

GRV-Nachrichten

Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e.V. (GRV)

GRV • Postfach 10 14 03 • 45014 Essen • www.grv-ev.de

In eigener Sache:

Diese Nummer 75 ist die letzte, die Sie aus der Feder von Dr.-Ing. Alfons Thoma erhalten.

Die Arbeit für die GRV-Nachrichten war für mich als Pensionär fast wie ein Fulltime-Job. Die Auswahl an Artikeln fiel mir oft nicht leicht. Auch setzte der Umfang der Zeitschrift Grenzen.

Ich hoffe, dass die Leser mit großem Interesse die GRV-Nachrichten lasen, was mir oft bestätigt wurde. Bei Herrn Werner Kammer habe ich mich für das Korrekturlesen herzlich zu bedanken.

Jetzt gebe ich diese Arbeit an einen Jüngeren weiter: Dr. Gunther Ellwanger (vormals bei der UIC).

Anlässlich der Mitgliederversammlung der GRV im November vergangenen Jahres kandidierten die Herren Alfons Thoma und Werner Kammer aus Altersgründen nicht mehr für den Vorstand der GRV.

Als Vorsitzender der GRV wurde neu gewählt: Dr.-Ing. Gunther Ellwanger (Hinterzarten), als 1. Stv. Vorsitzender: Wolfgang Dietrich Mann (Bochum), und wiedergewählt wurde als 2. Stellv. Vorsitzender: Prof. Dr. Dieter Witt (München).

Es ändert sich deshalb auch die Anschrift der GRV (siehe Titel!).

Leitartikel

Kürzung der Regionalisierungsmittel

Alfons Thoma

Wenn der neuen Bundesregierung und insbesondere dem Bundesfinanzminister wirklich daran gelegen ist, möglichst überall zu sparen, um Schulden zu mindern und vor allem, um die EU-Defizitgrenze von drei Prozent einzuhalten, wird dann nicht auch der Nahverkehr von den Sparplänen betroffen werden? Die Antwort lautet: Die Bundesregierung will auch den ÖPNV beim Sparen nicht verschonen.

Inhalt (u.a.)

Verkehrspolitik der EU

Transeuropäisches Verkehrsnetz kommt nur schleppend voran	3
Aus für Pönale im Bahngüterverkehr	4
Maut ohne externe Kosten	4
UIC-Schiengüterverkehr rückläufig	5

Verkehrspolitik in Deutschland

Kürzung der Regionalisierungsmittel	5
Anworten der Parteien auf Fragen der GRV	6
Gutachten zum Börsengang der DB	19

Eisenbahnen

DB hat ihre Ziele 2005 erreicht	21
Otto Wiesheu neu bei der DB	21
DB Aufsichtsrat genehmigt Kauf von Bax	24
ETCS – Langer und teurer Weg zur Realisierung	26
TGV auf Testfahrt in Deutschland	29
Kartellamt genehmigt der DB Kauf von RAG	32
Test-Güterzug Berlin - Moskau	33

Andere Verkehrsträger

Zwischenbilanz der deutschen Maut	35
Bundesregierung hält am Transrapid fest	36

Ausland

Auch SBB spart beim Wagenladungsverkehr	36
Strassenrechnung in der Schweiz	37
Lötschberg-Basistunnel geht 2007 in Betrieb	38

Verschiedenes

Fahrzeughalle des DB Museums ausgebrannt	40
Leistungen der Verkehrsträger in 2004	40
Scandlines wird verkauft	40
Hochwasserschäden in Bayern	41
Porta Alpina	41
Rail#tec	42

Personalia

Personalia	42
------------	----

Literatur

Literatur	43
-----------	----

Viele Bundesländer, Nahverkehrsbetreiber und die Gewerkschaften befürchten, dass infolge der von der Koalitionsregierung beabsichtigten Kürzungen die Nahverkehrsnetze schrumpfen, Kunden und Arbeitsplätze verloren gehen. Ihr Aufschrei war laut und deutlich. Aber es kommt dabei m. E. auf die Höhe dieses Sparbeitrages des Nahverkehrs an. Jedenfalls dürfen die Kürzungen einerseits nicht zu größeren Kunden- und Arbeitsplatzverlusten führen, andererseits lassen sich mit Sicherheit noch Nischen zum Sparen finden. Auch sollten moderate Fahrpreiserhöhungen nicht ausgeschlossen werden.

Wir haben einen hervorragenden Öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland. Aber manches EU-Land steht nicht so weit nach und gibt doch weniger Geld dank höherer Fahrpreise und anderer Maßnahmen aus, z. B. Großbritannien. Wie sollen die Kürzungen aussehen?

Nach Berichten sollen bis 2009 die sogenannten Regionalisierungsmittel des Bundes, mit denen die Länder Nahverkehrsleistungen bei den Verkehrsträgern der Schiene (DB und private Eisenbahnverkehrsunternehmen) bestellen und bezahlen, um 2,1 bis 2,3 Mrd € gesenkt werden. Man hört auch andere Zahlen und zwar Kürzungen in 2007 um 700 Mio, 2008 um 800 Mio und 2009 um 1,2 Mrd €. Bislang erhalten die Bundesländer vom Bund rund 7 Mrd €. Davon fließen etwa 4,6 Mrd € jährlich an die DB.

Schon vor der neuen Regierung war vereinbart worden, dass über die Höhe der Mittel in 2007 zwischen Bund und Ländern neu verhandelt werden soll.

Eines steht fest, ohne finanzielle Förderung ist der Nahverkehr aus einer Reihe von Gründen i.d.R. defizitär, mit den Ticketpreisen allein kann kein Nahverkehr betrieben werden. Vor allem sind morgens und abends grosse Beförderungsmengen zu bewältigen, für die die nötigen Kapazitäten ausgerichtet sein müssen. Für den Untertagsverkehr sind diese Kapazitäten viel zu gross.

Was hat die Regionalisierung gebracht?

Tatsächlich ist festzustellen, dass die Verlagerung von Mitteln des Bundes – sie dienten ursprünglich der Unterstützung der Deutschen Bundesbahn im defizitären Nahverkehr – auf die Länder (und damit tragen sie auch die Verantwortung) einen gewaltigen Schub für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gebracht hat. Vor allem durch Einführung des Taktverkehrs konnten die Fahrgastzahlen im Mittel um 40% gesteigert werden. Stillgelegte Strecken wurden sogar mit gutem Erfolg wieder reaktiviert.

Auch die hohen Benzinpreise veranlassen heute so manchen Pendler, auf die Bahn umzusteigen. Auch die vorgesehene Kürzung der Pendlerpauschale wird neue Fahrgäste für den SPNV bringen. Die Vorhaltung weniger Parkplätze bzw. Parkhäuser in den Innenstädten erhöht ebenfalls die Fahrgastzahlen. Die City-Maut (z.B. in London) erschwert die Fahrt mit dem Auto in die City.

Man hat mit den Mitteln viel erreicht. Neben den Taktfahrplänen verkehren heute vielfach kundenfreundliche schnelle Triebwagen auf den Strecken. Die Bahnhöfe und Haltepunkte wurden verbessert.

Für die DB AG sind die Gelder aus dem Nahverkehr zur größten Einnahmequelle geworden.

Einsparungen im SPNV sind nicht leicht durchzuführen. Schwachbesetzte Züge zu streichen ist schwierig, weil die Züge paarig verkehren. Morgens sind die Züge in die Stadt gut besetzt, aber hinaus in die Region schlecht und abends umgekehrt. Der Ersatz von Zügen durch Busse bringt nach reichlichen Erfahrungen in der Regel Abwanderungen zum Auto. Aber man könnte an längere Taktzeiten am Abend oder sehr frühen Morgen denken. Einsparungen verschiedenster Art können bei gutem Willen immer noch gefunden werden.

Nun meinte das Bundesverkehrsministerium in 2005, dass die Ausgaben der Länder für die Nahverkehrsbestellungen nicht 7 Mrd € sondern nur etwa bis zu 5 Mrd € betragen würden und die Länder eigentlich nur einen Anspruch auf Mittel in dieser Höhe hätten. Was geschieht mit dem restlichen Geld? Es werden mit Sicherheit auch allerlei sonstige Leistungen für den ÖPNV bezahlt z.B. Investitionen, die nicht zur „Regionalisierung“ gehören. Ja es besteht sogar der Verdacht, dass Länder andere Aufgaben, die mit ÖPNV überhaupt nichts zu tun haben, aus Regionalisierungsmitteln finanzieren. Alle Versuche des Bundes, von den Ländern einen Verwendungsnachweis für die Regionalisierungsmittel zu verlangen, sind bisher gescheitert.

Die Regierungskoalition könnte heute leichter solche Verwendungsnachweise verlangen.

Wenn die Verwendung der Mittel auch für andere Zwecke wirklich zutrifft, dann wären Kürzungen der Regionalisierungsmittel durchaus gerechtfertigt.

