitszügen unterzeichnet. Dabei geht es zunächst um 60 Züge mit einer Spitzengeschwindigkeit von bis zu 250 km/h, die auf den Strecken Moskau – St. Petersburg, St. Petersburg – Helsinki und zwischen Grossstädten der Russischen Föderation eingesetzt werden sollen.

Für die Entwicklung und den Bau der Züge wird Siemens mit der NTT-Gruppe zusammenarbeiten. Die Produktion soll hauptsächlich in Russland unter Einbeziehung von russischen Lieferanten und Kooperationspartnern erfolgen. Die Fertigstellung des ersten Zuges wird für das Jahr 2007 angestrebt; der Auftragswert beträgt rund 1,5 Mrd €. Eine Option auf die Fertigung weiterer 90 Züge wurde vereinbart.

„European Bulls“ gegründet

Fünf europäische im Güterverkehr tätige Privatbahnen haben am 13.1.05 in Rotterdam die Vereinigung „European Bulls“ gegründet. Gründungsmitglieder sind: Comsa Rail Transport (Barcelona, Spanien), Ferrovie Nord Cargo Srl (Milano, Italien), LTE Logistik- und Transport- GmbH (Graz, Österreich), rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH (Essen) und Viamont a.s.s. (Ustinad Labrn, Tschechien).

Infrastruktur

Regionalisierung auch der regionalen Infrastruktur der Nahverkehrsbahnen?

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln, und andere fordern die schrittweise Regionalisierung der Entscheidungs- und Finanzierungsverantwortung für die regionale Eisenbahninfrastruktur.

Der Verband möchte die Verantwortung für die Netzbestandteile abseits der überregionalen Infrastruktur auf die Länder übertragen wissen. Dies gewährleiste Sicherheit und Entwicklung der regionalen Eisenbahn-Infrastruktur. Die gegenwärtige Entwicklung sei besorgniserregend.

Die DBNetz AG meint dazu:

Mit der Mittelstandsoffensive wird die Schieneninfrastruktur in der Fläche erhalten und gestärkt: Das Geschäftsfeld Regionalnetz verfügt derzeit über 43 Regionalnetze, weiter existieren Regionetz GmbHs in derzeit 4 Regionetzen. DB Netz verspricht sich unter anderem (Steigern der Kunden-

zufriedenheit, grössere Flexibilität, höhere Motivation der Mitarbeiter, verbesserte Pünktlichkeit, optimierte Betriebsprogramme) schnellere Instandsetzung und ein stabiles Investitionsniveau.

Die Einheit von Fern- und Ballungsnetz garantiert weiter die Nutzung von Synergien: Es ist kein zusätzlicher Aufbau von Personalressourcen für Betriebs-, Entstörungs-, Inspektions- und Instandhaltungsfunktionen erforderlich.

Die Trassen werden kundenorientiert aus einer Hand, durchgängig und für alle Geschäftsfelder angeboten, konstruiert und vermarktet.

Es erfolgt kein Mittelentzug für Betrieb und Instandhaltung wegen des notwendigen Aufbaus neuer Verwaltungsstrukturen.

Das Regelwerk der Bahn für Betrieb und Instandhaltung hat höhere Standards für Regionalstrecken als dies bei NE-Bahnen der Fall ist.

Die vollständige Separierung der zahlreichen Regionalstrecken sei aus eisenbahnbetrieblichen Aspekten nicht sinnvoll.

Abschliessend:

1. Die Bahn hat mit der Mittelstandsoffensive (Regionalnetze) eine Lösung für die Probleme der regionalen Schieneninfrastruktur entwickelt.
2. Der Betrieb von Regionalnetzen bleibt Kerngeschäft der Bahn.
3. Diskussionen über die Zukunft regionaler Netze sollten das Eigentum der Bahn respektieren.
4. Grossflächige Umstrukturierungen verlangsamen den Sanierungsprozess und schwächen das System Schiene gegenüber der Strasse.

Die GRV schliesst sich weitgehend der Meinung der DB an. Bei Übertragung der Infrastruktur an die Länder wäre dort ein eigenes Know-how für die Infrastrukturaufgaben erforderlich, das heute nicht vorhanden ist. Bei Beibehaltung des status quo ist auch die mögliche Verwendung der aus dem Bund zufließenden Gelder für andere Zwecke ausgeschlossen. Trassenvergabestellen würden damit auch die Länder, was sicher zu Schwierigkeiten gegenüber der heutigen Praxis führen würde. Vor allem stellt sich die Frage, ob der Bund mehr Gelder den Ländern als bisher der DB geben würde. Es sollte deshalb daran nichts geändert werden, dass die DB für die Infrastruktur ihr gehörender Strecken zuständig bleibt.

Bund und Bahn wollen Rhein-Ruhr-Express realisieren

Manfred Stolpe (SPD), Bahnchef Hartmut Mehdorn und der nordrhein-westfälische Ministerpräsident Peer Steinbrück (SPD) haben am 13.1.05 in Düsseldorf eine Rahmenvereinbarung für den Bau einer schnellen Regionalbahn zwischen Dortmund und Köln unterzeichnet. Nach Angaben von Steinbrück hat sich der Bund nach intensiven Verhandlungen bereit erklärt, in das Projekt „Rhein-Ruhr-Express“ in den Jahren 2006 bis 2008 zunächst 250 Mio € zu investieren. Für planerische Arbeiten werden darüber hin-

aus kurzfristig 20 Mio € zur Verfügung gestellt. Die weiteren Mittel zur Umsetzung des Verkehrsprojektes sollen „entsprechend dem Planungsfortschritt“ fließen. Steinbrück zeigte sich zuversichtlich, dass mit dieser ersten Finanzzusage ein Prozess in Gang komme, „den man nicht mehr abbrechen kann“. Im kommenden Herbst werde eine Realisierungsstudie fertig sein mit der genaueren Aussagen über Gesamtkosten und Zeitplan. Geplant sei, zunächst die Verbindung zwischen Duisburg und Düsseldorf sowie die beiden Knotenpunkte in Dortmund und Köln auszubauen.

Der Rhein-Ruhr-Express soll den ursprünglich geplanten Metrorapid ersetzen. Das Projekt eines Magnetschwebezuges auf der Strecke Dortmund-Düsseldorf war jedoch im Sommer 2003 gestoppt worden, nachdem die zu erwartenden Kosten von zwei Mrd € nicht aufgebracht werden konnten. Das Land Nordrhein-Westfalen wird nach Aussage von Steinbrück auch für den Rhein-Ruhr-Express keine Haushaltsmittel zur Verfügung stellen.

Rahmenvertrag zum Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Der Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen, Dr. Axel Horstmann, der Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe und der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Hartmut Mehdorn, haben am 13. 1. eine Rahmenvereinbarung unterzeichnet, die eine verlässliche und belastbare Grundlage für die Verwirklichung des RRX darstellt.

Die Rahmenvereinbarung enthält verbindliche Zusagen des Bundes und der DB AG und legt weitere Arbeitsschritte fest. Der RRX wird fester Bestandteil des nächsten Fünfjahresplans des Bundesverkehrsministeriums, der in diesem Jahr aufgestellt wird. Mit dieser Rahmenvereinbarung ist es gelungen, die in der bisherigen für 2004 bis 2008 vorgesehenen Mittel des Bundes von etwa 200 Mio auf rund 470 Mio € mehr als zu verdoppeln.

DBNetz will bis Ende des Jahrzehnts Schienennetz stark zurückbauen

Nach einem Bericht der Süddeutschen Zeitung gibt es unter Berufung auf den Finanzplan, den Mehdorn dem Aufsichtsrat in der Sitzung am 21.12.04 vorgelegt hatte, die Absicht der DB, 5200 km Gleis und 22800 Weichen zurückzubauen.

Ein DB-Sprecher bestätigte die Zahlen nicht. Das Unternehmen sei ständig dabei, das Netz zu optimieren. „Uns sind Klagen nicht bekannt“, sagte er zu Vorwürfen, der Rückbau behindere NE-Bahnen bei der Entwicklung neuer Angebote. Deswegen sei die Kritik des VCD nicht nachzuvollziehen. Im Übrigen habe der Bund das Prozedere bei Stilllegungen gesetzlich geregelt. DB Netz gehe es darum, die Kunden hinsichtlich Qualität und Quantität gut zu bedienen. Dabei müsse aber auch die Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hatte eine Umfrage unter den Mitgliedern gemacht. In der Zusammenfassung vom November 2004 heißt es, „dass in zahlreichen Fällen Betriebsbehinderungen oder Engpass-situationen dadurch entstanden sind, dass Kreuzungsmög-lichkeiten, Weichenverbindungen und Neben-, Abstell- und Ladegleise zurückgebaut und Zugfolgeabschnitte ver-längert wurden“. Die Unternehmen hatten zudem 120 Neu- und Ausbaumaßnahmen aufgelistet, die sie für notwendig hielten, um ihre Transporte ausführen zu können.

Die GRV hatte über ähnliche Massnahmen schon öfters berich-tet und warnt davor, angesichts der vorhandenen Engpässe für den Güterverkehr noch weitere zu installieren.

Individuellere Stellwerkstechniken erweitern Bestellermarkt für die Bahn

Die DB hat im Dezember 2004 Aufträge für elf elektroni-sche Stellwerks-Projekte der DB Netz AG platziert. Darüber hinaus konnte sie den Anbietermarkt erweitern, nachdem das Eisenbahnbundesamt (EBA) die Zulassung eines Stell-werks für einfachere betriebliche Anforderungen erteilt hat. Dem Unternehmen eröffnen sich dadurch Möglichkeiten für einen wirtschaftlicheren Betrieb. Stefan Garber, Generalbevollmächtigter Technik und Beschaffung der Bahn, betont: Wir brauchen keine Universalstellwerke, son-dern Systeme, deren technische Dimensionierung sich aus-schliesslich an den verkehrlichen und betrieblichen Anfor-derungen orientieren. Das spart Investitionen. Außerdem wird der Anbietermarkt größer, was wir in den vergangenen Jahren forciert haben.

Neben den Aufträgen über elf Stellwerksprojekte an die Sys-temhäuser Alcatel und Siemens hat die Bahn jetzt an Bom-bardier einen Auftrag über ein Stellwerk für die Strecke Ap-penweier - Bad Griesbach erteilt. Mit diesem vereinfachten Stellwerk-Standardsystem wird sich der Anbietermarkt in dieser Kategorie nach Zulassung für die Bahn erweitern. Bombardier realisiert derzeit bereits ein Stellwerk mit voll-em Funktionsumfang für die DB Netz AG in Mannheim-Rheinau.

Weiterhin wurde der erste Abschnitt des Stellwerkprojekts für vereinfachte betriebliche Anforderungen der Kurhes-senbahn mit der Zulassung Ende Dezember erfolgreich ab-geschlossen. Damit wird Scheidt & Bachmann in den Kreis der Stellwerksanbieter der Bahn aufgenommen. Ein weite-erer Meilenstein in der Differenzierung technischer Stell-werkssysteme ist mit dem Mitte Dezember aufgenommenen Probetrieb für das Stellwerk Kiel-Bad Schwartau erreicht, dessen Zulassung im nächsten Jahr erwartet wird. Das Elektronische Stellwerkssystem von Westinghouse hat damit einen entscheidenden Schritt in den Anbietermarkt geschafft.

Rastatt – Offenburg viergleisig

Nach knapp neun Jahren Bauzeit und Investitionen von rund 260 Millionen € ging zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 ein weiterer, rund 20 km langer vier-gleisiger Abschnitt der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel in Betrieb. Neben dem Bau zweier neuer Gleise für den Hochgeschwindigkeitsverkehr wurde die bestehende Rheintalbahn den zukünftigen Anforderungen der Nahver-kehrsentwicklung im Grossraum Karlsruhe angepasst. Der neue Teilabschnitt zwischen Rastatt-Süd und Bühl fügt sich nahtlos an die bereits im Juni 2001 in Betrieb genommene Neubaustrecke zwischen Bühl und Offenburg an. Total 1,2 Milliarden € wurden in diesen insgesamt 43 km langen Streckenabschnitt investiert.

Seit dem Fahrplanwechsel können die Fernverkehrszüge den Streckenabschnitt zwischen Rastatt-Süd und Offenburg durchgängig mit bis zu 250 km/h befahren. Die Reisenden des Nahverkehrs können das zusätzliche Angebot der neu eingerichteten Stadtbahnlinie S4 zwischen Baden-Baden und Achern nutzen.

Neben dem Bau der eigentlichen Neubaustrecke und der neuen Haltepunkte für den Nahverkehr waren im Abschnitt südlich von Rastatt die Erweiterung von insgesamt 16 beste-henden Eisenbahn- und Strassenbrücken, die Beseitigung von neun Bahnübergängen sowie die Errichtung von Schall-schutzwänden auf insgesamt rund 33,5 km Länge notwen-dig.

Mit der Inbetriebnahme des Streckenabschnitts zwischen Rastatt-Süd und Offenburg ist ein wichtiger Teilabschnitt der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel realisiert. Zwischen Offenburg und Basel sind in insgesamt sechs Ab-schnitten die Planrechtsverfahren beim Eisenbahn-Bundes-amt beantragt. Im Streckenabschnitt südlich von Freiburg zwischen Schliengen und Eimeldingen wird derzeit der rund 9,4 km lange Katzenbergtunnel, das grösste Einzel-bauwerk der ABS/NBS Karlsruhe – Basel und zugleich ei-nes der grössten Tunnelbauwerke in Deutschland, gebaut. Am 1. Juni 2005 soll mit den Vortriebsarbeiten begonnen werden; die Bauzeit wird voraussichtlich fünf Jahre betra-gen.

Der Redakteur der GRV-Nachrichten ist in der letzten Zeit mehrmals nach Basel gefahren und war erschüttert über die Viel-zahl von Lärmschutzwänden in den Ausbauabschnitten. Der Reisende sieht fast nur Lärmschutzwände. Es fragt sich, ob hier nicht übertrieben worden ist. Selbstverständlich sollen die An-wohner vom Schienenlärm geschützt werden, aber es sollte ge-prüft werden, ob es nicht auch mit weniger Aufwand geht oder ob die Wände nicht teilweise durchsichtig gestaltet werden könnten.

Baubeginn des Flughafen-S-Bahn-Tunnels in Hamburg

In Hamburg stehen die Tunnelbohrarbeiten für die neue Flughafen-S-Bahn unmittelbar bevor. Beim Flughafen ist der Startschacht für die Tunnelbohrmaschine bereits ausgehoben.

Es werden zwei Tunnelröhren von je rund 3 km Länge zwischen dem Flughafen und dem Bahnhof Ohlsdorf gebaut. Im Jahr 2007 soll die Verbindung in Betrieb gehen. Weitgehend fertiggestellt sind die überirdischen Arbeiten. So ist der in offener Bauweise entstandene Tunnelbahnhof am Flughafen im Rohbau fertig.

Planfeststellungsverfahren für 2. Stammstrecke für S-Bahn München

Das Planfeststellungsverfahren für den Bau der zweiten S-Bahnstammstrecke in München ist zum Jahreswechsel eingeleitet worden. Die Deutsche Bahn AG rechnet damit, dass im Jahr 2006 das Baurecht erteilt wird.

Die zweite Stammstrecke beginnt in Laim und verläuft Richtung Osten zuerst oberirdisch. Ab der Donnersbergerbrücke wird die Münchner Innenstadt in Tunnellage unterquert. Südöstlich des Maximilianeums verzweigen sich die beiden Tunnelröhren auf vier Einzelröhren. Zur Entflechtung der S-Bahn-Linien im Münchner Osten und Südosten werden zwei Röhren zum Ostbahnhof geführt und zwei zum S-Bahnhof Leuchtenbergring mit einer Kreuzung am Haidenauplatz.

Auf der neuen Strecke sind zwei Haltestellen in etwa 40 Meter Tiefe unter dem Hauptbahnhof und dem Marienplatz vorgesehen. Beide Haltestellen erhalten einen Mittelbahnsteig und zwei Aussenbahnsteige. Die unterirdische 210 m lange Haltestelle „Hauptbahnhof Tief“ wird ausschließlich bergmännisch von vier Schächten aus hergestellt und unterquert dabei die U-Bahnstation.