Verkehrspolitik der EU

Kompensationsversuch für deutsche Lkw gescheitert?

Offensichtlich hat sich die EU-Kommission entschieden, den deutschen Antrag auf Gewährung einer Kompensation für deutsche Lkw auf Grund der hohen Steuerbelastung im Vergleich zu ausländischen Fahrzeugen abzulehnen. Der deutsche Bundesverkehrsminister hat vier Monate lang vergeblich versucht, in Brüssel diese Kompensation durchzusetzen, die auf Basis einer teilweisen Rückerstattung bezahlter Mineralölsteuer erfolgen und auch ausländische Fahrzeuge mit einbeziehen sollte. Der wieder erhobene Vorwurf aus Brüssel, dies stelle eine Diskriminierung ausländischer Lkw dar, kann nicht nachvollzogen werden, da auch die ausländischen Lkw auf Grund ihrer in Deutschland erhaltenen Tankquittungen einen entsprechenden Anspruch auf Rückerstattung hätten. Die Kommission spricht von einer „indirekten“ Diskriminierung, wobei das Wort „indirekt“ zunächst noch einige Rätsel aufgibt. Man wird abwarten, wie dies im Einzelnen präzisiert wird. Auf jeden Fall ist es eine im Vergleich zu

anderen Länderaktivitäten, die nicht beanstandet wurden, sehr restriktive und vielleicht sogar einzigartige Haltung der EU-Kommission gegenüber Deutschland. Berücksichtigt man die mittlerweile jahrelange Diskussion um diese Kompensation, die nicht dazu dienen soll, die Maut auszugleichen, sondern lediglich eine teilweise Verringerung der steuerlichen Differenzen zwischen in- und ausländischen Fahrzeugen herzustellen, bleibt nur Unverständnis.

Für das deutsche Straßengüterverkehrsgewerbe ist diese Reaktion aus Brüssel mehr als enttäuschend. Die durch vergleichsweise hohe Mineralölsteuern zusätzlich getriebenen Dieselmotorkraftstoffpreise reduzieren die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Unternehmer in erheblichem Umfang und fördern die Bemühungen, den hohen Steuerlasten durch Tanktourismus und Ausflagung mit Beschäftigungsmöglichkeiten ausländischer Fahrer zu entgegen. Zu hoffen, dass es Brüssel gelingt, die anderen europäischen Staaten zu einer Anhebung ihrer Mineralölsteuersätze zu bewegen, erscheint illusorisch.

Das Transeuropäische Verkehrsnetz kommt nur schleppend voran. Die EU-Kommission versucht gegenzusteuern.

Leider ließen die EU-Länder bei der Realisierung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN)), obwohl der Nutzen dieses Netzes von keinem Mitgliedstaat in Frage gestellt wird, bisher den großen Worten kaum Taten folgen. Auch der Ausbau der vorrangigen TEN-Projekte kommt nur schleppend voran,

Deshalb will die Europäische Kommission jetzt die 30 vorrangigen TEN-Projekte in den kommenden Jahren deutlich beschleunigen. Dazu hat sich EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot nun Verstärkung geholt, indem er auf die Autorität von sechs Politikern setzt, die als TEN-Koordinatoren den Mitgliedstaaten auf die Sprünge helfen sollen.

„Die Koordinatoren sollen den Dialog zwischen den betreffenden Staaten erleichtern, um eine bessere zeitliche Abstimmung der Arbeiten und der Finanzierungspläne zu ermöglichen“, erklärte Barrot vor dem Hintergrund, dass insbesondere bei den grenzüberschreitenden Teilstücken die größten Verzögerungen auftreten würden. Die Koordinatoren werden zudem jährlich einen Bericht über die erzielten Fortschritte und mögliche Schwierigkeiten erstellen. Kommen die Mitgliedstaaten Verpflichtungen nicht nach, kann auf Basis eines negativen Berichts ein Projekt wieder von der TEN-Prioritätenliste gestrichen werden. Im Einzelfall könnte auch über Zurückzahlung von EU-Mitteln nachgedacht werden – insbesondere, wenn Projekte auf Dauer nicht über das Stadium vorbereitender Studien hinaus kämen.

Die beiden ehemaligen EU-Verkehrskommissare Karel van Miert und Loyola de Palacio übernehmen die TEN-Bahnprojekte Berlin - Brenner - Mailand - Palermo und Lyon - Turin - Triest - Budapest. Weitere TEN-Koordinatoren sind die drei Ex-Kommissare Etienne Davignon (Hochgeschwindigkeitsstrecke Lissabon - Tours), Peter Balazs (Bahnkorridor Paris - Stuttgart - Wien - Bratislava) und Pavel Telicka (Rail Baltic: Warschau - Helsinki) sowie der ehemalige Chef der belgischen Eisenbahngesellschaft SNCB, Karel Vinck, (European Rail Traffic Management System - ERTMS).

Die Arbeit der Koordinatoren soll durch die Einsetzung einer TEN-Exekutivagentur unterstützt werden. Die Agentur soll die unterschiedlichen Finanzierungsphasen der vorrangigen TEN-Projekte steuern und überwachen. Neben der Verwaltung der TEN-Haushaltsmittel ist insbesondere die Koordinierung der Finanzierung aus anderen europäischen Fonds wie dem Kohäsionsfond vorgesehen.

Der Pferdefuß bei diesem sehr wünschenswerten Unterfangen der EU-Kommission liegt aber darin, dass die Mitgliedstaaten sich über den EU-Haushaltsrahmen bisher nicht einigen konnten. Dies könnte die oben erwähnte Exekutivagentur sogar in Frage stellen, die bereits Ende 2005 eingesetzt werden sollte. Die Kosten für die 30 vorrangigen TEN-Projekte werden auf insgesamt 225 Mrd € geschätzt. Es kommt sehr darauf an, welchen Anteil daran die EU übernehmen wird.

EU-Kommission: TEN-Gelder bewilligt

Die Europäische Kommission hat für die Projektierung und Verwirklichung von Vorhaben innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) 356 Mio € bereitgestellt. Ober 70 % entfallen auf Eisenbahnprojekte und 20 % auf intelligente und innovative Verkehrssysteme beispielsweise im Bereich der Interoperabilität des Schienenverkehrs. Am stärksten gefördert werden das Satellitensystem GALILEO sowie die künftigen alpenquerenden Eisenbahnverbindungen am Brenner und Lyon - Turin (allein 48 Mio € auch ergänzend zu früher gewährten Zuschüssen).

Die 356 Mio € sind für Projekte vorgesehen, die bereits Bestandteil des mehrjährigen Richtprogramms (MRP) 2001-2006 sind. Dieses beinhaltet im Wesentlichen die vom Europäischen Parlament und dem Rat im April 2004 beschlossenen 30 vorrangigen Vorhaben. Über die Hälfte der Mittel dient der Finanzierung von Bauarbeiten (bis zu einem Höchstsatz von 10 %), der Rest wird für Studien in den Bereichen Technik, Wirtschaft, Finanzen und Umwelt sowie für sonstige Aktivitäten bereitgestellt, die für die Erteilung der Baugenehmigungen notwendig sind (bis höchstens 50 %). Die für geplante Hochgeschwindigkeitsverbindungen vorgesehenen Finanzmittel sind an die Bedingung geknüpft, dass die Interoperabilitätsanforderungen strikt eingehalten werden.

Über die Mittel in Höhe von fast 150 Mio € für eine zweite Gruppe von Vorhaben, die im MRP vorgesehen sind, wird noch entschieden. Ferner werden die sich auf insgesamt knapp 100 Mio € belaufenden Finanzhilfen für TEN-Vorhaben in den zehn neuen Mitgliedstaaten sowie für weitere TEN-V-Vorhaben Gegenstand späterer Entscheidungen im Herbst sein, und zwar im Rahmen der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für den jährlichen Anteil des TEN-V-Haushalts. Dabei handelt es sich um zusätzliche kleinere Vorhaben außerhalb des MRP. Die vorrangigen TEN-V-Vorhaben haben bis 2020 ein Investitionsvolumen von 225 Mrd €. Angesichts ihrer Bedeutung für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und des Zusammenhalts in der Europäischen Union hat die Kommission im Rahmen der finanziellen Vorausschau 2007-2013 eine spürbare Aufstockung der Finanzmittel für die transeuropäischen Netze vorgeschlagen. Um die Lücken in der Finanzierung grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen aus den nationalen Haushalten zu schließen, sieht der Kommissionsvorschlag vor, den Zuschussanteil der Gemeinschaft zu erhöhen (bis 30 %, in Ausnahmefällen bis 50 % der Projektgesamtkosten) und die Förderung verstärkt auf grenzübergreifende Verkehrsprojekte auszurichten.

Frankreich tanzt aus der Reihe

Mit höheren Steuernachlässen für die nationalen Straßentransportunternehmen will die französische Regierung der Ölpreisexplosion entgegen wirken. Rückwirkend zum 1.1.05 will Paris die Rückerstattung der Gewerbesteuer pro Lkw mit mehr als 16 t Gesamtgewicht auf 700 € erhöhen statt der bisherigen 366 €. Des Weiteren sollen die Mehrkosten durch die steigenden Treibstoffpreise künftig automatisch an die Kunden weitergegeben werden. Dafür gibt es bereits eine Gesetzesinitiative.

Das ist eine Wettbewerbsverzerrung in Europa. Dazu will sich Frankreich in der EU für einheitliche Treibstoffpreise für die Transportbranche einsetzen.

Aus Brüssel hat das Transportgewerbe keine direkte Unterstützung zu erwarten. Wie die EU gegen Frankreich vorgehen wird, ist noch offen.

EU-Richtlinie 199/62/EG „Eurovignetten-Richtlinie“

Am 6.9.2005 wurde der Gemeinsame Standpunkt des Verkehrsministerrates (d.h. der Textvorschlag der Minister) zur Richtlinie 199/62/EG „Eurovignetten-Richtlinie“ verabschiedet. In einigen wichtigen Punkten weicht er von der Version des Europa-Parlamentes ab (**Berücksichtigung der externen Kosten wird völlig gestrichen**, Untergrenze 12 Tonnen-LKW statt 3,5 Tonnen; anderer Geltungsbereich im Straßennetz, Regelungen für sensible Regionen). Verabschiedet wurde das Dokument gegen die Stimmen von Belgien, Portugal, Estland und Malta und mit einer

Enthaltung durch Finnland und Griechenland. Damit hat nun die zweite Lesung der Richtlinie begonnen, die innerhalb von 3 Monaten abgeschlossen werden muss. Gelingt dabei keine Einigung zwischen dem Parlament und dem Ministerrat, so kann anschließend ein 6-wöchiges Vermittlungsverfahren durchgeführt werden. Da die Richtlinie als sehr bedeutsam angesehen wird, hat auch die Kommission noch einmal eine Stellungnahme veröffentlicht.

Die GRV meint, es ist ein Skandal, dass ein Grossteil der Verkehrsminister der EU die Berücksichtigung der externen Kosten – die Anrechnung von externen Kosten wird von der GRV seit Jahren verlangt – gestrichen hat.

Aus für Pönale auf der Schiene im Güterverkehr

EU-Kommission setzt beim Bahngüterverkehr auf Freiwilligkeit

Der EU-Richtlinienvorschlag zur Einführung von Entschädigungsregeln für Bahnfrachtkunden ist endgültig vom Tisch. Die Kommission werde den Vorschlag vorerst nicht weiterverfolgen, heißt es in einem Schreiben von Kommissionspräsident Barroso an das Europäische Parlament (EP) und den EU-Ministerrat.

Die Kommission verpflichte sich hingegen, bis spätestens 2007 in einem Bericht zu prüfen, inwieweit das Ziel einer Qualitätsverbesserung im Schienengüterverkehr durch freiwillige Abkommen zwischen Eisenbahnen und ihren Frachtkunden erreicht worden sei.

Der Rat hatte sich bislang noch nicht abschließend zu den Vorschlägen geäußert.

Maut ohne externe Kosten

EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot hält die Chancen auf eine schnelle Anrechnung der externen Kosten in die Lkw-Mautgebühren für gering.

Die Forderung des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments (EP), spätestens innerhalb der kommenden fünf Jahre den EU-Mitgliedstaaten eine weitgehende Berücksichtigung von unter anderem Stau-, Unfall- oder Lärmkosten zu erlauben, dürfte der EU-Ministerrat – zumindest derzeit – noch nicht zustimmen. Davon zeigte sich Barrot in Brüssel am 24.11.05 überzeugt.

Die zurzeit zwischen EP und Rat diskutierte Neuregelung der Richtlinie zur Erhebung von Lkw-Mautgebühren (Eurovignette) sei aber nur ein erster Schritt. Die Europa-abgeordneten müssten jedoch realistisch sehen, dass eine Anrechnung externer Kosten erst in einem nächsten Schritt realisiert werden könne.

Barrot kündigte an, dass die Kommission 2006 eine Übersicht für alle Verkehrsträger vorlegen werde, wie hoch die jeweiligen Infrastrukturkosten sind und wer dafür aufkommt. Erst danach werde die Kommission einen

ambitionierteren Vorschlag zur weitergehenden Anrechnung externer Kosten für den Schwerlastverkehr vorlegen, kündigte Barrot an.

Die GRV ist darüber enttäuscht, dass die Regelung der externen Kosten weiter verzögert wird. So bleibt die Benachteiligung der Bahnen weiter bestehen.

UIC: Schienengüterverkehr rückläufig

Der Internationale Eisenbahnverband UIC musste beim Frachtverkehr auf dem EU-Schienennetz für das erste Halbjahr 2005 ein Negativresultat verbuchen. Die UIC-Statistik weist aus, dass die Transportleistung der EU-Güterzüge im Vergleich zum vergangenen Jahr um 2,5 Prozent gesunken ist. Es wurde ein Rückgang um 2,9 Milliarden Tonnenkilometer (tkm) verzeichnet. Das Beförderungsvolumen fiel von 161,3 Milliarden tkm auf 158,4 Mrd tkm.

Dabei war der Verlust in den 15 alten Unionsländern um ein Prozent stärker als in den neuen EU-Staaten. Ausnahme ist die Deutsche Bahn, die gegenüber ihrem Vorjahresergebnis um

4,4 % zulegte. Schlusslichter sind die französische SNCF mit einem Leistungsminus von 12,8 % und die Bahngesellschaft Luxemburgs mit einem Rückgang um 34,5 %. Die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen CER sieht die Ursache für das schlechte Abschneiden des Schienengüterverkehrs in den gewachsenen Marktanteilen osteuropäischer Bahnunternehmen.

Die GRV meint, dass die Sonntagsreden der Politiker „Mehr Verkehr auf die Schiene“ bisher nichts geholfen haben. Dass die DB AG besser als die anderen europäischen Bahnen im Eisenbahngüterverkehr abgeschnitten hat, verwundert, da gerade in Deutschland der Wettbewerb auf der Schiene am bestens floriert.

Verkehrspolitik in Deutschland

Länderwirtschaftsministerkonferenz stimmt mit grosser Mehrheit gegen die Kürzung der Regionalisierungsmittel

(Siehe auch Leitartikel!)

Im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung sind auch Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln vorgesehen, die bereits 2006 realisiert werden sollen. Bis zum Jahr 2009 ist mit einer Minderung der Regionalisierungsmittel von rund 3,1 Mrd € zu rechnen. Wegen der negativen Folgen: Massive Einschnitte in das Nahverkehrsangebot, Verluste von Arbeitsplätzen – Transnet schätzt sie auf 8500 im ÖPNV und Auswirkungen auf die Bahnindustrie – hat die Wirtschaftsministerkonferenz in Stuttgart im Dezember den nachstehenden Beschluss gefasst:

1. Die Wirtschaftsminister-Konferenz bittet die Bundesregierung, darauf hinzuwirken, dass die Regionalisierungsmittel im Interesse eines modernen und leistungsfähigen ÖPNV, der auch als Standortfaktor immer mehr an Bedeutung gewinnt, in einer für die Länder erforderlichen Höhe erhalten bleiben.

2. Die Wirtschaftsministerkonferenz stellt fest, dass die nach der Koalitionsvereinbarung geplante Kürzung der Regionalisierungsmittel die gerade erst nach der Bahnreform erreichte positive Entwicklung von ÖPNV-Angebot und Nachfrage gefährden würde. Ein klarer Rückschritt mit der Folge von drastischen Angebotseinschränkungen, eventuellen Streckenstilllegungen und damit eine Abwärts Spirale im ÖPNV/SPNV wäre die absehbare Folge.

3. Die Wirtschaftsministerkonferenz weist weiter darauf hin, dass eine spürbare Kürzung der Regionalisierungsmittel über die unmittelbaren Auswirkungen auf die auf einen funktionierenden ÖPNV/SPNV angewiesenen Arbeitnehmer/-Innen und Auszubildenden hinaus auch schwerwiegende negative Folgen für die Arbeitsplatzsituation im ÖPNV/SPNV und für die deutsche Fahrzeugindustrie hätte. Für die große Zukunftsaufgabe der Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik – die Sicherung von industriellen und Dienstleistungsarbeitsplätzen – hätte die angedachte Kürzung der Regionalisierungsmittel deshalb erhebliche negative Auswirkungen.

4. Die Wirtschaftsministerkonferenz fordert den Bund daher auf, von den geplanten Kürzungen im Wege eines Haushaltsstrukturgesetzes abzusehen. Das geltende Regionalisierungsgesetz sieht bereits eine Revision der Mittelausstattung im Rahmen eines ordentlichen Revisionsverfahrens im Jahr 2007 vor.