Insgesamt sind über 15 Kilometer Fahrtunnel herzustellen, zum größten Teil bergmännisch mit Schild- und Spritzbetriebsvortrieben, davon weniger als zwei Kilometer in offener Bauweise. Mit einer Tiefenlage von ca. 40 m werden die geplanten S-Bahn-Röhren die tiefsten Tunnel sein, die bis heute in Deutschland innerstädtisch aufgeföhren worden sind.

Für das in Deutschland zur Zeit größte geplante Infrastrukturprojekt im Öffentlichen Nahverkehr ist eine Bauzeit von fünf Jahren veranschlagt.

Rbf Seelze – Modernisiertes Ost/West-System in Betrieb

Am 3. November 2004 ging offiziell im Rangierbahnhof (Rbf) Seelze bei Hannover das Ost/West-System in Betrieb. Rund 23 Mio € hat die DB Netz AG in diesen Teil des Bahnhofs in den vergangenen zwei Jahren investiert. Für alle 18 Richtungsgleise im Ostteil des Rangierbahnhofs wurden neue Gleisbremsen und Förderanlagen eingebaut. Durch den Einsatz modernster Rangiertechnik wird die Leistungsfähigkeit des Ost/West-Systems von 140 Wagen auf rund 200 Wagen pro Stunde gesteigert. Im Anschluss an diese Erneuerung soll auch mit den Erneuerungsarbeiten am West/Ost-System begonnen werden. Die Arbeiten sollen bis 2006 dauern. Mit ihrem Abschluss werden dann insgesamt 65 Mio € in die Modernisierung und Erneuerung des Rbf investiert werden.

Zweite Tunnelröhre für den Schlüchtener Tunnel

Der bis zur Errichtung der Tunnel der Hochgeschwindigkeitsstrecken zweitlängste Tunnel Deutschlands, der Schlüchtener Tunnel an der KBS 615 Frankfurt – Fulda, erhält eine zweite Tunnelröhre. Der bestehende Tunnel hat eine Länge von 3575 m, die neue westlich davon vorgesehene Tunnelröhre soll 4060 m lang werden. Die Bauarbeiten wurden Anfang November 2004 aufgenommen. Nach der Fertigstellung wird der bestehende Tunnel saniert und erhält eine neue Innenschale. Für die Gesamtmaßnahme sind an Kosten 160 Mio € veranschlagt, die Bauarbeiten sollen im Jahr 2010 abgeschlossen sein.

EBA erlässt Planfeststellungsbeschluss zu Stuttgart 21

Für das Grossvorhaben „Stuttgart 21“ ist der Planfeststellungsbeschluss erlassen worden. Seit dem 14. Februar hat die zuständige Behörde, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), den Beschluss mit den dazugehörigen Zeichnungen und Erklärungen öffentlich beim Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Stuttgart ausgelegt.

Damit ist jedoch keine Entscheidung darüber gefallen, ob das Projekt je realisiert werden wird, vor allem, weil die Finanzierung noch völlig offen ist. Wir haben in den letzten beiden GRV-Nachrichten über das Projekt berichtet. Dabei wurde dem Tiefbahnhof eine vereinfachte Kopfbahnloösung gegenübergestellt.

Bundesrechnungshof kritisiert KV-Förderpraxis des Bundes

In seinen Bemerkungen 2004 nahm der Bundesrechnungshof auch zu der Förderpraxis für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) Stellung.

Der Bund gewährt den Eisenbahnen des Bundes bei der Förderung von KV-Anlagen Vorteile gegenüber anderen Unternehmen. Der Bundesrechnungshof kritisiert die un-

terschiedliche Förderpraxis als wettbewerbsverzerrend und unwirtschaftlich. Grundlage für die Förderung der Eisenbahnen des Bundes ist das Bundesschienausbaugesetz, für andere Unternehmen eine 1998 in Kraft getretene KV-Förderrichtlinie. KV-Anlagen von Eisenbahnen des Bundes finanziert der Bund vollständig mit einem nicht rückzahlbaren Baukostenzuschuss über 100 % der zuwendungsfähigen Baukosten, zuzüglich einer 13-prozentigen Planungskostenpauschale. Bei der Förderung von Anlagen anderer Unternehmen betragen diese Werte auf Grundlage der Förderrichtlinie nur 85 % beziehungsweise 10 %.

Im Prüfungszeitraum 1998 bis 2002 bewilligte das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Zuwendungen für 13 Anlagen des Bundes und 18 Anlagen anderer Unternehmen. Während von den vorgesehenen Anlagen der Eisenbahnen des Bundes nur elf gebaut werden sollen, deren Fertigstellung sich zudem um bis zu sieben Jahre verzögert, wurden alle Anlagen der anderen Unternehmen fristgerecht fertiggestellt.

Nach Auffassung des Bundesrechnungshofes ermöglichten die europarechtlichen Vorschriften zwar eine stärkere Förderung der Anlagen der Eisenbahnen des Bundes, es bestehe aber keine Verpflichtung hierzu. Im Interesse eines wirtschaftlichen Mitteleinsatzes und fairen Wettbewerbs bleibe das Bundesministerium aufgefordert, die unterschiedliche Förderung von KV-Anlagen zu beseitigen.

Der GRV ist völlig unverständlich, dass von den 13 Anlagen der DB noch keine einzige gebaut worden ist. Die GRV fordert DB Netz dazu auf, sich zu äussern!

Schienepersonenfernverkehr

ICE 1 wird modernisiert

Grundlegende Erneuerung der ICE-I-Flotte im DB-Werk Nürnberg, Umbauprojekt in Eigenregie, 59 Züge bis 2008

Nach rund 15 Jahren im Betrieb wird die Deutsche Bahn ihre ICE 1 Flotte umfassend modernisieren. Im Mittelpunkt des großen Modernisierungsprogramms steht vor allem das Innenleben der Fahrzeuge: Mit neuer Farbgebung, modernen Sitzen, Tischen und Bodenbelägen passt die Bahn die Ausstattung dem Design des ICE 3 an. Das betrifft auch Restaurant und Bistro. (Für den Leser interessant: Die DB hat die Überlegungen aufgegeben, auf Restaurants zu verzichten und setzt neuerdings wieder auf das Restaurant im Zuge!) Da die neuen Fahrgastsitze wesentlich raumsparender sind, kann der Grundriss angepasst und damit die Sitzplatzzahl um rund 60 Plätze pro Zug erhöht werden.

Technische Komponenten, die es vor 15 Jahren noch nicht gab, heute aber zum Standard gehören, werden ebenfalls nachgerüstet. Dazu zählen beispielsweise elektronische Sitzplatzreservierung und Fahrgastinformationssysteme sowie

Steckdosen am Platz. Die Triebköpfe erhalten neue Drehgestellrahmen. Auch die Energieversorgung der Klimaanlage wird komplett dem aktuellen Stand der Technik angepasst.

Bis zu sieben Millionen Laufkilometer hat jedes der Fahrzeuge seit der Inbetriebsetzung inzwischen zurückgelegt. Die 59 Triebzüge werden für weitere zehn bis 15 Betriebsjahre fit gemacht.

ICN in Konstanz

Der Fahrplanwechsel in der Schweiz mit der Inbetriebnahme der ersten Etappe Bahn 2000 brachte für Konstanz eine bedeutende Verbesserung: Stündlich von 6.03 bis 19.03 verbinden Intercity-Neigezüge (ICN) die Stadt am Bodensee mit Zürich und Biel. Schon bisher gab es zwischen Konstanz und Zürich bis zu acht Direktverbindungen pro Tag mit herkömmlichem Rollmaterial; neu sind es 14 Zugpaare. Die Fahrzeit wird allerdings gegenüber den konventionellen Zügen auf dem Abschnitt bis Zürich nicht kürzer. Zusammen mit dem bestehenden Regionalzug-Angebot ergeben sich für Konstanz zwei Verbindungen pro Stunde nach Zürich.



Eisenbahnrevue 1/2005

Schiene Güterverkehr

Einen Luftfracht-ICE gibt es immer noch nicht

Konzepte und Studien von Hochgeschwindigkeitszügen (ICE, TGV) im Luftfrachtbereich gibt es schon seit einigen Jahren. So haben z.B. vor sieben Jahren die Transcare AG, der Flughafen Frankfurt und der Amsterdamer Airport Schiphol ein entsprechendes Schienenkonzept entwickelt. Die Ergebnisse sind noch heute relevant. Der Schwerpunkt lag dabei auf aktuellen und zukünftigen Produktionsmethoden, auf der Wettbewerbsfähigkeit und auf der Wirtschaftlichkeit für den Einsatz eines ICE-Freight.

Für die Abwicklung von Luftfracht auf der Schiene ist ein in die Flughafenlogistik integrierter Hochgeschwindigkeitszug optimal. Der Vorteil ist, dass es sich um einen Halbzug handelt, der jederzeit mit einem weiteren Halbzug gekuppelt werden kann. Das bedeutet, dass bei belegten Trassen im Tagesverlauf eine Ankupplung an Halbzüge im Reise-

zugbereich möglich ist. Andererseits kann mit Reisezuggeschwindigkeit sowohl am Tag als auch nachts Fracht befördert werden.

Die Be- und Entladetechnik lehnt sich vollständig an den Flugbetrieb an und kann direkt in die Logistikprozesse des Flughafens eingebunden werden (unter anderem Ausstattung der Bodengruppen mit Rollböden). Die Ladeeinheiten werden für den Flughafentransfer horizontal be- und entladen. Der Transfer in das/aus dem Luftfrachtterminal erfolgt voll automatisiert.

Zur Zeit existieren nur wenige Rail/Air Cargo-Terminals – beispielsweise in Frankfurt, Liège, Vatry und Madrid.

Verglichen mit dem Luftfracht-Ersatzverkehr auf der Straße wurden zur Berechnung von Kosten im Schienengüterverkehr für den ICE-Freight Durchschnittskosten errechnet, die etwas günstiger waren – bei schnellerer und besserer Leistung.

Bezogen auf die Anforderungen der Übernacht-Services im Expressgutsektor wurden beim Einsatz des Hochgeschwindigkeitszuges rund 20 Prozent höhere Kosten innerhalb der Netzwerke ermittelt – jedoch bei kürzeren Transportzeiten und höherer Zuverlässigkeit als beim Straßentransport. Im Vergleich zur Luftfracht wäre der Luftfracht-ICE allerdings billiger. Der Zug kann also auch hier wirtschaftlich und bei einem Entfernungsbereich zwischen 500 und 1500 km wettbewerbsfähig eingesetzt werden, da er Luftfrachttransporte substituieren kann, für die der Lkw zu langsam ist.

Etwas weiter auf diesem Gebiet sind derzeit vor allem die französischen Flughäfen-Airports von Paris (ADP) und Liège Airport. An den Planungen beteiligen sich die Französische und die Belgische Bahn sowie verschiedene Integratoren. Ziel ist die Verlagerung von Luftfracht (hier: Post- und Expressgüter) von der Straße auf das Hochgeschwindigkeitsschiennetz – nicht nur in der Nacht, sondern auch tagsüber. Innerhalb des TGV-Netzwerkes (mit Köln, London, Liège und Amsterdam) wurden für dieses Vorhaben bereits große Potenziale identifiziert, die sich durch die Anbindung von Frankfurt, Strasbourg, Basel-Mühlhausen und Mailand noch erhöhen ließen.

Eine solche auf verkehrsträgerübergreifenden Kooperationen beruhende Konzeption eines Hochgeschwindigkeitszugsystems zwischen Flughäfen und Expresszentren ist eine durchaus realistische Alternative und weitere Chance für nachhaltige und wirtschaftliche europäische Intermodalität – Offenheit und Unternehmergeist der Logistikbranche vorausgesetzt.

RAG verkauft Logistik an Railion

Railion Deutschland, Mainz, und RAG, Gladbeck, haben sich geeinigt: Rückwirkend zum 1. Januar übernimmt Railion die Schienenverkehrs- und Binnenschiffahrtsaktivitäten des Energie- und Chemiekonzerns. Sie waren bisher in der

RAG-Tochter „RAG Bahn und Hafen GmbH“, Gladbeck, und deren Beteiligung an der „DAP Barging BV“, Rotterdam, organisiert. Nach unbestätigten Angaben beträgt der Kaufpreis 85 Mio €.

Im Logistikgeschäft beschäftigt RAG rund 950 Mitarbeiter. Die Gesellschaft RAG Bahn und Hafen verfügt über 110 eigene Loks und 2300 eigene Wagen. Bewegt werden jährlich 48 Mio t. Dazu gehört ein 285 km langes Werkbahnnetz. An DAP Barging hielt RAG 55 %. Das Tochterunternehmen betätigt sich als Makler für Frachtraum auf Binnenschiffen in der Region Amsterdam, Antwerpen und Rotterdam.

Um den Auftrag hatte sich auch ein Konsortium um die Polnischen Staatsbahnen PKP beworben. Später entschied sich RAG die Verhandlungen allein mit PKP fortzusetzen. Dass Railion schließlich den Zuschlag erhalten hat, überrascht in der Branche nicht. Die DB bezieht große Mengen Energie von dem Konzern.

Railion sieht durch die Akquisition eine Stärkung der eigenen Position im Massengutgeschäft. Der Schienengüterverkehr des Konzerns wird davon profitieren.

DHL steigt in Kombiverkehr ein

Die Logistik-Tochter der Deutschen Post AG, DHL Express, steigt in den transeuropäischen Kombiverkehr Schiff/Schiene ein. In Kooperation mit der Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) betreibt DHL eine Zugverbindung von Lübeck-Travemünde nach Verona. Dadurch werde der Transport von rund 130 000 Tonnen Gütern im Verkehr zwischen Skandinavien nach Südeuropa von der Straße auf die Schiene verlagert. Der Zug verkehrt zwei Mal wöchentlich. Mit dem zusätzlichen Zug wird das bisherige Angebot für den Kombinierten Verkehr Schiff/Schiene zwischen dem Lübecker Hafen und Italien verdoppelt. Im Zielhafen werden sie auf die Bahn umgeladen und erst am Bestimmungsort von Zugmaschinen abgeholt. Damit verkürzt sich nach Angaben der LHG die Transportzeit von Südschweden nach Italien auf 36 Stunden.

DHL setzt übrigens in Deutschland einen Parcel-Intercity ein.

Die GRV meint, dass diese Verlagerung von der Straße auf die Schiene vor allem der Maut zu verdanken ist.

Zug verbindet Düsseldorf mit Rotterdam

Eine neue intermodale Zusanbindung zum Seehafen Rotterdam hat der Container Hafen Düsseldorf bekommen. Anfangs Januar 2005 ist der erste Zug des „Köln-Düsseldorf-Express“ eingelaufen. Der Zug fährt drei Mal pro Woche in Richtung und Gegenrichtung.

RoLa brach 2004 stark ein

Die Entwicklung bei der Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für den Kombinierten Verkehr war im vergangenen Jahr sehr unterschiedlich. Während das Kerngeschäft, der unbegleitete Kombinierte Verkehr, einen deutlichen Zuwachs erlebte, brach der Verkehr der Rollenden Landstraße (RoLa) ein. Kombiverkehr konnte rund acht Prozent mehr Container und Wechselbrücken befördern. Insgesamt wurden gut 750000 Sendungen gefahren. Ganz anders dagegen die RoLa. Der Verkehr brach um 58 Prozent auf nur noch 80000 Lkw-Einheiten ein. Das Gesamtaufkommen sank somit um sechs %. Dadurch, dass die Rola Dresden – Lovosice im Juni 2004 eingestellt wurde und die Ökopunkteregelung Ende 2003 entfiel, sodass die Rola Manchिंग – Brennersee um 46 % zurückging, ergibt sich der grosse Verlust bei der Rola.

In Österreich werden immer wieder neue RoLa eingerichtet.

Ganzzug Ludwigshafen-Wels/Wien

Am 17. Januar 2005 startete Kombiverkehr einen Ganzzug zwischen Ludwigshafen und Wels/Wien mit drei Abfahrten je Woche und Richtung. Die Züge verkehren im Nachtsprung.

Über Wels bestehen Anschlüsse an die Terminals Bludenz, Graz, Hall, Krems, Linz, Salzburg, St. Michael, St. Pölten, Villach und Wohlfurt sowie in die Slowakei (Bratislava, Kosice) und zu zahlreichen ungarischen Terminals. An Ludwigshafen sind die Häfen Hamburg, Lübeck und Rostock angeschlossen.