5. Die Wirtschaftsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, unverzüglich in Verhandlungen mit den Ländern über die zukünftige Höhe der Regionalisierungsmittel einzutreten.

Die GRV meint dazu:

a) *Es handelt sich hier um einen Beschluss der Wirtschaftsministerkonferenz. Nicht in allen Bundesländern ist Wirtschaftsminister auch der Verkehrsminister. Letztere werden sicher auch noch gehört werden.*

b) *An einer Kürzung der Regionalisierungsmittel werden die Länder mit Sicherheit nicht vorbeikommen (siehe Leitartikel).*

In Kraft getretene Eisenbahngesetze

1. „Viertes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“

Bereits am 31. Dezember 2004 ist das „Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Regelung der Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems“ vom 27.12.04. in Kraft getreten (BGBl. I S. 3833).

A) Mit dem Gesetz wurde die Einrichtung der „Benannten Stelle“ im Allgemeinen Bahngesetz (AEG) geregelt. Benannte Stellen übernehmen in den Fällen, in denen die Einschaltung einer neutralen Stelle notwendig ist, Aufgaben im Zusammenhang mit Konformitätsbewertungsverfahren.

Zuständig für die Benennung der Stellen sind die Mitgliedstaaten. Die Benannte Stelle muss in der Lage sein, die betreffenden Konformitätsbewertungsverfahren durchzuführen und die notwendige Unabhängigkeit, Unparteilichkeit und Integrität besitzen (im EG-Bereich existieren in verschiedenen Sektionen bereits 25 Benannte Stellen).

In Deutschland ist die Benannte Stelle beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) organisatorisch angegliedert (Eisenbahn-Cert - EBC). Sie ist weisungsunabhängig.

Für die Einrichtung und die Aufgabenübertragung hat der Bund seine ausschließliche Zuständigkeit festlegt.

Gemäß der Richtlinie 96/48/EG für die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsschienenverkehrs vom 23. Juli 1996 sowie gemäß den entsprechenden Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI), müssen alle grenzüberschreitenden Bahnsysteme auf Erfüllung der Interoperabilitätsrichtlinien geprüft werden und zwar von unabhängigen Stellen, die von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union benannt wurden.

Diese Stelle ist beim EBA als Benannte Stelle bereits eingerichtet. Sie hat am 1.1.2000 ihre Tätigkeit für den Bereich des Hochgeschwindigkeitssystems aufgenommen und wird nun die Aufgabe, die ihr im Anwendungsbereich des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems zugeschrieben sind, erweitern.

Deren Aufgaben sind die Genehmigung von Infrastruktur, Fahrzeugen und anderen strukturellen Teilsystemen. Bewertungen sind von allen Mitgliedstaaten anzuerkennen, insbesondere, um Mehrfachprüfungen bei international einzusetzenden Fahrzeugen auszuschließen.

B) Durch die Änderung des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes wurde für das EBA eine Ermächtigungsgrundlage für dessen Befugnisse geschaffen, Bundesmittel zur Förderung des Schienenverkehrs zu bewilligen.

2. „Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“

Am 30. April 2005 ist das Dritte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27. April 2005 in Kraft getreten (BGBl. I 1138).

A. Eine wesentliche Ergänzung wurde im Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BVVG) vorgenommen.

Hier regelt § 4, dass ab dem 1. Januar 2006 die Aufgabe, die Einhaltung der Rechtsvorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen, der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP) obliegt. Gem. § 4 Abs. 7 werden die der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post zugewiesenen Aufgaben bis zum 31. Dezember 2005 vom EBA wahrgenommen.

Die Anschrift der Regulierungsbehörde lautet:
Bundesagentur - Tulpenfeld 4, 53113 Bonn

Der Wettbewerb auf dem deutschen Schienennetz wird künftig von einer zentralen Stelle überwacht.

B. Mit dem Gesetz wurde das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) auch im Hinblick auf die europäischen Richtlinien ergänzt. Neu geregelt wurde:

- der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (Zuteilung von Zugtrassen und die Entscheidung über die Entgelte)
- die Struktur der Eisenbahnen (Geschäftsführung, Rechnungsführung, Beziehungen zwischen Betreibern der Schienenwege und Eisenbahnverkehrsunternehmen)
- die Überwachung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur (teilweise geändert)
- die Aufgaben und Befugnisse der Regulierungsbehörde (die RegTP genehmigt künftig die Trassenpreise; bei der Fahrwegvergabe ist die Reg TP befugt, gegen Wettbewerbsverstöße oder Benachteiligungen einzuschreiten, wenn Eisenbahnverkehrsunternehmen das beantragen.)

Eingefügt wurde ein neuer § 23 AEG, der sich mit der Freistellung von Bahnbetriebszwecken befasst.



Antworten auf die Fragen der GRV an die Parteien zur Bundestagswahl 2005

Die Antworten stammen für die CDU/CSU von Herbert Hennemann (Politische Programme und Analysen Fachbereich Wirtschaftspolitik), für die SPD von der Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Wohnungswesen (Sylvia Reinhardt) und Uwe Beckmeyer, MdB, für die FDP von Horst Friedrich, MdB, für die Grünen vom Bundesvorstand Ref. für Öffentlichkeitsarbeit und für die Linken, PDS von Claudia Gohde, Leiterin des Wahlquartiers 2005.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Beantwortung der Fragen auf die Zeit des Wahlkampfes in 2005 zurückgeht und nicht in allen Punkten der im Koalitionsvertrag ausgehandelten

Verkehrspolitik entspricht. Der Redakteur der GRV-Nachrichten meint, dass die damalige Meinungsbildung der Parteien für den Leser immer noch von grossem Interesse sein dürfte, weil ihm hier die Gelegenheit geboten wird, die Aussagen der Parteien zu den 20 Fragen der GRV unmittelbar zu vergleichen.

Frage 1:

Sind Sie der Überzeugung,

- dass Grundlage jeder rationalen, nachhaltigen und umweltgerechten Verkehrspolitik die konsequente Anwendung des Verursacherprinzips ist,
- dass soziale Marktwirtschaft im Verkehr unverfälschte Wettbewerbsverhältnisse und ehrliche Kostenzulastung einschließlich aller Unfall- und Umweltkosten erfordert,
- dass faire Wettbewerbsbedingungen – intermodal zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und intramodal zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen – herzustellen sind?

Antworten

CDU/CSU

Wir setzen uns für den Abbau jeglicher Wettbewerbsverzerrungen ein. Dies gilt sowohl für Wettbewerbsverzerrungen der Verkehrsgesellschaften untereinander (Intramodaler Wettbewerb) als auch für den intermodalen Wettbewerb, also zwischen den Verkehrsträgern. Zu diesem Zweck müssen sowohl steuerliche Unterschiede als auch einseitige Subventionen auf den Prüfstand.

SPD

Mobilität ist die Voraussetzung für wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung. Sie erschließt Räume, eröffnet Märkte und ermöglicht den Zugang zu Bildungs- und Freizeitangeboten.

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist die Voraussetzung für Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand. Sie hat großen Einfluss auf den Wirtschaftsstandort Deutschland und schafft und sichert Arbeitsplätze.

Neben der Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger muss die Verkehrspolitik verantwortungsvoll mit natürlichen Ressourcen umgehen. Eine zukunftsweisende Gestaltung von Infrastrukturpolitik kann daher nur im Einklang mit den Prinzipien der Nachhaltigkeit geschehen, die den Anforderungen an Ökonomie und Ökologie gleichermaßen gerecht werden.

Integrierte Verkehrspolitik ist unsere Antwort auf diese Herausforderungen. Nur eine sinnvolle Fortentwicklung der begonnenen Vernetzungen der Verkehrsträger Schiene, Straße, Wasserstraße und Luftverkehr kann Mobilität zukunftsgerecht gestalten. Wir erwarten ein weiteres Anwachsen des Verkehrsaufkommens. Ein Verkehrsträger allein kann diese Aufgabe nicht bewältigen. Wer heute den einseitigen Ausbau von Straßen fordert, wird in der Zukunft Staus und Verkehrskollaps erzeugen. Jeder Verkehrsträger muss nach seinen spezifischen Stärken eingesetzt werden.

FDP

Liberaler Verkehrspolitik baut auf zwei Grundsätzen: Zum einen wissen Bürger selbst besser als der Staat, in welcher Form sie mobil sein wollen. Zum anderen sollte sich die Rolle des Staates darauf beschränken, die Infrastruktur zu gewährleisten und den Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander zu fördern.

Aus diesen Grundsätzen ergeben sich vier Forderungen an eine liberale Verkehrspolitik: Das Verursacherprinzip ist konsequent anzuwenden, denn nur dann ist die freie Verkehrsmittelwahl durch den Bürger gesamtwirtschaftlich effizient. Sofern Subventionen in den Verkehr erforderlich sind, sollen sie so gezahlt werden, dass sie nicht Wettbewerb verhindern, sondern Wettbewerbsverzerrungen vermindern. Für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist so viel privates Kapital wie möglich zu erschließen. Bei der Privatisierung ist darauf zu achten, dass keine neuen privaten Monopole geschaffen werden, sondern Strukturen, die den funktionsfähigen Wettbewerb sicherstellen.