„Baltic Train“ fährt auch nach Italien

Die Kali-Transport Gesellschaft (KTG) baut ihr Schienenprodukt „Baltic Train“ aus. Am 10. Januar 2005 rollte der erste Zug zwischen Trento in Italien und Beisewörth (Hessen).

Geplant sind künftig drei Abfahrten pro Woche. Die Traktion kauft KTG bei TX Logistics ein. Anfangs werden überwiegend eigene Verkehre abgefahren, die zuvor auf der Straße liefen, heißt es seitens KTG. Ziel ist es aber, Drittkunden auf die Strecke zu locken.

Vom 24. Januar an verkehrt der „Baltic Train“ zudem zwischen Salzgitter und Bremerhaven. Die drei wöchentlichen Verlademöglichkeiten zielen auf Drittkunden ab. Hier arbeitet KTG mit den Verkehrsbetrieben Peine Salzgitter (VPS) zusammen.

Von bisher zwei auf drei Abfahrten hat KTG zudem die Verbindung zwischen Hamburg und Beiseförth intensiviert.

Connex-Gruppe steigt in Dortmund ein Stellung im Montantransport gefestigt

Die Connex Cargo Logistics GmbH, Berlin, erwirbt rückwirkend zum 1.7. 2004 von der ThyssenKrupp Stahl AG deren Beteiligung an der Dortmunder Eisenbahn GmbH (DE) von 50 %.

Um die gesetzlichen Anforderungen an die Trennung von Fahrweg und Betrieb zu erfüllen, wird die DE im Zuge der Transaktion aufgespalten:

Unter dem Traditionsnamen Dortmunder Eisenbahn GmbH firmiert künftig die Betriebsgesellschaft, an der Connex 65 % und die Dortmunder Hafen AG 35 % hält. Die Hafen AG wird dann mit 81 % Mehrheitseigentümer der neuen DE Infrastruktur GmbH, während Connex die restlichen 19 % übernimmt.

Bei der Dortmunder Eisenbahn handelt es sich um eine der größten nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Damit festigt Connex die eigene Stellung im Güterverkehr. Potenzial sieht Dr. Christian Kuhn, Geschäftsführer von Connex Cargo Logistics, im Stahlverkehr. In diesem Markt sei Connex schon stark vertreten.

Die DE hat 2004 mit 230 Mitarbeitern und 34 Lokomotiven rund 16 Mio t befördert und 25 Mio € umgesetzt. Connex Cargo Logistics hat im Jahr 2004 mit rund 200 Mitarbeitern und 50 Lokomotiven 5,8 Mio t befördert und einen konsolidierten Umsatz von geschätzt 35 Mio € erzielt. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem regionalen Güterverkehr und dem Fernverkehr.

Rail4Chem fährt von Rotterdam nach Brescia



Rail4Chem hat am 13. Dezember 2004 die neue Containerzugverbindung zwischen dem holländischen Rotterdam und Brescia in Norditalien aufgenommen. Der Direktverkehr durch vier europäische Länder ist das bislang grösste Projekt des Essener Unternehmens. Gefahren werden fünf Zugpaare pro Woche; Abfahrt in Rotterdam ist jeweils abends von Montag bis Donnerstag und am Samstag.

Grundsätzlich verkehren die Züge ohne Verkehrshalte, nur

im niederländischen Wageningen wird eine ab dem dortigen Terminal eingesetzte Wagengruppe getrennt beziehungsweise in die Züge eingestellt. Die Fahrzeit auf der gut 1300 km langen Strecke beträgt 28 Stunden, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 46 km/h entspricht. Die Einsatzleitstelle der Rail4Chem steuert und überwacht die Züge.

Railion in Norditalien

Railion (Güterbahn der DB AG) hat im Juni 2004 die private italienische Eisenbahngesellschaft Strade Ferrate del Mediterraneo (SFM) zu 95 % übernommen. Das Unternehmen verfügt mittlerweile über fünf moderne Vossloh-Diesellokomotiven mit der Aufschrift „Railion“. Die neuen Lokomotiven sind zwar bei der SFM immatrikuliert, tragen aber grosse Railion-Aufschriften. (m r)



Railion-Lokomotive G 2000.03 SF in Chiasso

Stinnes erweitert Skandinavien-Geschäft

Die DB-Tochter Stinnes hat mit der ScandFibre Logistics, dem Logistik-Partner der schwedischen Papierindustrie, einen langjährigen Transport-Rahmenvertrag mit einem jährlichen Schienentransportvolumen von 1,4 Mio Tonnen abgeschlossen. Die Transporte – hauptsächlich Verpackung- und Kartonpapiere sowie Schnittholz – werden von der Stinnes-Güterbahn Railion und der schwedischen Green Cargo abgewickelt. Stinnes übernimmt erstmals die Gesamtverantwortung für die Schienentransporte bereits ab dem schwedischen Rangierbahnhof Hallsberg. Wöchentlich werden 20 bis zu 2000 t schwere Ganzzüge von Hallsberg nach Maschen bei Hamburg fahren; daneben pendeln wöchentlich fünf Ganzzüge zwischen Hallsberg und Malmö. Für die Zukunft sind Direktzüge nach Italien sowie eine verbesserte Auslastung der Rückläufe vorgesehen.

Schienenbahnverkehr

Gericht: Nahverkehrsallianz von DB Stadtverkehr und Üstra ohne Auflagen möglich

Oberlandesgericht Düsseldorf gibt Ende Dezember 2004 der Beschwerde von Deutscher Bahn und Üstra statt. Kartellrechtliche Nebenbestimmungen für intalliance AG in Hannover wurden aufgehoben.

Die Deutsche Bahn und die Üstra haben sich vor Gericht gegen das Bundeskartellamt durchgesetzt. Das Oberlandesgericht (OLG) Düsseldorf gab einer Beschwerde gegen kartellrechtliche Nebenbestimmungen in Bezug auf die „intalliance AG“ in Hannover statt. Die Richter des Kartellsenats hoben die Nebenbestimmungen auf, unter denen das Bundeskartellamt die Gründung des von DB Stadtverkehr, Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe und Nord LS gemeinsam geführten Unternehmens freigegeben hatte. Die Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof wurde zugelassen.

Im Rahmen der Fusionskontrolle hatte das Bundeskartellamt seine Genehmigung für die Gründung der intalliance AG vor einem Jahr an mehrere Bedingungen geknüpft. Dazu zählte unter anderem, dass im Großraum Hannover bis Ende 2006 mindestens 30 Prozent aller Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr und bis Ende 2009 mindestens 50 Prozent aller Linienbusverkehre im Wettbewerb neu vergeben sein müssen. Mit Rechtskraft der Gerichtsentscheidung sind die Nebenbestimmungen damit gegenstandslos.

Nach Auffassung der Richter lagen keine Untersagungsvoraussetzungen vor, weswegen die Kartellbehörde nicht berechtigt gewesen sei, die Freigabe mit Nebenbestimmungen zu versehen. Der Kartellsenat folgte damit nicht dem Bundeskartellamt, das von einem engen regionalen Markt im Bereich des ÖPNV ausgegangen war.

Der Richterspruch schafft zugleich verlässlichere Rahmenbedingungen für die Deutsche Bahn, die in Allianzen mit kommunalen Verkehrsunternehmen gezielt Chancen in ihrem neuen Geschäftsfeld Stadtverkehr nutzen will. In gleicher Weise profitieren von der Entscheidung des Oberlandesgerichts auch andere Verkehrsunternehmen, die eigene Beteiligungsstrategien nach integrierten Betreibermodellen mit kommunalen Verkehrsunternehmen verfolgen.

Die intalliance AG im Großraum Hannover ist seit Januar 2004 der erste integrierte Systemanbieter für Nahverkehrsdienstleistungen in Deutschland, der über die gesamte Produktpalette verfügt. Dies ist aus Sicht der Bahn ein ziel führendes Geschäftsmodell für die Zukunft, um auch in Zeiten rückläufiger öffentlicher Mittel kundenfreundliche und gleichzeitig wirtschaftliche Lösungen für den ÖPNV in Ballungsgebieten und in der Fläche anbieten zu können. Als Partner führen DB Stadtverkehr mit dem S-Bahn-System und Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG mit

Stadtbahnen und Bussen (je 40%) sowie die Nord LS als Finanzinvestor (20%) die Intalliance AG gemeinschaftlich. Das Gemeinschaftsunternehmen mit rund 2200 Beschäftigten betreibt 46 S-Bahnen, 318 Stadtbahnen und 138 Busse. Die Intalliance AG ist damit Bestandteil der DB-StadtverkehrGruppe, einem überregionalen Netzwerk lokal verankerter Stadtverkehrsgesellschaften zum gegenseitigen Austausch von Kompetenzen und Erfahrungen zum Nutzen von Fahrgästen und Aufgabenträgern.

Stilllegungsstatistik des Eisenbahnbundesamtes (EBA)

Seit Oktober 2004 stellt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) auf seiner Homepage www.eba.bund.de in der Rubrik „Service“ eine Liste aller seit 1. Januar 1994 nach § 11 AEG stillgelegten Eisenbahnstrecken der Eisenbahninfrastruktur des Bundes (und somit der DB Netz AG) bereit. Die Liste ist nach den Stilllegungsdaten geordnet.

In der achtseitigen Liste sind insgesamt 430 Stilllegungsverfahren aufgeführt, die 4711 Streckenkilometer betreffen – das sind deutlich über 10% der im Jahr 1993 noch vorhandenen Streckennetzlänge in Deutschland. Aus der Liste geht allerdings nicht hervor, ob bei einzelnen Strecken nach der Stilllegung ein Weiterbetrieb im örtlichen Güterverkehr als Bahnhofsneben- oder Anschlussgleis erfolgt.

Einzelne Strecken wurden nach der Stilllegung zwischenzeitlich wieder in Betrieb genommen; auch dies ist nicht gesondert vermerkt, ändert aber an der Grundaussage des umfangreichen Verlustes an Eisenbahninfrastruktur nichts.

Marschbahn Hamburg – Sylt geht an die NOB

Eines der bedeutendsten Themen der letzten Zeit war in Schleswig-Holstein die Ausschreibung und Vergabe der Marschbahn ab Dezember 2005 an die Nord-Ostsee-Bahn (NOB). Die NOB ist sehr deutlich unter dem Zuschussbetrag geblieben, den die DB AG zur Zeit für den Betrieb der Strecke erhält. Die NOB hat die Ausschreibung weniger auf der Kosten- als auf der Erlösseite gewonnen.

Bahn Niebüll – Flensburg

Ein Bus-Unternehmen aus der Region hat ein Schnellbusprojekt gestartet. Dieses Projekt wird in Schleswig-Holstein ohne Zuschüsse wirtschaftlich betrieben. Ein vergleichbarer SPNV würde sicherlich in einem Zuschussbereich von deutlich über fünf €/Zugkm liegen, wovon der größte Teil durch Infrastrukturkosten beeinflusst wird.

Deswegen verfolgt (aus einem Interview mit Bernhard Wewers, dem Leiter der Landesweiten Verkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein im Dezember 2004) das Land Schleswig-Holstein schon lange den Weg, über neue Formen der Schieneninfrastruktur nachzudenken. Die Infrastruktur sei

Sache des Staates. Wir meinen, dass der Bund dafür sorgen muss, dass die Bundesinfrastruktur in Bundeshoheit bleibt. Wir möchten gern die Landesinfrastruktur, die regionalen Strecken und deren Bahnhöfe, in eine neue Trägerschaft überführen. Wir glauben, dass wir dadurch die Infrastruktur besser finanzieren können, und wir glauben, dass wir mehr Anreize für neue Unternehmen, mehr zu fahren, schaffen können. Als Beispiel sehen wir die Strassenorganisation, wo es Landesstrassen und Bundesstrassen, die von den Ländern verwaltet werden, gibt. Warum sollte man kein ähnliches Modell für die Schieneninfrastruktur einführen können?

(Vergleiche auch den Beitrag am Anfang des Kapitels Infrastruktur)

Die GRV meint, dass solche Überlegungen, die auch in anderen Ländern angestellt worden sind, sich so nicht lösen lassen. Die Bahn ist etwas anderes als die Strasse. Würde man unterstellen, dass der Bund auch die Fernstrecken der DB, ähnlich wie bei den Bundesautobahnen verfahren wird, in Auftragsverwaltung an die Länder vergeben würde, so müssten dann die Länder auch in die Trassenvergabe einbezogen werden. Das würde einen fast unmöglichen Kordinierungsaufwand auslösen. Und was würde aus der Betriebsführung und einem einheitlichen Fahrplan werden, die zu den unverzichtbaren Aufgaben des Netzes gehören?

DB gewinnt Sauerlandnetz

Die Zweckverbände Ruhr-Lippe (ZRL) und Verkehrsverbund RheinRuhr (VRR) haben einen Preis- und Qualitätswettbewerb für den künftigen Betrieb des Schienenverkehrs im „Sauerland-Netz“ durchgeführt (europaweite Ausschreibung); den Zuschlag erhielt die DB Regionalbahn Westfalen GmbH.

Insgesamt geht es um eine jährliche Verkehrsleistung von knapp 3 Mio Zugkm. Dabei werden neue Dieseltriebwagen der Baureihe VT 648 Coradia Lint zum Einsatz kommen. Die Vertragslaufzeit beträgt 12 Jahre. Das Gesamtvolumen des Auftrages beläuft sich auf ca. 350 Mio €.

Bayern: Neuer Verkehrsvertrag und weitere Ausschreibungen

Der Freistaat Bayern und die DB AG haben am 5. November 2004 in München einen neuen Verkehrsdurchführungsvertrag abgeschlossen. Er garantiert der Bahn zwischen Aschaffenburg und Berchtesgaden bis 2013 Nahverkehre im Umfang von zunächst 98 Millionen Zugkilometern jährlich. Der Freistaat nimmt für die Gesamtlaufzeit Bestellerentgelte von rund 8 Mrd € in die Hand.

Noch stärker ins Rollen kommt künftig der Wettbewerb auf Bayerns Schienen. Innerhalb der nächsten zehn Jahre wird der Freistaat 13 Strecken und Netze im Umfang von über 31 Millionen Zugkilometern sukzessive ausschreiben. Das

sind knapp ein Drittel der Nahverkehrsleistungen, die von der DB AG in Bayern derzeit gefahren werden. Bayerns Verkehrsminister Otto Wiesheu und Bahnchef Hartmut Mehdorn unterzeichneten darüber hinaus eine bisher bundesweit einmalige Rahmenvereinbarung zur Zukunft des Schienenverkehrs im Freistaat, die ein grosses Volumen an Infrastrukturinvestitionen umfasst.

In der Rahmenvereinbarung sind die wichtigsten Schienenprojekte in Bayern für den Fern- und Regionalverkehr sowie die S-Bahnen verbindlich vereinbart. Damit ist zum Beispiel die Verbesserung der S-Bahn-Systeme in den Räumen München und Nürnberg auch zeitlich fest geregelt. Bei einigen wichtigen Projekten des Fernverkehrs in Bayern musste hingegen wegen der eingeschränkten Bundesmittel auf verbindliche Zeitpläne verzichtet werden. Dessen ungeachtet haben sich die Vertragspartner DB AG und Freistaat gegenseitig verpflichtet, alles in ihrer Macht stehende zur Realisierung dieser Projekte zu unternehmen.

Bei wichtigen Massnahmen wollen Bayern und die DB AG künftig eine kontinuierliche gemeinsame Projektüberwachung betreiben. Die jeweilige Projektleitung ist sowohl dem Konzernvorstand der DB AG als auch dem Freistaat gegenüber unmittelbar verantwortlich. „Das gibt den nötigen Druck und mehr Zug, um die Projekte zeitgerecht umzusetzen“, so Wiesheu.

Das Thema Qualitätsverbesserung ziehe sich wie ein roter Faden durch die Vertragsinhalte, betonte der bayerische Verkehrsminister: „Das fängt beim verstärkten Wettbewerb an und geht über die zugesagten Fahrzeuginvestitionen der DB AG bis hin zu den insgesamt strengeren Pünktlichkeitsanforderungen an die Bahn.“ Die Schwellenwerte für die Pünktlichkeit bei den Nahverkehrszügen sind zwar wegen zahlreicher Baumassnahmen bis 2006 herabgesetzt, erreichen dann wieder das bisherige Niveau und werden ab 2008 weiter verschärft. Bei den Schienenfahrzeugen verpflichtet sich die Bahn, in den kommenden Jahren 675 Mio in die Modernisierung des Fuhrparks zu stecken.