Grüne

Ja, dafür treten wir ein. Daher setzen wir uns z.B. im europäischen Parlament für eine Wegekostenrichtlinie ein, die die Umwelt- und Gesundheitsfolgekosten des Straßengüterverkehrs berücksichtigt. Auch bei der anstehenden Frage einer möglichen Privatisierung der Deutsche Bahn AG verfolgen wir das Ziel, eine Lösung zu finden, die faire Wettbewerbsbedingungen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen schafft und somit die Voraussetzungen für mehr Verkehr auf der Schiene schafft. Daher treten wir für das Eigentümermodell ein, bei dem das Netz im Eigentum des Bundes bleibt.

PDS

Ja

Frage 2:

Treten Sie insbesondere für die Gleichbehandlung aller Verkehrsträger hinsichtlich Mineralölsteuer, Ökosteuer und Umsatzsteuer ein?

Antworten

CDU/CSU

Grundsätzlich müssen alle Verkehrsträger gleich behandelt werden. Die Ökosteuer hat mit Ökologie nichts zu tun, sie wird zum Stopfen der Rentenkassen zweckentfremdet und muss langfristig weg. Wegen der Haushaltskrise, in die Rot-Grün Deutschland gestürzt hat, werden wir aber mit ihr leben müssen, bis das Wachstumskonzept von CDU/CSU greift.

SPD

Die SPD setzt sich dafür ein, dass auf EU-Ebene die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen aller Verkehrsträger fortgesetzt wird. Die Besteuerung sämtlicher Verkehrsträger muss sich grundsätzlich an dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung ausrichten. Dabei ist bei den einzelnen Verkehrsträgern auch auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu achten.

FDP

Unser Grundsatz: Jeder Verkehrsteilnehmer soll die von ihm verursachten Kosten für Infrastruktur und Umwelt tragen und selber entscheiden, welches Verkehrsmittel er wählt. So entstehen faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern, die mit ihren spezifischen Vorteilen zu einem Gesamtsystem vernetzt werden. Steuervergünstigungen etwa bei der Kerosinsteuer wollen wir im europäischen Gleichschritt abbauen.

Grüne

Mit Einschränkungen ja. Wir wollen eine Kerosinsteuer und die Abschaffung des Umsatzsteuerprivilegs des Luftverkehrs bei grenzüberschreitenden Verbindungen. Die Begünstigung bei der Ökosteuer für den ÖPNV und die Bahn wollen wir hingegen zumindest so lange erhalten, wie nicht vollständige steuerliche Gleichbehandlung hergestellt ist.

PDS

Ja

Frage 3:

Was schlagen Sie vor, um die vor allem aus Umweltgründen sinnvolle Verlagerung von Straßengüterverkehren auf die Schiene zu erreichen?

Antworten

CDU/CSU

Die Bahn muss attraktiver werden, und dazu gehört als Voraussetzung auch eine vernünftige Infrastrukturpolitik. Die Bahn braucht zum Beispiel Stetigkeit bei den finanziellen Perspektiven, damit sie Planungssicherheit hat und Ausbau- und Sanierungsprojekte nicht heute begonnen und morgen wieder gestoppt werden. Rot-Grün hat im Gegenteil die Investitionen in den Schienenverkehr seit Jahren immer weiter zurückgefahren. Vor allem beim Güterverkehr sehen wir noch Kapazitäten. Auf langen Strecken hat hier die Bahn einen Vorteil gegenüber dem Lkw – allerdings nur, wenn die Logistik stimmt, Züge nicht tagelang auf der Strecke stehen. Hieran muss auch das Unternehmen DB AG noch arbeiten.

SPD

Wir setzen uns seit langem für eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ein, weil die Straße angesichts des stetig wachsenden Güteraufkommens zukünftig nicht mehr in der Lage sein wird, dieses Aufkommen allein zu bewältigen. Dafür bedarf es einer modernen und funktionstüchtigen Schieneninfrastruktur ebenso wie auch leistungsstarker Bahnunternehmen. Zur Herstellung einer modernen und funktionstüchtigen Schieneninfrastruktur für den Schienengüterverkehr hat die Bundesregierung seit 1998 erhebliche finanzielle Anstrengungen unternommen: Die Bundesmittel für den Ausbau und die Erneuerung des Netzes sind seit 1998 deutlich erhöht worden, während sie von der Kohl-Regierung von Jahr zu Jahr gekürzt worden waren. Daneben haben wir durch ein Gleisanschluss-Förderprogramm die Zugangsmöglichkeiten der verladenden Wirtschaft zum Schienennetz verbessert.

Mit der Einführung LKW-Maut sind wir einen wichtigen Schritt auf dem Weg zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern vorangekommen. Der LKW leistet jetzt seinen Beitrag zur Finanzierung der Verkehrswege, wie das für die Schiene schon der Fall ist. Daneben gilt es, die Harmonisierung der unterschiedlichen steuerlichen Belastung (insbesondere Mineralölsteuer und Mehrwertsteuer) der Verkehrsträger voranzutreiben. Dazu bedarf es weiterer Bemühungen der Bundesregierung auf der Ebene der Europäischen Union. Wir unterstützen die Bundesregierung auch weiterhin auf diesem Weg.

FDP

Die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene und die Binnenschifffahrt ist aus ökologischen Gründen wünschenswert, kann aber nicht „verordnet“ werden. Auf der Basis fairer Wettbewerbsbedingungen muss der Markt entscheiden. Eine leistungsfähige Infrastruktur ist dafür Grundvoraussetzung. Die FDP unterstützt weiterhin und nachdrücklich die Netzstrategie 21. Hinzu kommt, dass sich die Eisenbahn flexibler als bisher an die Veränderung der Güterstrukturen anpassen muss. Um die Leistungsfähigkeit des Güterverkehrs zu steigern, ist ein stärkerer Wettbewerb zwischen konkurrierenden Anbietern auf der Schiene unerlässlich. Die Wasserstraßen und damit die Binnenschifffahrt als besonders umweltfreundlicher Verkehrsträger dürfen nicht länger durch willkürliche Ausbaustopps behindert werden, sondern brauchen für ihre Entwicklung sichere Rechtsgrundlagen mit angemessener Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes. Konkret wollen die Liberalen ein Wasserstrassenausbaugesetz, in dem ein Bedarfsplan für Erhaltung-, Neu- und Ausbaumaßnahmen aufgestellt wird.

Grüne

- 1.) Ausweitung der Lkw-Maut auf Kleinlasten ab 3,5 t
- 2.) Ausweitung der Bemaßung auf überregional bedeutsame Bundesstraßen und Mautausweichstrecken.
- 3.) Erhöhung der durchschnittlichen Mautgebühr in Abhängigkeit von den Möglichkeiten, die die neue Wegekostenrichtlinie zulässt.
- 4.) Mehr Wettbewerb auf der Schiene, daher Trennung von Netz und Betrieb, um jegliches Diskriminierungspotenzial für Wettbewerb auszuschließen
- 5.) Mehr Investitionen in Gleisanschlussprogramme und Ausbau des Kombinierten Verkehrs
- 6.) Gezielter Ausbau des Netzes an Flaschenhälsen und Knotenpunkten und Beseitigung von Langsamfahrstellen vor Neu- und Ausbauprojekten
- 7.) Priorisierung wichtiger Ausbauprojekte für den Güterverkehr wie die Rheinschiene Karlsruhe-Basel vor Neubau wie z.B. CE-Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt.

PDS

Neben einer Neugestaltung der Raumstruktur und einer Erhöhung des „Raumwiderstandes“ durch Verordnungen und Limits (z.B. Nachtfahrverbot, Tempo 130 auf Autobahnen) sind Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und die Binnen- und Seeschifffahrt durch Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen (Kostenwahrheit) dringend geboten. Das Ökosteuer-Aufkommen soll zur Finanzierung eines ökologischen Umbaus der Gesellschaft, im Verkehrssektor zur Finanzierung des Ausbaus öffentlicher Verkehrsmittel, verwendet werden. Des Weiteren sind wir für eine konsequente Weiterentwicklung der Lkw-Maut. Dazu gehören u.a. die Erhöhung bzw. Staffelung und Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen, die als Ausweichstrecken vom Transitverkehr genutzt werden.

Die Bundesmittel für den Ausbau der Schieneninfrastruktur sollten zu Lasten der Straßenbaumittel deutlich erhöht werden. Dabei besitzt für uns der Ausbau des bestehenden Schienennetzes und vor allem der Regionalnetze Vorrang vor dem Neubau von Strecken.

Frage 4:

Sind Sie der Auffassung, daß die Lkw-Maut aus Gründen der Kostenwahrheit im Verkehr weiterentwickelt werden muß, und zwar

- durch höhere Sätze zur besseren Abdeckung auch der externen Kosten,
- durch Ausdehnung auf alle Lkw ab 3,5 t,
- durch flächendeckende Erhebung auf allen Straßen, nicht nur auf Autobahnen?

Inwieweit könnte die schweizerische Lösung dabei als Vorbild dienen?

Antworten

CDU/CSU

Klare Vereinbarung ist, dass die Mauthöhe so lange 12,4 Cent pro Kilometer beträgt, bis die Bundesregierung endlich die notwendige und zugesagte Harmonisierung für das deutsche Transportgewerbe in Brüssel durchgesetzt hat. Damit soll die deutliche Benachteiligung des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes gegenüber der ausländischen Konkurrenz aufgefangen werden. Danach wird der Mautsatz auf 15 Cent erhöht.

Die bis dahin noch reduzierten Mautsätze sind auf Dauer keine Lösung, denn davon profitiert auch die ausländische Konkurrenz. Ziel muss es bleiben, die Harmonisierung in Höhe von 600 Mio €

jährlich in Brüssel durchzusetzen und an die Transporteure weiterzugeben. Deshalb kritisieren wir seit langem, dass Bundesverkehrsminister Stolpe in dieser Frage bei der EU unprofessionell, mit wenig Engagement und immer noch ergebnislos verhandelt.

Die Autobahnmaut für LKWs auch auf Kleinlasten auszuweiten und die Grenze auf Fahrzeugen bis 3,5 Tonnen zu senken, wäre eine mittelstandsfeindliche Politik, denn Kleinlasten werden vor allem von Mittelständlern und Handwerkern genutzt. Gerade in der jetzigen Situation hoher Benzinpreise wären weitere staatlich verursachte Verteuerungen des Transportes für viele Betriebe nicht mehr zu schultern.

Auch für eine mögliche Ausdehnung der LKW-Maut auf Bundesstraßen gibt es eine klare und sinnvolle Regelung: Es kann gegebenenfalls auf den Bundesstraßen Maut erhoben werden, die stark vom Ausweichverkehr betroffen sind und auf denen in der Folge Verkehrssicherheit und Lebensqualität der Anwohner beeinträchtigt ist. Konsequenzen sollten aber nicht voreilig, sondern aufgrund von belastbaren Fakten und nach einer angemessenen Beobachtungsphase gezogen werden. Die Union hat die Bundesregierung schon Anfang des Jahres aufgefordert, einen entsprechenden Bericht vorzulegen – auch hierauf warten wir bis heute.

SPD

Das erwartete Aufkommen an LKW-Maut in Höhe von rund 3 Mrd € im Jahr 2005 stellt unsere Erwartung über die Höhe der Einnahmen aus der LKW-Maut in hohem Maße zufrieden. Der gelungene Einstieg in die Nutzerfinanzierung ist ein Erfolg auf ganzer Linie. Eine Erhöhung der LKW-Maut von derzeit 12,4 Cent pro Tonne auf 15 Cent pro Tonne ist bereits in Aussicht gestellt, sobald das Harmonisierungsverfahren in Brüssel akzeptiert worden ist.

Die Einführung einer LKW-Maut für Kleinlasten ab 3,5 t ist nach EU-Wegekostenrichtlinie grundsätzlich möglich. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist es jedoch zweifelhaft, ob eine Maut für Kleinlasten sinnvoll ist. Da das Gesamtaufkommen der Maut europarechtlich endlich ist, würde dadurch eine Absenkung des Einzeltarifes für schwere LKW eintreten. Damit würde die gewünschte Steuerungswirkung hin zu einer Verlagerung des Schwerlastverkehrs zu Gunsten der Schiene beeinträchtigt.

Eine flächendeckende Erhebung von Maut für Lkw auf allen Straßen ist derzeit rechtlich nicht möglich und auch nicht vorgesehen.

FDP

Eine Erhöhung der Lkw-Maut lehnen wir ab. Die Mauthöhe muss sich nach Maßgabe der einschlägigen EU-Richtlinie 1999/627EG an den tatsächlichen Wegekosten orientieren. Die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) beauftragten unabhängigen wissenschaftlichen Gutachter haben auf Grundlage einer Berechnung der aktuellen Wegekosten und einer Prognose für 2003 (Einführung der Lkw-Maut) die anteiligen Wegekosten für schwere Lkw ermittelt. Hieraus lässt sich die durchschnittliche Mauthöhe von 0,15 €/km ableiten. Die Einbeziehung von so genannten „externen Kosten“ in die Maut ist nicht sinnvoll. Die Maut ist ein reines Wegekostenentgelt. Externe Kosten müssen über Steuern abgegolten werden. Hierbei darf nicht vergessen werden, dass die schweren Lkw neben der Lkw-Maut auch Mineralölsteuer zahlen müssen. Leider ist es wegen der hohen Dieselpreise inzwischen so, dass im gewerblichen Preis vorwiegend im Ausland getankt wird. Schuld daran ist die Steuerpolitik der rot-grünen Bundesregierung, die mit der Ökosteuern ohne Rücksicht auf den Standort Deutschland für massenhaften Tanktourismus gesorgt hat.

Grüne

Siehe dazu Antwort auf Frage 3. Die Schweiz ist als Nicht-EU-Staat wesentlich freier in der Festsetzung der Maut, sowohl in Bezug auf die Mauthöhe als auch auf das Mautnetz. Fest steht, dass wir uns für eine anspruchsvolle neue Wegekostenrichtlinie einsetzen, und dass der dort gewährte Spielraum dann voll genutzt werden sollte.

PDS

Wir sind der Auffassung, dass die Lkw-Maut aus Gründen der Kostenwahrheit weiter entwickelt werden muss.

Wir setzen auf ein ökologisches Verkehrskonzept, das z. B. durch verkehrssparende regionale Entwicklungspläne die notwendigen dezentralen Strukturen schafft, um Verkehrswege drastisch zu verkürzen und damit eine deutliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens ermöglicht. Dafür wollen wir regionale Wirtschaftskreisläufe fördern und stärken, um so die dezentrale kleinräumige Versorgung mit Gütern zu sichern. Aus diesen Gründen halten wir eine flächendeckende Erhebung von Maut-Gebühren auf allen Straßen momentan für nicht sinnvoll.

Frage 5:

Sollten die Einnahmen aus der Maut ausschließlich für Verkehrswegeinvestitionen in die Straße, die umweltfreundliche Schiene und die Binnenschiffswege verwendet werden, oder sollten diejenigen Mehreinnahmen, die künftig aus der Abdeckung von externen Kosten anfallen, auch den Bereichen Gesundheit, Natur- und Umweltschutz zugute kommen?

Antworten

CDU/CSU

Rot-Grün hat entgegen des klaren gesetzlichen Wortlauts im Autobahnmautgesetz die Einnahmen aus der Lkw-Maut nicht zusätzlich dem Verkehrshaushalt für Investitionen zur Verfügung gestellt, sondern sie im allgemeinen Haushalt versanden lassen. Eine unionsgeführte Bundesregierung wird die Mauteinnahmen direkt an eine unabhängige Gesellschaft zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur weiterleiten.

SPD

Die Bundesregierung wird weiterhin dafür plädieren, dass die Mauteinnahmen der gesamten Verkehrsinfrastruktur zu Gute kommen. Populistische Forderungen, die erhoben werden, nach dem Motto „Straße finanziert Straße“ werden den aktuellen verkehrlichen Anforderungen nicht gerecht. Nur ein ausgewogener integrierter Ansatz zum Ausbau der gesamten Verkehrsinfrastruktur mit den Verkehrsträgern Schiene, Straße, Binnenschiff und Luftverkehr wird in der Lage sein, die zu erwartenden Verkehrsaufwüchse insbesondere beim Güterkraftverkehr zu bewältigen.

FDP

Die unmittelbare Zuweisung der Mauteinnahmen an die Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft VIFG ist eine alte Forderung der FDP. Wir haben dies von Anfang an gefordert und in parlamentarischen Initiativen wie unserem Antrag „Investitionen in Verkehrsinfrastruktur sicherstellen“ (BT-Drs. 15/2423 vom 28.01. 2004) gefordert. Eine unmittelbare Zuweisung der Mauteinnahmen bewirkt eine Entkopplung von den Schwankungen des Bundeshaushaltes und bedeutet einen Schritt nach der Entwicklung der VIFG in eine spätere Betreiber-Gesellschaft der Bundesfernstraßen. Die unmittelbare Zuweisung ist auch erforderlich, um eine Kreditfähigkeit der VIFG in maastrichkonformer Weise zu ermöglichen.

Grüne

Es ist eine noch offene Frage, ob die externen Kosten zukünftig für die Berechnung der Mauthöhe herangezogen werden dürfen, leider! Wenn es so käme, wäre der von Ihnen vorgeschlagene Ansatz sicherlich überlegenwert, z.B. könnte aus der Lkw-Maut ein Verkehrssicherheitsfond gespeist werden.