Im Tarifbereich hat der Freistaat den Fortbestand des Bayern-Tickets und auch des neuen Bayern-Tickets Single über die gesamte Laufzeit des Vertrags gesichert.

Der neue Verkehrsdurchführungsvertrag, der 2004 knapp 97,5 Mio Zugkilometer umfasst, tritt rückwirkend zum 1. Januar 2003 in Kraft und gilt bis 2013. Eine Ausnahme gilt für die S-Bahnen in München und Nürnberg. Dort garantiert die Einigung mit der DB Regio die Leistungen bis 2017. Grund für diesen längeren Zeitraum sind die enormen Investitionen, die die DB AG in beiden Regionen unternehmen muss. Dafür benötigt sie Planungssicherheit. Das Fahrzeuginvestitionsprogramm, das DB Regio Bayern und der Freistaat je zur Hälfte finanzieren, hat einen Umfang von 675 Mio €. 90 Fahrzeuge für die S-Bahn München wurden bereits im Vorgriff auf diesen Vertrag beschafft; für die S-Bahn Nürnberg sind 42 neue Triebzüge vorgesehen.

Erstmals erhält die Bahn vom Freistaat für die S-Bahn-

Leistungen einen geringeren Kilometerzuschuss als für die Regionalzüge.

S-Bahnverkehr in Hamburg an DB AG vergeben

Die Freie Hansestadt Hamburg hat Anfang Dezember 2004 die Bedienung des S-Bahnnetzes nach einem Verhandlungsverfahren ohne vorherige Vergabebekanntmachung an die DB-Tochter S-Bahn-Hamburg GmbH vergeben. Der Vertrag regelt die Bereitstellung von Leistungen im Bahnverkehr und hat eine Laufzeit bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 und einen geschätzten Gesamtwert von rund 708 Mio €.

Der Umfang des Verkehrsangebots betrug im Jahr 2002 rund 12,7 Mio Zugkm und kann bis zum Fahrplanwechsel 2009/2010 auf bis zu 12,0 Mio. Zugkm reduziert werden. Das Angebot wird für jede Fahrplanperiode einvernehmlich fortentwickelt. Die vereinbarten Verkehrsangebote werden gemäß dem gültigen Kooperationsvertrag mit der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) erbracht. Die wesentlichen Teile der bestellten Verkehrsangebote laufen zum Ablauf der Fahrplanperiode 2009 aus und werden anschließend im Wettbewerb vergeben.

Metronom fährt RE-Züge Uelzen – Göttingen in Niedersachsen

Die metronom Eisenbahngesellschaft mbH aus Uelzen wird ab Dezember 2005 die RE-Züge zwischen Uelzen und Göttingen fahren. Dies hat der Verkehrsausschuss des Landes beschlossen. DB Regio hat sich nicht direkt beworben, sondern nur über die Intalliance AG, an der neben der DB Regio AG (40 %) noch die hannoversche Üstra (40 %) und die Nord-LB (20 %) Anteile hält. Nach Informationen, der hannoverschen Medien soll das Metronom-Angebot um 1,5 Mio € pro Jahr günstiger ausgefallen sein.

DME verliert ihre einzige Strecke

Nur fünf Jahre währte der SPNV-Betrieb der Dortmund-Märkischen Eisenbahn (DME), einer Tochtergesellschaft der Dortmunder Stadtwerke und der Märkischen Verkehrsgesellschaft. Die DME hatte im Dezember 1996 die erste Ausschreibung im Ruhrgebiet gewonnen, die von den zuständigen SPNV-Zweckverbänden Rhein-Ruhr (VRR) und Ruhr-Lippe (ZRL) als Pilotprojekt durchgeführt worden war. Am 30. Mai 1999 übernahm die DME den Betrieb der Volmetalbahn Dortmund – Hagen – Lüdenscheid (RB 52, KBS 434). Die DME setzte hier vier dreiteilige Talent-Triebwagen ein.

Die Volmetalbahn wurde im Jahr 2002 zusammen mit den Strecken RE 57 Dortmund Winterberg, RB 53 Dortmund – Iserlohn und RB 54 Unna – Neuenrade als Bestandteil des

„Sauerland-Netzes“ erneut ausgeschrieben. Ende 2002 erhielt die DB Regionalbahn Westfalen GmbH, Münster, den Zuschlag. Die jährliche Verkehrsleistung von knapp 3 Mio Zugkilometer erbringen seit dem 12. Dezember 2004 21 neue Dieseltriebwagen der Baureihe VT 648 Coradia LINT. Während die übrigen Strecken bereits vorher von der DB AG betrieben wurden – hier kamen unter anderem die Baureihen 624 und 628 zum Einsatz – bedeutet dies für die Volmetalbahn einen erneuten Betreiberwechsel zurück zur DB AG.

Reaktivierung Frankenberg – Korbach

Die Reaktivierung der Strecke Korbach – Frankenberg, die im Nordwesten des Bundeslandes Hessen liegt, ist einen Schritt weiter vorangekommen. Wie der hessische Verkehrsminister Alois Rhiel Anfang November 2004 mitteilte, haben sich alle beteiligten DB-Tochtergesellschaften dafür ausgesprochen, das Projekt zu realisieren. Durch die Reaktivierung der Strecke soll eine zweistündliche Verbindung von Marburg nach Brilon Wald geschaffen werden, die abschnittsweise auf einen Stundentakt verdichtet wird.

Die Kosten werden auf 25 Mio € beziffert. Etwa 75 % der Investitionskosten werden von der Kurhessenbahn aus Mitteln des Bundes finanziert. Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) und die Kurhessenbahn – eines der vier Regio-Netze der DB AG – haben bereits einen Entwurf des Planungs-, Bau- und Finanzierungsvertrages vorgelegt, der nun verhandelt werden muss. Ausserdem stehen noch entsprechende Beschlüsse der beteiligten Verbände (NVV und Rhein-Main-Verkehrsverbund) und der Kommunen aus. Innerhalb eines Jahres soll eine Kosten-Nutzen-Analyse erstellt werden.

Die Strecke Frankenberg – Korbach wurde 1987 für den Personenverkehr und in den Folgejahren für den Güterverkehr stillgelegt. Die Gleisanlagen zwischen Korbach und Frankenberg sind jedoch noch vorhanden.

PKP ab Görlitz, DB bis Zgorzelec

Als Ersatz für die entfallenden Interregio Dresden - Görlitz - Wroclaw fahren die DB Regio beziehungsweise die Polnische Staatsbahn (PKP) seit dem 12. Dezember 2004 täglich je zwei Zugpaare über den Grenzübergang Görlitz / Zgorzelec. In Görlitz besteht Anschluss von und nach Dresden. Die DB Regio verlängert gemäss Online-Fahrplan ein Regionalbahnzugpaar Dresden Görlitz bis Zgorzelec und bietet ein weiteres Regionalbahn-Zugpaar Görlitz – Zgorzelec an.

RÜKB mit neuem Eigentümer

Die Rügensch Kleinbahn (RÜKB) hat einen neuen Eigentümer. Mit Wirkung vom 30. November 2004 gingen sämtliche Geschäftsanteile an der RÜKB vom bisherigen Eigentümer Bernhard van Engelen an Hermann Schöntag über. Schöntag ist Verleger der Monatszeitschrift „Modell-eisenbahner“, hat aber nach eigenen Angaben bereits seit den achtziger Jahren ausgiebige Erfahrungen beim Betrieb und Aufbau einer touristisch orientierten Schmalspurbahn gesammelt.

In letzter Zeit gab es Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Land und der Bahn über die Verwendung von Fördermitteln. Das Land verlangt eine Rückzahlung von unrechtmässig verwendeten Mitteln und behält aktuell deswegen einen Teil des monatlichen Bestellerentgeltes zurück. Deswegen haben die Mitarbeiter nur noch einen Teil des Lohnes bekommen, was der neue Eigentümer aber nun nachgezahlt hat. Mittel- und langfristig möchte der neue Eigentümer mit erheblichen Investitionen die Schmalspurbahn noch attraktiver und leistungsfähiger machen. Geplant sind u.a. die Ergänzung des Lok- und Wagenparks mit weiteren Fahrzeugen sowie die Vergrößerung der Werkstattkapazitäten und von entsprechenden Unterstellmöglichkeiten.

Abellio neuer Betreiber der Emscher-Ruhr-Linien in NRW

In seiner Sitzung am 25.11.04 erteilte der Vergabeausschuss des Verkehrsverbundes RheinRuhr (VRR) dem Essener Unternehmen Abellio GmbH den Zuschlag für den Betrieb des „Emscher-Ruhr-Linien-Netzes“ ab 11.12.2005. Dieses Netz umfasst die Linien

- RB 40 „Ruhr-Lenne-Bahn“
Essen – Bochum – Witten – Hagen und
- RB 46 „Nokia-Bahn“ Bochum – Gelsenkirchen.

Die Regionalbahn RB 46 wurde für eine Vertragslaufzeit von 12 Jahren vergeben – vom Fahrplanwechsel 2005 bis Ende 2017. Für die Regionalbahn RB40 beträgt die Vertragslaufzeit aus verfahrensrechtlichen Gründen lediglich zwei Jahre bis Ende 2007. Insgesamt umfasst das Emscher-Ruhr-Linien-Netz eine jährliche Leistung von etwa 1 Mio Zugkilometer.

Bei der Vergabeentscheidung war nicht allein der Preis ausschlaggebend, zu 30 % wurden im Sinne der Fahrgäste Themen wie Qualität und Innovation zugrunde gelegt. So werden beispielsweise auf der „Ruhr-Lenne-Bahn“ 100 % aller Züge von Servicepersonal begleitet.

25 Jahre VRR

Am 1.1.2005 feierte der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr seinen 25. Geburtstag. Seit einem Vierteljahrhundert stellt er seine Kompetenz in den Dienst eines leistungsstarken und kundennahen ÖPNV und hat dabei als inzwischen grösster

Verkehrsverbund Europas mit innovativen Ideen und Konzepten vielfach Massstäbe gesetzt.

(Der VRR meldet im November, dass der kontrollierte Einstieg vorne in den Bussen mehr Fahrgeld bringt.)

PEG gewinnt Wettbewerb im Westmünsterland

Am 12.12.04 hat die Prignitzer Eisenbahn (PEG) die SPNV-Leistungen auf der Strecke Dortmund – Coesfeld – Gronau – Enschede (Westmünsterlandbahn) übernommen. Bombardier-Triebwagen des Typs „Talent“ haben die DB-Regio-Triebwagen der Baureihe 624 abgelöst. Insgesamt hat die PEG bei Angel Trains elf dreiteilige Fahrzeuge beschafft, die im PEG-Werkstattstützpunkt in Mülheim-Styrum beheimatet werden.

Die Betriebsaufnahme der PEG auf der Westmünsterlandbahn ist das Ergebnis eines in den Jahren 2001/2002 unter Federführung des Zweckverbandes SPNV Münsterland (ZVM) europaweit durchgeführten Wettbewerbsverfahrens. Das Verfahren hat der ZVM gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und dem Zweckverband Ruhr-Lippe sowie den niederländischen Partnern Gemeinde Enschede und Provincie Overijssel durchgeführt. Erstmals wurde ein Wettbewerbsverfahren mit insgesamt fünf Aufgabenträgern aus zwei Ländern durchgeführt.

Im Zuge des Verfahrens hatten sich insgesamt sieben Verkehrsunternehmen beworben und Angebote für die Verkehrsleistungen abgegeben. Die PEG konnte sich gegen die anderen Bewerber durchsetzen und wurde mit dem Betrieb für sieben Jahre beauftragt. Insgesamt werden auf der 105 km langen Strecke jährlich 1,2 Mio Zugkilometer zurückgelegt, davon rund 60 000 Zugkm in den Niederlanden. Der Verkehrsvertrag stellt strenge Anforderungen: Der von den Aufgabenträgern geforderte Pünktlichkeitsgrad wird von 95 % auf 98 % erhöht, wobei die zulässigen Verspätungsminuten von fünf auf drei Minuten gesenkt werden. In einigen Zügen ein Verpflegungsangebot.

Odenwaldbahn geht an VGF und Rurtalbahn

Die Bietergemeinschaft aus Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) und Rurtalbahn ging Ende 2004 für zehn Jahre den Betrieb der Odenwaldbahn in Südhessen übernehmen. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hat im Juli 2004 den Verkehr auf fünf SPNV-Linien und zwar die Strecken Frankfurt/M. – Hanau – Erbach und Frankfurt/M. – Darmstadt – Erbach – Eberbach ausgeschrieben. Für den Verkehr stellt der RMV bzw. das Tochterunternehmen Fahrzeugmanagement Region Frankfurt Rhein/Main GmbH (fahma) 22 Triebwagen des Typs „Iltino“, die derzeit bei Bombardier Transportation in Hennigsdorf gebaut werden, zur Verfügung.

Bis zur Betriebsaufnahme im Dezember wurde die Odenwaldbahn modernisiert. Für insgesamt 72,7 Mio € werden ein ESTW im Bahnhof Wiebelsbach-Heubach erstellt sowie mehrere Bahnübergänge modernisiert. Die Finanzierung wird überwiegend (ca. 59,4 Mio €) aus Bundesmitteln geleistet, die DB AG stellt ca. 9,3 Mio €, das Land Hessen ca. 2,6 Mio € und die Kommunen an der Strecke ca. 1,0 Mio € zur Verfügung, der Restbetrag betrifft Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Zusätzlich trägt das Land über 3 Mio. € an Investitionsfolgekosten. Abgeschlossen sein sollen alle Arbeiten Ende 2007.

Andere Verkehrsträger

Die Maut

Über die Maut ist in letzter Zeit so viel geschrieben worden, so dass sich die GRV schon aus Platzgründen zurückhält.

Die Maut ist nunmehr zum 1.1.05 in Betrieb gegangen. Grössere Ausfälle hat es nicht gegeben, auch die Zahl der Mautpreller hält sich in Grenzen; lediglich das Ausweichen auf die mautfreien Bundesstrassen hat sich verschiedenen Orts unliebsam bemerkbar gemacht. Deshalb wird ernsthaft überlegt, die Bundesfernstrassen allgemein oder nur stark genutzte Abschnitte in die Maut einzubeziehen.

Fast jeder vierte Lkw beanstandet

Deutsche Fahrzeuge schneiden schlechter ab als ausländische

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat im vergangenen Jahr 642 436 in- und ausländische Lkw (rund 7000 weniger als 2003) kontrolliert. Davon wurden 143 297 beanstandet. Damit erhöhte sich die Beanstandungsquote von 21,5 auf 22,3 %. Dabei lag die Quote bei den deutschen Lkw – wie in Vorjahren – höher als bei den ausländischen.

Festgestellt wurden 213 592 Verstöße gegen die unterschiedlichen Rechtsgebiete. Mit 146 814 Zuwiderhandlungen entfiel dabei der weitaus größte Anteil auf Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten.

Wegen akuter Gefährdung untersagte das BAG in 15 861 Fällen die Weiterfahrt. In 11566 Fällen wurden von ausländischen Fahrern Sicherheitsleistungen auf zu erwartende Bussgelder in Höhe von 1,6 Mio. € erhoben.

Die GRV meint, dass die Überschreitung von Lenk- und Ruhezeiten Einfluss auf die Wettbewerbssituation von Schiene und Strasse hat. Bei der Bahn gibt es dank geregelter Dienstpläne solche Verstöße nicht.

Umweltkosten über die Maut anlasten

Aus einem Interview der DVZ mit Prof. Andreas Troge, Präsident des Umweltbundesamtes

DVZ: Was wollen Sie mit der Erhöhung der Maut bewirken?

Troge: Die Wegekosten betragen nach Berechnungen im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums auf Autobahnen 15 Cent/km und auf Bundesstraßen 40 Cent/km. Dies rechtfertigt allein eine für alle Bundesfernstrassen geltende Maut von 20 Cent/km. Die Anlastung der Umweltkosten würde zu einer weiteren Erhöhung von 10 Cent/km führen. Wir wollen damit bewirken, dass die Nutzer und letztlich die Abnehmer der transportierten Güter die vom Strassengüterverkehr verursachten Kosten einschliesslich der Kosten für die Umweltschäden bezahlen. Das würde zu Anpassungsreaktionen führen. Die wirtschaftliche Verteilbarkeit der Güter über längere Distanzen mit erheblichen Umweltbelastungen würde reduziert. Ich sage allerdings auch deutlich: Die Lkw-Maut als reines Preissignal kann nur einen Anstoss geben. Wir müssen allen Beteiligten Reaktionsmöglichkeiten einräumen. Dazu zählt zum Beispiel das Ausweichen auf leistungsfähige Angebote des Schienengüterverkehrs.

DVZ: ... die es längst nicht in allen Bereichen gibt.

Troge: Aber es gibt Bewegung. Zum Beispiel verhandeln die Bahnen über haltefreie Überleitungen über die Grenzen. Es liegt im Interesse der Bahnen, die langen Distanzen mehr für sich zu beanspruchen und dort grössere Güterverkehrsanteile aufzunehmen.

DVZ: Mit anderen Worten: Mit Hilfe der Verteuerung des Lkw soll die Güterbahn auf die Beine kommen. Das würde allerdings nur dann funktionieren, wenn die Bahnen Preispielräume durch die Verteuerung der Strasse nutzen würden, um Güter auf die Schiene zu holen. Es ist aber eher anzunehmen, dass sie ihrerseits die Preise anheben, um ihre knappen Margen zu verbessern.

Troge: ... Die Bahnen werden teurer werden – ob sie aber im Vergleich zur Strasse teurer werden ist eine andere, entscheidende Frage.

DVZ: Würde der Einsatz von Mitteln zur Ertüchtigung von Schiene und Wasserstrasse aus diesen Verkehrsträgern nicht Kostengänger der öffentlichen Hand machen, die ihre Wegekosten nicht mehr tragen?

Troge: Diese Sichtweise ist überraschend. Auf der Strasse haben wir erst seit dem 1.1.2005 den Versuch, den Nutzern einen Teil ihrer Wegekosten anzulasten. Die Bahn trägt seit der Bahnreform ihre Wegekosten über die Trassenpreise ...

DVZ: ... oder sie versucht es zumindest.

Troge: Sie hat auf jeden Fall ihre Wegekosten zu kalkulieren. Es gibt gute Gründe, einen Teil der Lkw-Maut für die Bahn zu nehmen. Erstens werden die Strassen bisher als Gemeingut betrachtet und kostenlos zur Verfügung gestellt. Der zweite Grund ist der seit Jahrzehnten aufgestaute Investitionsbedarf bei der Schiene, der eine Ausweitung der Bahnen behindert ...

Deshalb kann ich mir eine sich selbst tragende Bahn ebenso wie einen Lkw-Verkehr, der seine Nutzungskosten trägt, letztlich nur im europäischen Verbund vorstellen. Aber einer muss anfangen ...

DVZ: Letzte Frage. Brauchen wir eine Besteuerung des Flugbenzins?

Troge: Aber sicher. Kerosin ist der einzige Treibstoff, der eine generelle Ausnahme von der Mineralölsteuer bekommt. Das ist schon unter Gleichbehandlungsgrundsätzen nicht einzusehen. Der zweite Punkt ist: Der Flugverkehr ist international und national der expansivste Bereich – auch im Frachtverkehr. Es macht keinen Sinn, bei anderen Verkehrsträgern im Detail Verbesserungen zu bekommen, wenn wir im Flugverkehr ein grosses Loch im Ballon zulassen. Dann steigt der Klimaschutz nicht. Es ist die große Aufgabe, international eine solche Kerosinbesteuerung hinzubekommen.

DB Magnetbahn GmbH

Die Vorbereitungsarbeiten für die Magnetbahn in München werden bei der Deutsche Bahn AG gebündelt. Dafür übernimmt der Konzern den Anteil des Landes Bayern an der Bayerische Magnetbahn Planungsgesellschaft (BMG) (50%), womit die BMG dann eine 100-prozentige Tochter der DB ist. Gleichzeitig wird das Unternehmen in DB Magnetbahn GmbH umbenannt. Sie soll im ersten Quartal 2005 arbeitsfähig sein. Weiter wird die DB Magnetbahn GmbH die Teststrecke im Emsland betreiben.

Projekt Warnowtunnel droht Konkurs

Das erste deutsche mautpflichtige Verkehrsbauwerk, der Warnowtunnel, wird nicht ausreichend genutzt, damit der Kapitaldienst geleistet werden kann. Auf Basis derzeitiger Zusagen soll das Bankenkonsortium, das von der australischen Macquarie-Bank angeführt wird, die Zahlungsunfähigkeit des Projektes Ende 2005 oder Anfang 2006 für unvermeidbar halten.

Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe sagte dazu, die Einnahmen seien offenbar falsch kalkuliert worden. Daraus müssten jetzt Konsequenzen gezogen werden. Für die kommenden Tage erwarte er einen Vorschlag für eine modifizierte Gebührenregelung. Danach sollen vor allem Lkw den Tunnel zu einem niedrigeren Mautsatz benutzen können. Laut „Ostsee-Zeitung“ drängen die Banken nun darauf, dass die Stadt Rostock Verkehrsbeschränkungen verhängt. Dazu gehören vermutlich neue Geschwindigkeitsbeschränkungen und der Rückbau mehrspuriger Straßen, um den Tunnel attraktiver zu machen.

Die GRV meint, dass die Lkw den mautpflichtigen Tunnel umfahren, ist die eine Sache, die andere ist, dass diese durch Geschwindigkeitsbeschränkungen und Strassenrückbauten gezwungen werden sollen, den Tunnel zu nutzen. Das wird wenig helfen, die LKW versuchen eben Mautgebühren zu sparen.

Flugbenzin – Kerosin

Der Verbrauch von Kerosin im gewerblichen Luftverkehr ist weltweit steuerfrei – das regelt ein 1944 in Chicago geschlossenes Abkommen der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde. Umweltschützer fordern, die Vereinbarung zu ändern – oder einen deutschen Alleingang: Bei der Steuerbefreiung handele es sich nämlich um eine unnötige Subvention. Und keine kleine, denn laut Deutschem Institut für Wirtschaftsforschung liegen die Steuerausfälle hierzulande bei 2,2 Mrd € im Jahr. Viel Geld für eine Branche, die Naturschützer wegen der Turbinenabgase als „Klimakiller“ bezeichnen. Außerdem sei der Luftverkehr längst etabliert und benötige keine Unterstützung mehr, sagen Kritiker – anders als vielleicht noch 1944, als die Befreiung ins Leben gerufen wurde. Die Deutsche Bahn reiht sich bei den Gegnern ein. Sie klagt, die Subvention benachteilige den Verkehrsträger Schiene. Denn anders als Lufthansa und Co. zahlt die Bahn Mineralölsteuer. Die Fluggesellschaften verteidigen ihr Privileg: Die Bahn lasse sich dafür ihr Gleisnetz weitgehend vom Staat finanzieren.

Hessen wird Mitgesellschafter des Flughafens Frankfurt-Hahn

Ab 2005 will sich Hessen mit einer Einlage von 20 Mio € an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH beteiligen. Damit wird das Grundkapital des Unternehmens auf 50 Mio € erhöht, sodass die Fraport AG 65 % der Anteile hält und die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen jeweils 17,5 % halten.

Flughafen Frankfurt-Hahn

Die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens von 3045 m auf 3800 m wurde mit Planfeststellungsbeschluss Ende 2004 genehmigt. Die Verlängerung sei notwendig geworden, um die bereits angesiedelten Frachtfluggesellschaften zu halten und neue hinzu zugewinnen.

Klagen wegen Ryanair

Deutsche Fluggesellschaften wollen mit einer Klage gegen den Betreiber des Lübecker Flughafens angebliche Subventionen an den irischen Billigflieger Ryanair stoppen. Das Lübecker Landgericht bestätigte Ende Dezember 2004 den Eingang der Klage von Air Berlin, die von den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrtunternehmen (ADL) unterstützt wird. Nach Ansicht der Airlines erhält Ryanair seit Jahren unerlaubte staatliche Beihilfen in Millionenhöhe. Obwohl der Flughafen defizitär wirtschaftet, gewähre er Ryanair seit 2000 Subventionen beziehungsweise Vorzugsbedingungen im Wert von etwa zwei Millionen jährlich, heißt es in einer Mitteilung der DL. Die Kläger wollen erreichen, dass die Beihilfen zurückgefordert werden.

2004 war ein „Brummijahr“

Rund 81000 wurden 2004 zugelassen (+ 13 % gegenüber 2003). Exportiert wurden bis Nov. 2004 109000 schwere Nutzfahrzeuge.

Raumordnungsverfahren für Donauausbau eingeleitet

Mehr als zweieinhalb Jahre nach der Bundestagsentscheidung zum Donauausbau in Niederbayern begann das Raumordnungsverfahren für mehrere Ausbauvarianten. Am 17. Januar hat die Regierung von Niederbayern die Unterlagen für den Ausbau des Flusses zwischen Straubing und Vilshofen an rund 130 Verfahrensbeteiligte geschickt. An dem Planungsverfahren werden angrenzende Gemeinden, Interessenvertretungen und Naturschutzvereine beteiligt.

Der Bundestag hatte im Juni 2000 beschlossen, dass die Donau auf dem knapp 70 km langen Stück ohne Staustufen ausgebaut werden soll. Der bayerische Wirtschaftsminister Otto Wiesheu setzte durch, dass auch zwei Versionen mit Stauwehren im Raumordnungsverfahren untersucht werden. Er ist der Ansicht, dass nur ein staugestützter Ausbau das Niedrigwasser auf der Schifffahrtsstraße beseitigen kann.

Erfreut über die Entscheidung Bayerns zeigt sich der Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt (BDB). Ein Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen mache nur dann Sinn, wenn er der Binnenschifffahrt einen spürbaren Nutzen bringt. Der im Jahr 2002 von der Bundesregierung beschlossene Donauausbau ohne Staustufen (Variante A) bringe nicht den erforderlichen Nutzen, da die Abladetiefe so lediglich um etwa 20 cm vergrößert wird, mahnt der BDB.

„Die Binnenschifffahrt in Europa benötigt auf dieser Magistrale eine ganzjährige Abladetiefe von wenigstens 2,50 m. Das lasse sich jedoch nur mittels Staustufen erreichen.“

Die EU hat die Donau als Verkehrskorridor VII in die prioritäre Liste der Transeuropäischen Netze aufgenommen und eine ganzjährige Abladetiefe von 2,50 m vorausgesetzt.

Die GRV muss sich mangels genauer Kenntnis der Verhältnisse – wird auch ohne Staustufen die erforderliche Abladetiefe ohne Staustufen erreicht? – der Stimme enthalten. Der Bund für Umweltschutz in Bayern setzt sich vehement für die Lösung ohne Staustufen ein. Jedenfalls erscheint es verkehrspolitisch sehr erwünscht, wenn die umweltfreundliche Schifffahrt auch zu Zeiten von Niedrigwasser reibungslos in diesem Abschnitt funktioniert.

Scandlines fährt 2004 Plus ein

In allen wichtigen Transportsegmenten hat die deutsch-dänische Fährreederei Scandlines 2004 ihre Ergebnisse verbessern können. Wie die Gruppe Ende Januar 2005 in Rostock bekannt gab, wurden im Vergleich zum Vorjahr 7,5 % mehr Lkw (985 258) und 2,8 % mehr Eisenbahnwaggons (110 473) befördert. Den stärksten Zuwachs gab es im Lkw-Transport zwischen Deutschland und Dänemark (plus 6,9 %).

Auch der Frachtverkehr auf den zwei Scandlines-Linien zwischen Deutschland und Schweden legte mit einem Wachstum von mehr als 15 % kräftig zu. Positiv entwickelte sich Scandlines zufolge außerdem der Verkehr auf der Öresund-Verbindung zwischen Helsingor (Dänemark) und Helsingborg (Schweden): Die Fährreederei transportierte hier 6,1 % mehr Lkw als 2003. Auch für das kommende Jahr rechnet Scandlines mit weiteren Zuwachsraten in ihrem Kernmarkt, den Linien im Dreieck zwischen Deutschland, Dänemark und Schweden.

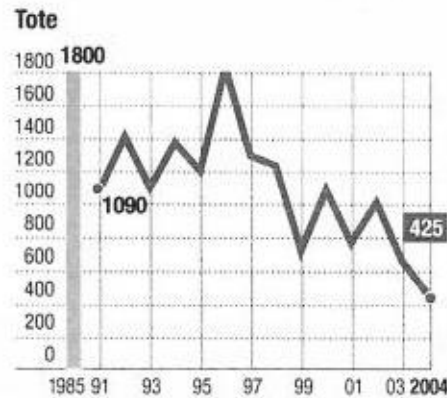
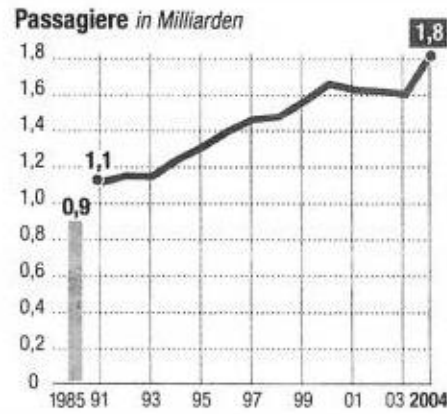
Auf den Scandlines-Linien zwischen Deutschland und Schweden transportierte die Fährreederei in 2004 rund 16 % mehr Lkw und Trailer und 1 Prozent mehr Bahneinheiten. Im Passagierbereich verlief das Jahr dagegen unterschiedlich.

Auf den maßgeblich vom Frachtverkehr gekennzeichneten sechs Fährverbindungen in die baltischen Staaten fällt die Scandlines-Bilanz nur leicht positiv aus. Die Transporte von Lkw und Trailern nahmen im Vergleich zum Vorjahr um 1 % zu. Deutlicher gestiegen sind hier dagegen die Passagierverkehre mit einem Plus von 7,9 %.

Beobachtet hat Scandlines trotz der positiven Gesamtbilanz eine starke Verschiebung der Frachtverkehre zu Gunsten des Landweges durch Polen. Dies hat seit der EU-Osterweiterung im Mai 2004 zu einem erheblichen Rückgang der begleiteten Lkw-Verkehre auf den Routen zwischen Deutschland und den Baltischen Staaten von bis zu 40 % geführt. Im Finnlandverkehr transportierte Scandlines im vergangenen Jahr 33 895 Frachteinheiten (plus 25,2 Prozent) und 5207 Passagiere.

Angesichts der guten Verkehrsleistungen fragt sich die GRV, warum die Gerüchte nicht verstummen, dass sich die DB von Scandlines trennen will.

Bilanz des Luftverkehrs 2004



SZ-Grafik; Beck; Quelle: ICAO, Flight International, AviationSafety

Deutlich mehr Passagiere weltweit bei gleichzeitig sinkenden Opferzahlen – die Bilanz des Jahres 2004.

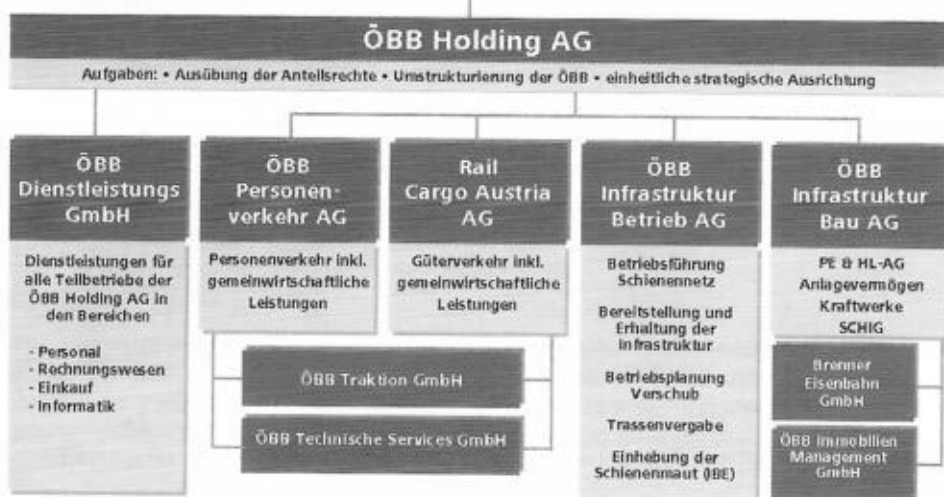
Ausland

Bahnen in der Schweiz profitieren deutlich von der Maut

Eine Lkw-Maut kann der Schiene doch zu mehr Aufkommen verhelfen – das zeigt zumindest die Schweiz: Dort ist die Zahl der schweren Lkw im alpenquerenden Güterverkehr auch 2004 im Vergleich zum Vorjahr erneut um drei Prozent gesunken. Das belegt eine kürzlich veröffentlichte vorläufige Statistik des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Die Schiene legte demgegenüber spürbar zu. Verglichen mit den anderen Alpenländern bezeichnet das BAV den hohen Schienenanteil von annähernd zwei Dritteln als „einzigartig“.