PDS

Die Verwendung der Mauteinnahmen für Investitionen, die über

die in die Schienenwege, Wasserstraßen und den notwendigen Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen in die Straße hinausgehen, sind sowohl in erster Linie von der Höhe des Mautaufkommens abhängig. Priorität ist für die Linkspartei, dass die Mauteinnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs verwendet werden.

Frage 6:

Sind Sie der Auffassung, daß eine Ausweitung der Mautpflicht auf Pkw entbehrlich ist, weil mit dem sehr einfachen und effizienten Instrument der Mineralölsteuer – bei richtiger Bemessung der Höhe – dem Grundsatz der Kostenwahrheit im Verkehr Genüge getan werden kann?

Antworten

CDU/CSU

Weiteres Schröpfen der Autofahrer durch eine Pkw-Maut oder Vignette kommt für die Union nicht in Frage. Schon heute ist Autofahren hierzulande mit am teuersten im europäischen Vergleich, ein weitere Erhöhung der Belastung wollen wir nicht. Auch die Mautzahlungen der ausländischen Verkehrsteilnehmer wären kein Gewinn. Sie würden durch den erheblichen, sinnlosen bürokratischen Aufwand aufgezehrt, den die Pkw-Maut mit sich bringen würde.

SPD

Wir lehnen die Vorschläge aus den Reihen der CDU/CSU, eine Pkw-Maut zu erheben, strikt ab.

Die Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrer haben derzeit ohnehin hohe finanzielle Belastungen zu tragen. Darüber hinaus zahlen Pkw-Fahrer bereits einen hohen Anteil an Investitionsmitteln für den Bau und Erhalt der Straßen. Eine zusätzliche Belastung durch eine Pkw-Maut oder durch eine Pkw-Vignette ist daher ungerecht.

Darüber hinaus besteht für eine Senkung der Mineralölsteuer kein marktwirtschaftlicher Spielraum. Die Gewinnmargen der Mineralölwirtschaft sind in Deutschland sehr gering, so dass seriöse Experten davon ausgehen, dass jede Senkung der Mineralölsteuer durch eine Anhebung der Preise kompensiert würde.

FDP

Schon nach jetziger Gesetzeslage ist beim so genannten F-Modell (beim Bau von Tunnel, Brücken, Passstrassen, 4-spurigen Bundesstrassen) die Erhebung einer Pkw-Maut möglich. Unter den jetzigen Bedingungen der Infrastrukturfinanzierung plant die FDP keine generelle Pkw-Maut.

Grüne

Ja. Zudem würde eine Autobahnmaut für Pkw zu massiven Ausweichreaktionen auf die Landstraßen führen, mit der Konsequenz höherer Verkehrsunfälle und Lärm- und Schadstoffbelastungen.

PDS

Die Erhebung einer Pkw-Maut kommt momentan für uns aus sozialpolitischen Gründen nicht in Frage. In den ländlichen Regionen der Bundesrepublik ist der motorisierte Individualverkehr oftmals der einzige Verkehrsträger, den die Bürgerinnen und Bürger in Anspruch nehmen können, um ihren Mobilitätsbedürfnissen Rechnung zu tragen.

Frage 7:

Was halten Sie von dem Vorschlag, die Kraftfahrzeugsteuer für Pkw künftig nicht mehr am Hubraum, sondern am

Spritverbrauch bzw CO₂-Ausstoß zu bemessen oder sogar ganz abzuschaffen – bei entsprechender Umlage auf die Mineralölsteuer?

Antworten

CDU/CSU

Die Union war bereits in der Vergangenheit Vorreiter für eine Kfz-Steuer mit ökologischer Komponente: Das von uns eingeführte, an Schadstoffklassen orientierte Kfz-Steuersystem hat eine erhebliche Verbesserung der Emissionsbilanz von Kraftfahrzeugen in Deutschland bewirkt. Gegenüber Vorschlägen, die hier weitere Fortschritte bringen, sind wir sehr aufgeschlossen. Wir können aber Änderungen an der Kfz-Steuer nur im europäischen Kontext und in Abstimmung mit den Bundesländern vornehmen.

SPD

Eine Erhöhung der Kfz-Steuer oder eine Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer ist nicht geplant. Dagegen soll die notwendige Reduktion von Partikelemissionen bei Dieselfahrzeugen im Rahmen der Kfz-Steuer gefördert werden. Der kürzlich vorgelegte Richtlinienvorschlag der EU-Kommission, der bei der Kfz-Steuer eine Komponente vorsieht, die sich nach den Kohlendioxid-Emissionen bemisst, wird bei der Gestaltung der Kfz-Steuer auch zu berücksichtigen sein.

FDP

Die FDP wirbt grundsätzlich für die Abschaffung der Kfz-Steuer. Nicht das Halten, sondern das Fahren von Autos sollte zukünftig die alleinige Besteuerungsgrundlage sein. In diesem Fall würde die Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer umgelegt. Vorschläge, die Kfz-Steuer nach dem CO₂-Ausstoß zu bemessen, sehen wir zumindest skeptisch. Umweltpolitisch motivierte Abgaben können nur im Einzelfall ökologisch sinnvoll sein. Sie bergen die Gefahr finanzieller Belastungen für die Bürger, ohne dass umweltbezogene Ziele hierdurch tatsächlich erreicht werden.

Grüne

Wir sind für eine CO₂-Orientierung der Kfz-Steuer bei Beibehaltung der unterschiedlichen Schadstoffklassen. Eine Umlage auf die Mineralölsteuer lehnen wir ab. Die Kfz-Steuer ist eine sehr effiziente Lenkungssteuer über die Schadstoffklassen. Das fiele bei einer Umlage auf die Mineralölsteuer weg. Ein alter Stinker würde dann genau so viel bezahlen, wie ein Fahrzeug mit modernster Umwelttechnik.

PDS

Grundsätzlich stehen wir allen Vorschlägen offen gegenüber, die zur einer verbesserten Internalisierung von externen Kosten im Straßenverkehr beitragen und damit dem Anspruch des Verursacherprinzips Rechnung tragen.

Frage 8:

Stimmen Sie mit vielen Wissenschaftlern darin überein, daß die Pendlerpauschale im Zuge einer grundlegenden Vereinfachung des Steuersystems unter Senkung der Steuersätze abgeschafft werden sollte?

Antworten

CDU/CSU

Die Union ist für Mobilität und gegen eine zu hohe Belastung der Autofahrer. Deshalb schaffen wir die Pendlerpauschale nicht ab. Sie wird in unserem neuen, vereinfachten und gerechteren Steuersystem ihren Platz haben. Im Rahmen der Reform der Einkommen- und Körperschaftssteuer, die zum 1. Januar 2007 in

Kraft tritt, wird die Pendlerpauschale für die tägliche Fahrt zur Arbeit auf 25 Cent bis maximal 50 Entfernungskilometer gesenkt. Das ist eine immer noch angemessene Höhe, denn im Gegenzug werden die Bürger von den ab 2007 reduzierten Sätzen bei Lohn- und Einkommensteuer profitieren.

SPD

Die finanziellen Belastungen der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer sind gegenwärtig sehr hoch und erreichen für viele Bürgerinnen und Bürger bereits die Belastungsgrenze. Insbesondere viele Fernpendler sind jedoch auf das Auto angewiesen, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Es wäre ungerecht, diese Arbeitnehmer noch zu bestrafen, die bereit sind, weite Wege in Kauf zu nehmen, um eine Beschäftigung zu finden und zu erhalten. Die Arbeitsmarktlage insgesamt verlangt von den Menschen hohe Mobilität, deshalb muss die Bundesregierung auch Sorge tragen, dass die Menschen diese Mobilität mit einer verkraftbaren finanziellen Belastung tragen können. Deshalb ist die Streichung der Pendlerpauschale für uns nicht vertretbar.

FDP

Die Pendlerpauschale muss im Gesamtzusammenhang des Steuersystems gesehen werden. Das Steuerkonzept der FDP hat vor allem zwei Ziele: Deutliche Absenkung der Steuerbelastung und die drastische Vereinfachung des Steuerrechts. Wegen der niedrigen Steuern beim FDP-Einkommensteuertarif würden die Bürger um 15 bis 20 Mrd € entlastet werden. Im Sinne einer seriösen Haushaltsfinanzierung muss es auf der anderen Seite einen Abbau der staatlichen Zuwendungen, Finanzhilfen und Steuervergünstigungen geben.

Grüne

Wir sind für eine lineare Absenkung der Pendlerpauschale. Die jetzt ins Auge gefasste Abschaffung für die ersten 20 Kilometer bei voller Bezahlung ab dem 21. Kilometer lehnen wir ab, weil sie weiterhin diejenigen begünstigt, die die längsten Entfernungen zurücklegen mit den bekannten Folgen für die Zersiedlung der Landschaft.