2004 haben rund 1,26 Mio. schwere Lkw die Schweizer Alpen durchquert. Das sind knapp drei Prozent weniger als im Vorjahr und sogar zehn Prozent weniger als 2000, dem letzten Jahr vor der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). In der gleichen Zeitspanne verzeichnet die Schiene im alpenquerenden Verkehr ein Tonnagewachstum von mehr als zehn Prozent. Insbesondere der Kombinierte Verkehr legte 2004 beachtlich zu und verzeichnete alpenquerend ein Wachstum von 18 Prozent.

Die Organisationsstruktur der Österreichischen Bundesbahnen ab 1.1.2005



ETR, 12/2004

Positiv ausgewirkt habe sich zudem die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs. Die Bahnunternehmen stünden vermehrt im Wettbewerb und zwar sowohl gegenüber der Strasse als auch gegenüber konkurrierenden Bahnen. Sie seien deshalb gezwungen, ihre Produktivität und die Qualität im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zu steigern.

Der höhere Mautpreis hat das in der Schweiz bewirkt und zu der gewünschten Verlagerung von Verkehren von der Strasse auf die Schiene bewirkt. Das sollte man Deutschland ins Stammbuch schreiben. Die Höhe der deutschen Maut war halbherzig! Das war der deutschen Autolobby zu verdanken!

Hupac steigert Transportaufkommen

Der Schweizer Kombi-Operateur Hupac hat im vergangenen Jahr sein Transportaufkommen deutlich gesteigert. Mit knapp 450 000 Lkw-Sendungen beförderte das Unternehmen 12,6 % mehr auf der Schiene als noch 2003.

Das zweistellige Prozentwachstum liegt im Rahmen der von Hupac gesteckten Ziele. Danach will der Kombi-Operateur seine Verkehrsleistung innerhalb von sieben Jahren bis 2007 verdoppeln.

Während der transalpine Verkehr 2004 um 7,5 % zulegte, wuchs der nichttransalpine Verkehr erneut überdurchschnittlich um 33,5 %. Die Rollende Autobahn schloss 2004 mit einem Zuwachs von 20,4 % ab. Allerdings stösst Hupac bei der Infrastruktur an Grenzen. Erst die Neat-Tunnels werden für Abhilfe sorgen.

Für 9 € von Mailand nach Rom

Die italienische Eisenbahn Trenitalia hat zum Fahrplanwechsel den ersten LowCostHochgeschwindigkeitszug in Verkehr gesetzt. Ein ETR 450, bei dem alle Plätze zum Einheitspreis von 9 € erhältlich sind, verbindet täglich Mailand mit Rom. Der Zug startet in Roma Tiburtina um 6.40 Uhr;

um 11.25 Uhr erreicht er die Endstation Milano Lambrate. Unterwegs hält der Zug in Firenze und Milano Rogoredo. Die Rückfahrt ist auf 19.53 Uhr angesetzt; Roma Tiburtina wird um 00.24 Uhr wieder erreicht. Die Reise dauert somit nur eine Minute länger als mit den regulären Eurostar-Zügen, in denen die Fahrt gut 46 € kostet. In Süd-Nord-Richtung benötigt der Zug eine Viertelstunde mehr als die übrigen Hochgeschwindigkeitszüge.

Buchungen müssen vor der Reise über Internet, über Telefon oder an Fahrkartenautomaten getätigt werden; die Platzreservierung ist im Preis inbegriffen; Umtausch oder Erstattung sind ausgeschlossen. Nach Angaben von Trenitalia wurden bereits 20 000 Fahrkarten abgesetzt, bevor der „TrenOK“ in Betrieb ging; davon wurden 90 % über Internet verkauft. Bereits ab Januar sollen Billigverbindungen auch nach Bari und Reggio di Calabria angeboten werden.

Neue RoLa Triest-Salzburg

Seit Anfang Februar verkehrt zwischen Salzburg und Triest ein neues Zugpaar der Rollenden Landstraße. Betreiber ist die Intercontainer Austria (ICA), Tochter der Rail Cargo Austria. Die neue RoLa startete mit zwei Zugpaaren täglich. Bis März soll an vier Verkehrstagen noch ein drittes Zugpaar hinzukommen.

Mit der neuen Verbindung zwischen dem Freihafen Triest und dem Güterverkehrsterminal Salzburg wird vor allem den Bedürfnissen des türkischen Marktes entsprochen. Bislang war für die Spediteure der Umstieg auf die Schiene nur in Villach möglich, was eine dementsprechend lange Anfahrt auf der Straße zur Folge hatte.

Die Relation Salzburg – Triest ist die dritte Verbindung von ICA: Bislang wurde hauptsächlich der rumänische Markt von Arad nach Wels bedient.

Die GRV ist verwundert darüber, dass im Gegensatz zu Deutschland Österreich so sehr auf die Rola setzt.

Geht Transrapid-Know-How nach China?

Sollte die Flughafenverbindung in München nicht verwirklicht werden, wollen Thyssen-Krupp und Siemens aus der Technologie aussteigen. In diesem Fall solle die Schlüsseltechnologie den Chinesen angeboten werden. Nach dem erfolgreichen Start der Transrapid-Verbindung in Shanghai, die bereits sechs Monate nach der Übergabe an die chinesische Betreibergesellschaft fahrplanmässig eine nahezu hundertprozentige Zuverlässigkeit erreicht habe, bestehe in der Volksrepublik großes Interesse an einem umfassenden Technologie-Transfer. Die auch aus Kostengründen erforderliche technologische Weiterentwicklung des Transrapid liesse sich nur durch Erprobungen im Alltagsbetrieb absichern. An die Betriebsdaten des Systems in Shanghai lässt der chinesische Betreiber die deutschen Transrapidingenieure aber schon heute nicht mehr heran.

Chinas staatliches Forschungsinstitut zur Magnetbahntechnologie regte eine gemeinsame Entwicklung für den Transrapid an. Das deutsche Konsortium reagierte aber eher skeptisch: Damit würde der Technologievorsprung insbesondere in der elektronischen Systemsteuerung aus der Hand gegeben. Der in Shanghai fahrende Typ TR 08 weist diese Technik noch nicht auf.

Transrapid in China

Shanghai will die bestehende Transrapidstrecke um bis zu 170 km verlängern. Nach Peking soll jedoch endgültig kein Transrapid fahren.

Railion AG darf über den Gotthard

Das schweizerische Bundesamt für Verkehr (BAV) hat der Railion Deutschland AG am 3. Dezember 2004 eine aktualisierte Sicherheitsbescheinigung erteilt. Dieses Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG darf neu im Rahmen einer internationalen Gruppierung Güterzüge im Nord-Süd-Verkehr über den Gotthard führen.

Gemäss Artikel 24 des 2002 in Kraft getretenen Landverkehrsabkommens Schweiz - EU (LVA) hat eine internationale Gruppierung von Bahnen in allen Ländern der EU und in der Schweiz Anspruch auf Netzzugang im Güter- und Personenverkehr. Sie erhält für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen Zugangsrechte (gemäss ursprünglicher EU-Richtlinie 91/440) in den Staaten, in denen die ihnen angeschlossener Eisenbahnunternehmen ihren Sitz haben, sowie Transitrechte in den dazwischen liegenden Staaten. Die Sicherheitsbescheinigung wird streckenbezogen erteilt und ist in der Regel bis zum nächsten Fahrplanjahr gültig.

Im August 2004 hatte Railion das Gesuch für die Erneuerung der bestehenden Sicherheitsbescheinigung (gültig für die Strecke (Konstanz) – Kreuzlingen – Romanshorn – Ror-

schach – St.Margarethen – (Lustenau) und für deren Erweiterung auf die Gotthardstrecke sowie bis Buchs eingereicht. Das BAV hat das Gesuch geprüft und ist zum Schluss gekommen, dass Railion die Bedingungen für eine Sicherheitsbescheinigung erfüllt. Die aktualisierte Sicherheitsbescheinigung ist ab Ausstellungsdatum bis zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 gültig.

Dieses Beispiel zeigt, dass der Weg zum Erhalt einer Sicherheitsbescheinigung doch verhältnismässig dornig ist.

Simplonlinie jetzt durchgehend zweigleisig

Seit dem 7. November ist die Simplonlinie durchgehend zwei gleisig befahrbar. Dann nimmt die SBB das letzte Teilstück zwischen Salgesch und Leuk im Kanton Wallis in Betrieb. In sechs Jahren Bauzeit wurde eine komplett neue Trasse gebaut, die alte Strecke dient der Erweiterung der parallel laufenden Kantonsstrasse. In Leuk werden die Bauarbeiten noch bis zum Herbst 2005 weitergehen, da die SBB den Bahnhof vollständig erneuert und modernisiert. Das neue Streckenstück ist 6,85 km lang und weist zwei Tunnel auf (Tunnel bei Varen: Länge 2799 m und Tunnel bei Leuk: Länge 1365 m). Weiter waren für die Querung der Dala und der Rhone zwei Brücken notwendig. Die Gesamtinvestitionen betragen 239 Mio. CHF.

Es ist kaum zu glauben, dass eine international so wichtige Strecke erst im vergangenen Jahr auf Schweizer Gebiet zweigleisig ausgebaut worden ist.

Stinnes wird Systemführer der Schwedischen Papierindustrie 1,4 Mio t Papier, Karton und Schnittholz auf der Schiene

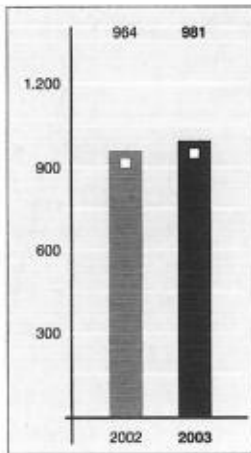
Die Stinnes AG ist seit Jahresbeginn Systemführer bei den Transporten der schwedischen Papierindustrie und hat hier den bisherigen Versorgungspartner Green Cargo ersetzt.

Ein neu ausgehandelter langfristiger Transportrahmenvertrag mit dem Abfertigungsspediteur ScandFibre Logistics AB (SFL), der als Koordinator mehrerer Papier- und Kartonhersteller fungiert, sieht die Beförderung von jährlich 1,4 Mio.t in Ganzzügen zwischen dem schwedischen Rangierbahnhof Hallsberg und dem Hub Maschen vor. Aus Schweden werden hauptsächlich Verpackungs- und Kartonpapiere sowie Schnittholz nach Kontinentaleuropa transportiert. Stinnes übernimmt erstmals die Gesamtverantwortung für die Schienentransporte in 20 gemischten Ganzzügen pro Woche.

Als Operateure agieren Railion, die Güterbahn der Stinnes AG, und die schwedische Green Cargo. Weitere Zulieferungen aus Nordschweden hat Green Cargo an die Tochtergesellschaft TGOJ Trafik AB abgegeben. Besondere Bedeutung kommt dem privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen Hector Rail AB zu, das von Mitte 2005 an die meisten Wa-

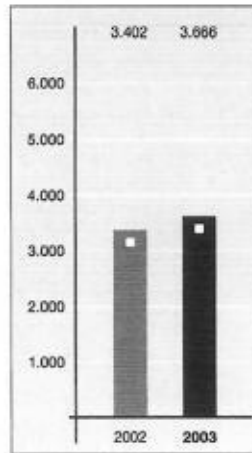
Entwicklung im Geschäftsjahr 2003 bei DB-Netz

Betriebsleistung auf dem Netz
in Mio. Trkm¹⁾



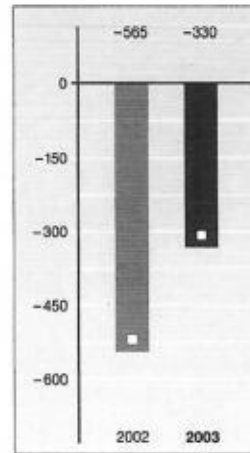
↗ 2002 zu 2003: +1,8%

Umsatzerlöse
in Mio. €



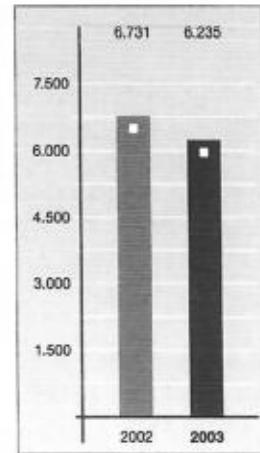
↗ 2002 zu 2003: +7,8%

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen
in Mio. €



↑ 2002 zu 2003:
+235 Mio. €

Brutto-Investitionen
in Mio. €



↘ 2002 zu 2003: -7,4%

Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2003	2002	Veränd. in %
Umsatz	3.666	3.402	+ 7,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	- 324	- 548	-
EBITDA vor Aitlastenerstattungen	732	269	+ 172,1
EBITDA ³⁾	732	511	+ 43,2
EBIT ⁴⁾	- 171	- 353	-
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen ⁵⁾	- 330	- 565	-
Return on Capital Employed	in %	- 1,4	- 3,1
Bilanzsumme	21.245	20.195	+ 5,2
Anlagevermögen	20.355	19.302	+ 5,5
Eigenkapital	5.115	5.115	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	5.070	3.791	+ 33,7
Cashflow vor Steuern	570	327	+ 74,3
Brutto-Investitionen	6.235	6.731	- 7,4
Netto-Investitionen ⁶⁾	1.724	2.741	- 37,1
Mitarbeiter per 31.12.	46.092	51.918	- 11,2

DB Netz AG, Geschäftsjahresbericht 2004

Leistungskennzahlen		2003	2002	Veränd. in %
Betriebsleistung auf dem Netz	Mio. Trkm ¹⁾	981	964	+ 1,8
Betriebslänge	km	35.545	35.755	- 0,6

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

²⁾ Die DB Netz AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG

³⁾ Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern, Zinsen sowie Abschreibungen (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁴⁾ Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern und Zinsen (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁵⁾ Betrieblich ermittelte Ergebnisgröße (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁶⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

genladungen von schwedischen Verladeorten zum Knotenpunkt Hallsberg fährt.

Eisenbahninfrastruktur in Frankreich mit leichten Verlusten

Das französische Infrastrukturunternehmen Réseau Ferre de France (RFF) arbeitet weiter mit Verlust, aber in geringem Masse auf Grund der Ergebnisse des ersten Halbjahres 2004. Wenn das Ergebnis unter dem Strich trotzdem etwas schlechter ausfiel als im gleichen Zeitraum des Vorjahres, so habe das vor allem am Wechselkurs des Schweizer Franken gelegen. Denn bei Schweizer Banken liegt ein großer Teil der heute 28,7 Mrd € großen Altschuldenlast von RFF, die das Infrastrukturunternehmen bei seiner Gründung 1997 vom Bahnunternehmen SNCF übernehmen musste. Wegen des starken Euros seien die Zinsen gestiegen. Das RFF-Nettoergebnis des ersten Halbjahres 2004 betrug minus 332,2 Mio €. In den ersten sechs Monaten des Vorjahres waren es nominal mit 682 Mio € mehr als doppelt so viel: Allerdings blieb mit Hilfe der 400 Mio € „Entschuldungs-Subvention“ effektiv nur noch ein Verlust von 282 Mio €. Die damit verbliebene Verschlechterung um 60 Mio € hänge am Wechselkurs. Allerdings erhöhten sich die Einnahmen aus Zugangs- und Trassengebühren, die mit staatlicher Genehmigung zum Jahresbeginn angehoben worden waren, um 16,6 % von 921,7 Mio € auf 1,074 Mrd €. RFF-Präsident Duport verwies in diesem Zusammenhang darauf, dass die Einnahmen aus Trassen-Reservierungsgebühren, die 60 % der Infrastrukturgebühren ausmachen, hinter den Erwartungen zurückblieben. Grund: Die SNCF habe ein besseres Verhältnis zwischen reservierten und tatsächlich genutzten Trassen gefunden und weniger als früher „auf Vorrat“ reserviert. Dadurch habe sich beim Güterverkehr der Nutzungsgrad reservierter Trassen von 57,6 % Mitte 2003 auf 75,9 % Mitte 2004 erhöht. In die Unterhaltung und Modernisierung des Streckennetzes hat RFF im ersten Halbjahr 2004 370 Mio € investiert und damit fast genau so viel wie im Vorjahreszeitraum (369 Mio). Allerdings hatte der Staat im vergangenen Jahr rund 692 Mio Euro beigesteuert, während es 2004 nur etwa 555 Mio € waren. Weitere 695,8 Mio € steckte RFF im ersten Halbjahr in den Ausbau des Netzes – 51 % mehr als im Vorjahr. Zur dafür erforderlichen Verbesserung der finanziellen Situation hat beigetragen, dass RFF im ersten Halbjahr für rund 90 Mio € Aktiva (vor allem Immobilien und Bauland) verkauft hat.

Wir geben dem Leser einige Daten aus dem Geschäftsbericht 2003 von DB Netz an die Hand (Grafik links), damit er Vergleiche zum französischen Infrastrukturunternehmen Réseau Ferre de France (RFF) anstellen kann.

Renfe verliert Aufsicht über Infrastruktur

64 Jahre war der Name Renfe (Red Nacional de Ferrocarriles Espanioles) Inbegriff für alles, was mit Schienenverkehr

in Spanien zu tun hatte. Seit dem 1. Januar 2005 gibt es die Renfe nur noch in abgespeckter Form. Verkehrsministerin Magdalena Alvarez hat in einem symbolischen Akt die bisherige Struktur des Bahnunternehmens aufgelöst und gleichzeitig die neue Renfe vorgestellt. Sie besteht aus zwei Gesellschaften:

Die eine kümmert sich um die Schieneninfrastruktur (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias/Adif). Damit ist der Weg frei, dass im Güterverkehr auch private Bahnunternehmen Trassen bekommen können. Der Personenverkehr soll erst im Jahr 2010 liberalisiert werden.

Und die andere betreibt den Verkehr auf dem Netz mit Güter- und Personenzügen (Renfe). Dem Unternehmen gehört das gesamte Rollmaterial und die benötigten Werkstätten. Zudem wird das Unternehmen von den rund 8 Mrd € Verbindlichkeiten, die die RENFE Ende 2004 hatte, 1,5 Mrd € übernehmen. Die restlichen Schulden werden in den Staatshaushalt integriert.

Damit setzt Spanien eine Richtlinie der EU zur Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs um. Auf dem spanischen Schienennetz werden jährlich rund 26,9 Mio t Güter und 490 Mio Reisende befördert.

Expansion der Eisenbahn in Israel

In den Jahren 2004 bis 2008 wird die israelische Eisenbahn eine Phase massiver Expansion durchlaufen, bei der das Streckennetz nahezu verdoppelt wird. Das Programm erfordert einen Investitionsaufwand von rund 5,3 Mrd USD.

Israel leitete Ende der 90er Jahre einen massiven Ausbau des Schienenverkehrs ein. Erste Erfolge ließen nicht lange auf sich warten: Von 5 Mio Personen im Jahre 1996 nahm das Fahrgastaufkommen der Eisenbahn auf 20 Mio im Jahre 2003 zu. Indessen blieb die Bahn damit noch immer von ihren längerfristigen Zielen weit entfernt, denen zufolge das Fahrgastaufkommen auf 42 Mio. Personen im Jahre 2008 und auf 58 Mio. Personen im Jahre 2010 steigen soll.

Um die Erreichung dieser Vorgaben zu gewährleisten, beschloss die Regierung im Frühjahr 2004 ein Fünfjahresprogramm zum weiteren Ausbau der Eisenbahn. Das mit 5,3 Mrd USD zu finanzierende Programm sieht einen massiven Ausbau des Streckennetzes wie der Personenbeförderungskapazität vor. Bis Ende 2008 sollen neue Bahnstrecken mit einer Gesamtlänge von ca. 700 km verlegt werden. Damit würde das 2004 bestehende Streckennetz von ca. 850 km nahezu verdoppelt. Der Plan zum Streckenausbau bedeutet einen wichtigen quantitativen Sprung für die Infrastruktur der Bahn, nachdem die bis 2004 verzeichneten Zuwächse des Fahrgastaufkommens weitgehend auf dem bestehenden Streckennetz erzielt wurden.

Zu den zu bauenden bzw. bereits in Angriff genommenen und bis 2008 fertig zu stellenden Strecken gehören u.a. der

größte Teil der bautechnisch anspruchsvollen Schnellstrecke Tel Aviv – Jerusalem. Zugleich wird die Erschließung peripherer Regionen vorangetrieben. Zwei wichtige Strecken in Landesnorden sollen die Hafenstadt Haifa mit Beit Schean im Norden der Jordantalsenke bzw. die Küstenstadt Akko mit dem zentralgaliläischen Karmiel verbinden. Im Landessüden soll die Hafenstadt Aschdod mit dem in der Negewüste gelegenen Beer-Schewa verbunden werden.

Der Ausbau des Streckennetzes wird vom Bau neuer Bahnhöfe flankiert. Die Zahl der Bahnhöfe soll von 37 im Jahre 2004 auf 67 im Jahre 2008 steigen. Auch ist der Bau neuer Betriebs- und Wartungsanlagen geplant. Das Fünfjahresprogramm sieht zudem den massiven Erwerb von rollendem Material vor.

Die Anbindung des israelischen Schienennetzes an den Flughafen Ben Gurion wurde mit einer Neubaustrecke am 10.10.04 realisiert. Direkte Züge auf dieser Strecke verbinden Tel Aviv mit dem Flughafen. Der Bahnhof Ben Gurion Airport liegt in unmittelbarer Nähe des am 2.11.04 eröffneten Terminals 3.

Die Israelischen Eisenbahnen kauften von Schweden 10 Dieseltriebzüge, die primär auf der erneuerten Strecke Tel Aviv – Jerusalem eingesetzt werden sollen.

Von Interesse für Aussenstehende ist, dass in diesem so umfassenden Programm der Anschluss des Hafens Eilat wieder nicht enthalten ist, für das sich vor Jahren die Eisenbahner Israels so sehr eingesetzt hatten.

Vinschgauer Bahn ab Mai 2005

Die von den Urlaubern in Südtirol dringend erwartet und inzwischen reaktivierte „Vinschger Bahn“ Meran – Mals soll ihren Planbetrieb zum 5. Mai 2005 aufnehmen. Für die Dauer eines Jahres verkehren die Züge zunächst nur im Stundentakt; teilweisen Halbstundentakt wird es ab Mitte 2006 geben. Bei Halt in allen Stationen beträgt die Fahrzeit 66 Minuten, einige beschleunigte Zugläufe sollen nur die Hauptorte bedienen. Durchläufe bis Bozen wird es voraussichtlich ab Dezember 2005 geben.

TGV hängt das Flugzeug ab Im Jahr 2007 von Paris nach Frankfurt

Mehr als zwei Drittel der Reisenden zwischen Paris und London benutzen inzwischen die Eurostar-Bahnverbindung, die seit zehn Jahren besteht.

Um St. Pancras in London, der künftigen Endstation des Eurostar, wird heftigst gebaut. Die Arbeiten sollen Anfang 2007 abgeschlossen sein.

Die Reisenden haben von hier aus beste Anschlüsse in die

Midlands, nach Kent und den Südosten Englands, weil auch das gesamte regionale Bahnnetz von den Baumaßnahmen profitieren soll. Anfang 2007 wird Paris in 2 Stunden 20 Minuten erreichbar sein – achtmal pro Stunde. 3,3 Milliarden Pfund (4,6 Milliarden €) kostet der Bau der letzten 39 Kilometer Hochgeschwindigkeitsstrecke. Dafür müssen zwei Tunnel mit einer Gesamtlänge von 23 Kilometern gebaut werden. Wenn der Eurostar dann auf der ganzen Strecke – abgesehen vom Tunnel unter dem Ärmelkanal, wo er nur 160 Stundenkilometer fährt, mit 300 km/h fährt, dürfte der Flugverkehr zwischen den beiden Hauptstädten ganz zum Erliegen kommen. Bei Tarifen ab 25 im Eurostar für die einfache Strecke werden auch die Billig-Fluggesellschaften kaum mehr mithalten können. Ähnlich wie auf der Verbindung Brüssel-Paris, wo die Air France ihre Verbindungen eingestellt hat, haben Ryanair und British Airways ihre Flüge zwischen London und Paris gestrichen.

Im innerfranzösischen Flugverkehr hat die Air France in den letzten Jahren mehr als 15 Prozent ihres Umsatzes verloren. Kein Wunder, nach Lyon rollt der Schnellzug TGV von Paris in zwei Stunden, ins 800 Kilometer entfernte Marseille in drei Stunden. Selbst nach Perpignon an der spanischen Grenze (4 Stunden 50 Minuten) kommt die Bahn noch auf einen Marktanteil von 50 Prozent. Dabei sind die Züge enorm pünktlich. So erreichen beispielsweise 92 Prozent der Eurostars ihr Ziel mit weniger als 15 Minuten Verspätung.

Das nächste Großprojekt ist der TGV Est von Paris nach Frankfurt, der 2007 in Betrieb gehen wird. Die Fahrzeit sinkt dann von 6 Stunden 20 Minuten auf drei Stunden 45 Minuten. Weitere Projekte sind der Ausbau der Verbindungen über Bordeaux nach Spanien und über Perpignan nach Barcelona sowie durch die Alpen nach Turin.

Die SNCF setzt bei grenzüberschreitenden Projekten auf Partnerschaften (Eurostar, Thalys). Dies gilt auch im Fall der Deutschen Bahn, etwa beim TGV Est. Die Franzosen sind in Europa Marktführer und sehen die Deutsche Bahn als Hauptkonkurrenten. Streit wegen der deutschen Budgetzwänge, aber auch unterschiedlicher Tarifsysteme erschweren beim Thalys (Paris-Köln) häufig die Zusammenarbeit. Umgekehrt beschwert sich die Deutsche Bahn über Behinderungen des ICE in Frankreich und Belgien.

Gegenüber der DB hat die SNCF mit dem von Alstom gebauten TGV die Nase vorn. Der im Vergleich zum ICE wesentlich weniger komfortable und bescheidenere und daher billigere TGV beförderte in 23 Jahren bereits mehr als eine Milliarde Passagiere und soll die Speerspitze der Expansion ins europäische Ausland sein. Wohl auch, weil die DB die von den Franzosen angestrebte Dominanz des Alstom-Zuges bei der Entwicklung eines gemeinsamen europäischen Hochgeschwindigkeitszuges ablehnte, kam das Projekt zu Fall.

Der TGV soll künftig sogar mit bis zu 350 km/h durch die Lande rollen. Attraktive Angebote wie ein Fixpreis ab 20 € bei Langfristbuchungen, Last-Minute-Angebote, ein aussch-

liesslich über E-mail buchbarer TGV ab 19 € nach Marseille und Toulon und im Allgemeinen Preise, die nur halb so hoch sind wie die der DB, sollen weitere Passagiere locken.

Das geht weiter zu Lasten des Flugverkehrs. Air-France-Chef Jean-Cyril Spinetta ist verärgert. Er wirft der SNCF vor, von Subventionen zu profitieren. Zwar wurde die SNCF nicht wie die DB völlig entschuldigt, doch die Infrastrukturgesellschaft RFF kassiert tatsächlich 1,1 Milliarden € für den Bau von Schienenwegen und der Staat trägt Rentenlasten der SNCF von jährlich 2,5 Mrd €, was nach Ansicht eines Parlamentsabgeordneten einer versteckten Subvention entspricht. Spinetta allerdings sollte vorsichtig sein. Seine Gesellschaft erhielt noch Mitte der 90er Jahre drei Mrd € Restrukturierungshilfen vom Staat.

Northlink verbindet Finnland mit Russland

In die Bahnlandschaft Nord-Skandinaviens ist Bewegung gekommen, wie etwa der ab Narvik erfolgreich verkehrende Langstrecken-Güterzug Arctic Rail Express zeigt. Weitere Impulse bringen Projekte wie der Northern East-West Freight Corridor (Verbindung Nordamerika Asien via Narvik) oder der geplante Ausbau der Haparandabahn (Nya Haparandabanan).

Auch das europäische Nordrussland wird in diese Entwicklung mit einbezogen, VR Cargo, die Güterverkehrstochter der Finnischen Eisenbahn, hat 2001 zusammen mit fünf finnischen Häfen am Bottnischen Meerbusen die Northlink Group Oy gegründet mit dem Zweck, direkte Schienentransporte zwischen der finnischen Hafenstadt Oulu und Nordrussland anzubieten.

Die knapp 500 Kilometer lange Verbindung beginnt im Hafen von Oulu und führt zunächst über Kontiomäki zum finnisch-russischen Grenzübergang Vartius. Von dort führt seit den 1970er Jahren eine Eisenbahnlinie ins russische Kostamus. Finnland baute dort für die damalige Sowjetunion ein modernes Erzförder- und Anreicherungswerk samt einer Stadt für 30 000 Einwohner schlüsselfertig in die Taiga. Hauptsächlicher Lieferant und Abnehmer aller Produkte ist bisher Finnland. Jeweils drei VRCargo Diesellokomotiven bringen die Erzpellets mit 5600-Tonnen-Zügen von Kostamus zum Eisenhüttenwerk im finnischen Raahe am Bottnischen Meerbusen.

Ab Kostamus führt eine Strecke der Russischen Eisenbahn (RZD) in Richtung Südosten nach Lietmajärvi, wo Anschluss an eine nach Süden führende Strecke besteht. Hier beginnt die im Rahmen des Northlink realisierte Neubaustrecke. Sie führt in Richtung Osten, nach Kotskoma an der Strecke St. Petersburg – Murmansk. Im nördlich von Kotskoma gelegenen Belomorsk zweigt auch eine weiter nach Osten führende Strecke ab, die zur Hafenstadt Archangelsk am Weissen Meer führt.



Die Neubaustrecke zwischen Lietmajärvi und Kotskoma ermöglicht eine schnelle Schienenverbindung zwischen Russlands europäischem Norden und dem skandinavischen Eisenbahnnetz. Die Gebiete der russischen Teilrepubliken Komi und Karelien werden von den direkten Schiffsverbindungen ab ganzjährig offenen finnischen Häfen wie Oulu oder Raahe profitieren können. Im Vergleich zum bisherigen Schienenweg via Petersburg ist der Weg über diese Northlink-Verbindung um rund 500 Kilometer kürzer. Die finnischen Häfen arbeiten ausserdem weit effizienter als der chronisch überlastete Hafen von St. Petersburg.

In Ost-West-Richtung werden Transportgüter wie Holz, Dünger und Kohle erwartet, in der Gegenrichtung Konsumgüter, Papier, chemische Produkte und Baumaterialien. Vorläufig ist auf der neuen Verbindung kein Personenverkehr vorgesehen. Auch der durchgehende Güterverkehr wird erst im Laufe des Jahres 2005 aufgenommen, da die Russische Eisenbahn mit dem Einbau der Sicherungsanlagen im Verzug ist. Bereits rollen aber russische Erzzüge von Kostamus nach Murmansk über die neue Strecke. Nach der vollständigen Betriebsaufnahme wird der Northlink zu einem wichtigen neuen Bindeglied des Schienenverkehrs zwischen Ost und West im hohen Norden Europas.

Personalia

Norbert Hansen wurde im Dezember 2004 erneut zum Vorsitzenden des Vorstands der Allianz pro Schiene auf zwei Jahre wiedergewählt.

Dr. Christoph Seidelmann ist seit 25 Jahren geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V. (SGKV).

Wilhelm Wegscheider (60), Vorstand Finanzen und Controlling der Railion Deutschland AG, geht in den Ruhestand. Sein Nachfolger ist Lutz Freytag.

Jürgen Illing ist seit 1.3.05 neuer Leiter des Bereiches Verkehrspolitik und der Beziehungen zu Bund und Ländern im Vorstandsressort Marketing der DB AG. Illing folgt auf Dr. Hans Birke, der in den Ruhestand ging.

Ute Plambeck ist neue Konzernbevollmächtigte der DB AG für Hamburg und Schleswig-Holstein. Frau Plambeck leite-

te zuletzt den Regionalbereich Nord bei der DB Station&Service AG.

Rüdiger vom Walde, früherer Generaldirektor der ÖBB, zum Jahreswechsel auf die Position eines Vorstandes der ÖBB Personenverkehrs degradiert, musste Ende Januar 2005 die ÖBB verlassen.

Dr. Klaus Vornhusen wurde am 1.3.05 Konzernbevollmächtigter der DB AG für das Land Hessen. Er folgte auf Dr. Rudolf Göbertshahn, der in den Ruhestand ging.

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Siegmann, Technische Hochschule Berlin, hat zum 1.1.05 den Vorsitz im Wissenschaftlichen Beirat des BMVBW übernommen.

Roland Heinisch ist vom AR der DB AG erneut bis 31.8.2007 zum Mitglied des Konzernvorstandes bestellt worden. Er soll weiterhin die DB Netz AG bis zur Vollendung seines 65. Lebensjahres führen.

Literatur

Umweltpolitik

Bericht des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2003/2004 an die 63. Umweltministerkonferenz
Stand Nov. 2004

Die GRV meint dazu: Auf etwa fünf Seiten wird das Thema Umwelt und Verkehr behandelt, darunter „Stärkung des Verkehrsträgers Schiene“. Es ist schon enttäuschend, dass diese Stärkung fast ausschliesslich im diskriminierungsfreien Wettbewerb gesehen wird, obwohl bekannt ist, dass bisher dadurch kaum ein Mehrverkehr entstanden ist. Das einzige Positive ist, dass das Bundesumweltministerium nachdrücklich das Ziel verfolgt, den Mehrwertsteuersatz im Schienenpersonenverkehr von 16 % auf 7 % gemäss der Koalitionsvereinbarung von 2002 zu senken. Die GRV fragt sich, warum dies nicht längst geschehen ist.

Fiedler Bahnwesen

Planung, Bau und Betrieb von Eisenbahnen, S-, U-, Stadt- und Strassenbahnen, www.werner-verlag.de
Dieses Buch, das etwa 40 € kostet, ist eine umfassende Informationsquelle, die im Bücherregal jedes Eisenbahningenieurs stehen sollte.

Martin Stapf und Tobias Hoppe,

DB AG, berichten in der Zeitschrift Eisenbahnrevue 3/2005 S. 113 über „Die Zulassung der Lok Baureihe 185 im Ausland“. Während Lkw die Grenzen in der EU ohne weiteres durchfahren können, ist die Zulassung von Loks ein langwieriger und teurer Leidensweg.

Leserzuschriften

Dr.-Ing. Johannes Lukascewics aus dem Referat S 33 des BMVBW schreibt uns:

Ich beziehe mich auf Ihre kurze Meldung „Spiegel gegen den toten Winkel“ auf Seite 33 der Dezemberausgabe der GRV-Nachrichten. Dort heisst es nach dem Hinweis, dass in Dänemark und den Niederlanden Lkw mit einem zweiten rechten Spiegel ausgerüstet sein müssen: „Die GRV fragt sich, warum Deutschland diesen Spiegel nicht schon längst verbindlich eingeführt hat“.

Hierdurch kann der Eindruck entstehen, als nähme die Bundesregierung das Problem des „toten Winkels“ nicht ernst. Das Gegenteil ist natürlich der Fall. Die Bundesregierung nimmt das Problem des „toten Winkels“ im Rückspiegel grosser Lkw sehr ernst. Sie hat sich aber als Transitland Nr. 1 in Europa von Anfang an für eine europaweite Lösung dieses Problems stark gemacht, um auch die zahlreichen ausländischen Fahrzeuge auf unseren Strassen zu erfassen. Bereits im Jahr 2001 hat die Bundesregierung daher – zusammen mit den Niederlanden – eine Initiative bei der Europäischen Kommission zur Überarbeitung der europäischen Vorschriften für Rückspiegel und andere Einrichtungen für die rückwärtige Sicht ergriffen.

Das Ergebnis ist die neue Richtlinie 2003/97/EG mit verschärften Anforderungen. Sie schreibt u. a. für Lkw über 7,5 Tonnen die Ausrüstung mit sechs Spiegeln vor: Jeweils ein Hauptrückspiegel und Weitwinkelspiegel links und rechts, ein Nahbereichsspiegel über der Beifahrertür sowie ein Frontspiegel über der Windschutzscheibe. Optional wird für bestimmte Zwecke auch die Ausrüstung mit Kamera-Monitor-Systemen ermöglicht. Durch diese umfassenden Maßnahmen wird der „tote Winkel“ – entgegen anders lautenden Behauptungen von verschiedenen Seiten – weitestgehend ausgeschaltet. Die neue Richtlinie ist von allen EU-Mitgliedstaaten obligatorisch anzuwenden ab Januar 2006 für neue Lkw-Typen und ab Januar 2007 für neu in den Verkehr kommende Lkw. Eine Ausdehnung dieser Vorschriften auch auf kleinere Lkw über 3,5 t mit hohem, Lkw-ähnlichem Führerhaus ist vorgesehen.

Die Bundesregierung hat die Übernahme dieser Richtlinie in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) bereits eingeleitet.

Die deutschen Lkw-Hersteller haben im Übrigen zugesichert, neue Lkw laufender Serien über 7,5 t – soweit technisch möglich – bereits jetzt mit Spiegeln auszurüsten, deren alte Gläser durch neue mit stärkerer Krümmung und größerem Sichtfeld ersetzt werden. Durch den Austausch der Spiegelgläser können die in der neuen Richtlinie vorgeschriebenen Sichtfelder für diese Spiegel erreicht werden. Dies wurde nicht nur für den rechten Weitwinkelspiegel zu-

gesichert, sondern auch für den Nahbereichsspiegel (Anfahrspiegel, Rampenspiegel) über der Beifahrertür, der ebenfalls zur Minimierung des „toten Winkels“ beiträgt.

Die verbesserten Spiegelsysteme sollen auch für die Nachrüstung im Verkehr befindlicher Fahrzeuge angeboten werden. Die Verbände der Verkehrsunternehmen und des Güterkraftverkehrs haben sich erfreulicherweise positiv zu der Nachrüstung der Fahrzeuge geäußert. Somit kann davon ausgegangen werden, dass von dem Angebot der Automobilindustrie in großem Umfang Gebrauch gemacht wird. Die rechtlichen Voraussetzungen für die genannten technischen Lösungen werden durch die vorbereitete Änderung der StVZO geschaffen. Damit kann die freiwillige Nachrüstung der Fahrzeuge ab sofort durchgeführt werden.

Im Übrigen hat die Kommission angekündigt, umgehend einen Richtlinienvorschlag zur Nachrüstung im Verkehr befindlicher Fahrzeuge zu erarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag
Dr. Johannes Lukaszewicz

Zum Leitartikel: „Das Verhältnis von Infrastruktur und Bahnbetrieb“ und zu anderen Beiträgen aus Heft 69/70 schreibt uns Prof. Dr.-Ing. E.h. Helmut Maak:

1. Das Verhältnis zwischen Infrastruktur und Bahnbetrieb*

Das Verhältnis von **Infrastruktur und Bahnbetrieb** wird fundiert dargestellt. Die Erläuterung der grundlegenden Unterschiede des Betriebs der Eisenbahn zu dem auf den Straßen und im Luftverkehr ist zur Versachlichung der Diskussion über die Trennung von Netz und Verkehr sehr nützlich. Zu Recht wird hervorgehoben, dass Fahrplantrassen in einem spurgeführten System eine Konstruktion mit komplex verketteten Abhängigkeiten von Zwangspunkten im Eisenbahnnetz sind, wobei die Struktur des Fahrplans für unterschiedliche Züge unterschiedliche Zugfolgeabstände zur Folge hat.

Es gibt daher für eine Eisenbahnstrecke keine im Voraus feststehende Anzahl der zu vergebenden Fahrplantrassen. Erst an Hand eines Betriebsprogramms lässt sich bestimmen, ob die dafür notwendige Streckenleistungsfähigkeit vorhanden ist.

Die Fahrplanerstellung kann nur vom Betriebsführer der Infrastruktur wahrgenommen werden. Deshalb muss die Betriebsführung in der Hand des Infrastrukturunternehmens sein.

Die Trennung von **Infrastruktur und Zugverkehr** oder besser gesagt von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, fiktiv betrachtet, immer schon gegeben; das liegt im Wesen des Systems. Beiden Tei-

len muss schon allein aus unternehmerischem Eigeninteresse immer daran gelegen sein, dass die kaufmännischen, betrieblichen und technischen Schnittstellen im Zusammenspiel optimal organisiert sind.

Auf der Basis der 170-jährigen Erfahrung funktioniert dies bei den Eisenbahnen hervorragend.

Wenn der Verfasser des Leitartikels von der „Rückführung“ der Netzverantwortung in die Hand des Staates spricht, übersieht er, dass die Vorsorgeaufgabe des Bundes für das Schienennetz als gesellschaftliche Verpflichtung gesetzlich fixiert ist.

Das liegt nicht zuletzt auch daran, dass kein öffentliches Verkehrsunternehmen in der Lage ist, die Vorhaltungskosten des Netzes selbst zu erwirtschaften, es kann günstigstenfalls bei positivem Unternehmensergebnis verpflichtet werden, verkraftbare Wegekostenanteile abzuliefern.

Die Netzverantwortung liegt beim öffentlichen Verkehrsunternehmen schon immer und bleibt auch künftig in der Hand des Staates, **die DB Netz AG übt im Konzernverbund eigentlich nur die Auftragsverwaltung für den Bund aus.** Sie hat zwar Mitspracherechte und Verpflichtungen, aber über die Mittelbereitstellung für neue Investitionen und die Vorhaltung entscheidet der Bundesfinanzminister. Somit liegen letztlich die entscheidende Koordinierungsfunktion und die Strategie über den weiteren Ausbau der Infrastruktur in der Hand der Eisenbahnpolitik des Bundes.

Da die Trennung zwischen Infrastruktur und Zugverkehr faktisch ohnehin seit eh und je gegeben ist, lässt sich nicht erkennen, warum der Verfasser am Ende seines Beitrag die Sinnfälligkeit einer Trennung aus der Sicht des Gesamtsystems Bahn in Zweifel zieht.

Sein Hinweis auf die schlechten Erfahrungen in Großbritannien ist nicht richtig, weil dort die Betriebsführung, wie der Verfasser selbst schreibt, nicht in der Infrastrukturgesellschaft belassen wurde.

Wenn die Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung („Pöhlmann-Kommission“) in ihrem Schlussbericht vom 5. September 2000 die Ausgliederung der DB-Netz AG (mit Schieneninfrastruktur, Betriebsinfrastruktur und Betriebsführung) u. a. als eine gewichtige Komponente des Lösungskonzepts zur Förderung des Wettbewerbs auf der Schiene ansieht, so geht sie auch konform mit dem Auftrag zur Liberalisierung des Schienenverkehrs in der Europäischen Union.

Damit wird ein diskriminierungsfreier Zugang zu den Schieneninfrastrukturen in Europa für den Güterverkehr zunächst nur auf einem definierten Netz (TESGN) und ab 2008 auch für das gesamte Netz gewährleistet. Der europaweite Netzzugang für den Personenverkehr soll im Rahmen des Eisenbahnpaketes II geregelt werden.

Die Entscheidung über eine Trennung ist somit auch europapolitisch vorgegeben und sollte nicht durch ideolo-

gisch geförderten „unternehmerischen“ Egoismus zum Nachteil der Gesamtwirtschaft erschwert werden.

2. „Gleisanschlüsse: Grünes Licht für Förderung“

Hierbei handelt es sich um eine Entscheidung, die auf Grund des Drängens der bahnaffinen Verbände zu Stande kam, weil diese hofften, damit mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Dieses Geld wäre weit sinnvoller für die Realisierung von „Netz 21“ angelegt – das Vorrangnetz für den weitläufigen internationalen Eisenbahngüterverkehr braucht auf den schon seit Jahren voll belegten Hauptmagistralen ganz dringend einer Kapazitätserweiterung, wenn sich mehr Güterfernverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern soll. Die Industrie wird einen Gleisanschluss, der für sie Vorteile bringt, ohne öffentliche Subvention selbst finanzieren; die unmittelbare Versorgung mit Ganzzügen ist nur über einen werkseigenen Gleisanschluss rentabel. Der seinerzeitige „Leber-Plan“ war ein Flop. Mir ist kein Unternehmen bekannt, das auf längere Sicht die zugesagte Tonnage auf der Bahn befördert hat.

3. „Harte Kritik am Sparkurs der Bahn“, „DB-Ausgabenstopp sorgt für Protest im Bundestag“

Der Konzern dreistet sich an, auf Kosten einer sträflichen Vernachlässigung des Fahrwegs eine „Börsenreife“ vorzuspiegeln. Selbst Planungskosten werden verweigert, die der Bahn vom Gesetzgeber auferlegt sind. Das vereinbarte und finanziell gesicherte Oberbauprogramm wurde verantwortungslos in erheblichem Umfang gekürzt. Fest geplante Vorhaben und die Grunderneuerung der Berliner S-Bahn werden verzögert, obwohl der Bund genügend Geld bereitgestellt hat. Zur Rationalisierung und Modernisierung von Stellwerken werden nicht einmal Planungsaufträge vergeben. Der Bund muss Geld zurückfordern, weil ein notwendiger Stellwerksbau um 3 Jahre verschoben wurde.

Was muss denn noch alles geschehen, bevor der Bund den Bahnkonzern wegen der Vernachlässigung und dem Herunterwirtschaften des Fahrwegs zur Rechenschaft zieht? Dass ein solch „mieses Spiel“ des Bahnkonzerns vom Aufsichtsrat toleriert wird, lässt starke Bedenken aufkommen.

4. „Mehr Alpen-Güterverkehr auf Straße und Schiene in 2003“

Beim Schienengüterverkehr durch die Schweiz handelt es sich in der Hauptsache um Transitverkehr, für den dort eine entsprechende Streckenkapazität zur Verfügung gestellt wird. Mit Hilfe von „Bahn 2000“ und dem Bau der NEAT erweitert die Schweiz auf den Transitstrecken die Kapazität für den kombinierten Verkehr auch aus vertraglicher Verpflichtung gegenüber der EU.

Die Brennerachse – sie ist Teilstück der TEN-Achse Nr. 1,

Berlin – München – Verona – Rom – Neapel – hat schon seit vielen Jahren im Nord-Süd-Güterverkehr ein wesentlich höheres Verkehrsaufkommen als der Transitverkehr durch die Schweiz. Hier geschieht viel zu wenig für den Streckenausbau. Selbst der Ausbau der Strecke München-Mühldorf-Freilassing, der zur Entlastung des Brennerzulaufs dringlich ist, wird gedankenlos auf Jahre hinaus verschoben. Es wäre angebracht, dass sich die GRV verstärkt dieser Thematik annehmen würde. Die DB AG lässt hierzu überhaupt kein Interesse erkennen und hüllt sich in Schweigen. (Die GRV hat sich durchaus in verschiedenen Beiträgen für den Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing eingesetzt! Die Red.)

5. „Mehr Geld der EU für Brenner Basistunnel“

Mich stört, dass der Beitrag unter dem Balken „Ausland“ platziert ist. Weit besser erschiene mir als Kapitelüberschrift z. B. „Europäische Verkehrswege“. (Die Redaktion gibt Herrn Maak Recht.)

Schon allein aus der Tatsache heraus, dass durch die Entwicklungen am Verkehrsmarkt die Eisenbahn ihre systemimmanenten Vorteile außerhalb des Massenverkehr in den Ballungsräumen, nur noch im europäischen Fernverkehr bzw auf sehr großen Entfernungen erfolgreich einbringen kann, muss bezüglich der Kommunikation in globalen Dimensionen gedacht und gewirkt werden.

Die EU ist nicht am „Brenner Basistunnel“ interessiert, sondern am leistungsfähigen Ausbau der TEN-Achse Nr. 1, Berlin – München – Verona – Rom – Neapel. Der Brenner Basistunnel ist lediglich als Schlüsselbauwerk dieser Achse von großem europäischem Interesse.

Impressum

Herausgeber und Redakteur:

Senator e.h. Dr.-Ing. Alfons Thoma
Amsterdamerstr. 10, 53117 Bonn, Tel 0228/6899982
Fax 0228/6899984 Email AThoma1998@aol.com

Vorstand der GRV

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

Beirat der GRV

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

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

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