PDS

Wenn die in Ihrer Fragestellung implizierte Vereinfachung von Steuersätzen zu tatsächlichen Nettoentlastungen der unteren und mittleren Haushaltseinkommen führt und das Angebot von öffentlichen Verkehrsdienstleistungen insbesondere auch für ländliche Regionen deutlich an Attraktivität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gewinnt, werden wir uns einer Abschaffung der Pendlerpauschale nicht verschließen.

Unter den gegebenen Bedingungen wollen wir aber die Pendlerpauschale auf 40 Cent pro Entfernungskilometer anheben.

Frage 9 :

Die Zahl der Verkehrstoten ist seit Jahren rückläufig und liegt zur Zeit bei knapp 6000 pro Jahr.

Was schlagen Sie vor, um diese Zahl weiter zu senken?

Was halten Sie von der Auflage eines Programms zur Beseitigung von Bahnübergängen?

Antworten

CDU/CSU

Wir setzen auf effektivere Kontrollen gegen Raser, Drängler, Alkohol- und Drogensünder.

Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit verspricht auch die Ausrüstung von Neufahrzeugen mit Tagfahrleuchten. Bei jungen Fahranfängern mit Führerschein auf Probe werden wir ein Alkoholverbot prüfen. Außerdem werben wir dafür, dass viele Bundesländer von der „Zweiten Ausbildungsphase“ mit einem

Fahrsicherheitstraining für Fahranfänger und dem „Begleiteten Fahren mit 17“ Gebrauch machen, nachdem die Rechtsgrundlage auf unsere Forderung hin endlich geschaffen wurde.

Bahnübergänge zählen zu den unfallträchtigsten Bereichen im Straßenverkehr. Durch Informations- und Aufklärungskampagnen sowie der technischen Nachrüstung bislang unbeschränkter Bahnübergänge nahm die Zahl der Unfälle bereits deutlich ab. Doch noch immer ist etwa die Hälfte der rund 24.000 Bahnübergänge im Netz der Deutsche Bahn AG als „technisch nicht gesichert“ einzustufen. Hieran wird sich vermutlich in naher Zukunft – nicht zuletzt aus finanziellen Gründen – nicht viel ändern. Nach Erkenntnissen der Verkehrsunfallforschung ist vielen Kraftfahrern die Bedeutung des Andreaskreuzes nicht bekannt. Viele Autofahrer fahren daher zu schnell über die unbeschränkten Bahnübergänge hinweg, ohne auf etwa herannahende Züge zu achten. Um Bahnübergänge endlich sicherer zu machen, hat die CDU/CSU-Bundestagsfraktion den Antrag „Mehr Sicherheit an unbeschränkten Bahnübergängen“ gestellt und einer kostengünstigen Lösung zugestimmt, nach der Kreise und Kommunen beschließen können, an Bahnübergängen die Schilderkombination aus Andreaskreuz und Stoppschild aufzustellen.

SPD

Wir wollen die bisher geleistete nachhaltige und wirkungsvolle Verkehrssicherheitsarbeit fortsetzen und streben deshalb die „Vision Zero“ an, dass heißt möglichst keine Unfälle mehr mit Todesfolge auf deutschen Straßen. Dies wollen wir durch rechtliche Maßnahmen und Aufklärungskampagnen erreichen.

FDP

Die FDP tritt dafür ein, die Maßnahmen der Straßenverkehrssicherheit in drei wesentlichen Handlungsfeldern zu konzentrieren und gezielte Maßnahmenpakete zu schnüren. Ausbildung und Verhalten der Verkehrsteilnehmer, Leitlinien für die Sicherheit von Straßeninfrastrukturen, Fahrzeugtechnik und Fahrerassistenz. Zu jedem Handlungsfeld haben wir eine Fülle von Einzelmaßnahmen vorgeschlagen. Für junge Fahrer kommt es auf die Verlängerung der Fahrlehrzeit an., daher unterstützen wir auch die bundesweite Einführung des „begleiteten Fahrens ab 17“.

Grüne

Die Bundesregierung sollte ein neues Verkehrssicherheitsleitbild „Vision Zero“ nach dem Vorbild Schwedens und der Schweiz verabschieden, das klare Minderungsziele und Maßnahmen zu ihrer Umsetzung enthält. Wir schlagen vor, dass Deutschland – im Einklang mit dem EU-Ziel einer Halbierung der Unfalldoten bis 2010 – das Ziel verfolgt, die Zahl der Unfallopfer bis 2010 auf unter 3.000 zu halbieren und diese Zahl bis 2020 auf unter 1.500 zu senken. Die Beseitigung von gefährlichen Bahnübergängen wäre eine Maßnahme, die bei einer Vision Zero-Strategie zu prüfen wäre.

PDS

Die Politik muss alle Maßnahmen ergreifen, die zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Unverzichtbare Elemente der Verkehrssicherheitsarbeit sind für die Linkspartei konsequente Geschwindigkeitsbegrenzungen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen sowie die 0,0-Promille-Regelung im Straßenverkehr. Zudem ist es überlegenswert das Fahren mit Licht am Tag zur Pflicht zu machen, denn es trägt erwiesenermaßen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Des Weiteren schlagen wir an Kreuzungen den verstärkten Ausbau von Kreisverkehren vor. Kreisverkehre haben neben dem geringeren Wartungsaufwand den Vorteil, dass sie im Verhältnis zur Ampelkreuzung mehr Verkehr mit verringerter Geschwindigkeit durchlassen.

Die Auflage eines Programms zur Beseitigung von Bahnübergängen wäre wünschenswert, scheitert aber höchst wahrscheinlich an den gegebenen fiskalischen Zwängen. Da die meisten schweren Verkehrsunfälle an unbeschränkten Bahnübergängen

zu verzeichnen sind, würde eine verkehrstechnische Sicherung von unbeschränkten Bahnübergängen als erster Schritt dazu beitragen, die Verkehrssicherheit dieser Bahnübergänge signifikant zu erhöhen.

Frage 10:

Welche Geschwindigkeitsbegrenzungen halten Sie aus Verkehrssicherheits- bzw. aus Lärm- und Umweltschutzgründen für sinnvoll und zumutbar?

Antworten

CDU/CSU

Für allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen besteht weder aus Verkehrssicherheits noch aus Umweltgründen ein Anlass. Es fahren nur sehr wenige Autos mit einem so hohen Tempo, dass sich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf die Schadstoffemission wesentlich auswirken würde. Eine bessere Stauvermeidung durch den Ausbau von Straßen sowie eine intelligente Verkehrssteuerung würde hier wesentlich mehr für die Umwelt bringen. Doch gerade auf diesem Gebiet versagt Rot-Grün! Auch die Begründung, dass ein Tempolimit die Verkehrssicherheit erhöhen würde, ist bei näherer Betrachtung nicht stichhaltig. Denn die Autobahnen sind nach wie vor unsere sichersten Straßen. Zudem zählen die deutschen Autobahnen zu den sichersten in ganz Europa. Der Anteil von schweren Unfällen ist pro gefahrener Autobahnkilometer in Deutschland wesentlich geringer als in Ländern mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung wie etwa Italien, Österreich oder Frankreich. Schon jetzt gelten für einen großen Teil des deutschen Autobahnnetzes Tempolimits in unterschiedlicher Höhe. Die Union hält viel von diesen flexiblen, auf die jeweilige Verkehrssituation abgestimmten Tempobegrenzungen, weil sie – anders als starre Tempolimits – der Verkehrssicherheit besonders dienen.

SPD

Die Geschwindigkeitsbegrenzungen, wie sie derzeit geregelt werden, halten wir für sinnvoll. Die vorhandenen Spielräume der nationalen Verkehrspolitik sollten genutzt werden, um unsere Ziele – Vermeidung, Verlagerung, umweltverträgliche Abwicklung der Verkehrsströme – zu verwirklichen. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit den Ländern, in deren Zuständigkeit die Überwachung von Geschwindigkeitsgeboten fällt. Wir treten dafür ein, dass die stattfindenden Schwerpunktkontrollen auf Autobahnen und Bundesstraßen erhöht werden.

FDP

Ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen lehnt die FDP ab. Die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h hat sich insgesamt bewährt. Bei etwa 40% – fast die Hälfte des Autobahnnetzes – ist das Tempo dauernd oder zeitweise begrenzt. Die Frage der generellen Geschwindigkeit sollte man nicht generell, sondern nur in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen beantworten. Wir plädieren dafür, Systeme, die eine aufkommensabhängige Verkehrssteuerung und Temporegulierung erlauben, weiter auszubauen. Solche elektronische Anlagen ermöglichen es, Geschwindigkeit und Überholverbote situationsbezogen zu regeln. Das leistet einen wichtigen Beitrag zum angepassten Fahrverhalten und zur Erhöhung der Kapazitäten.

Grüne

Am wirksamsten auf Autobahnen sind flexible Tempolimits, die nach Verkehrslage und Witterung festgelegt werden. Dort wo sie installiert sind, hat die Zahl der tödlich Verunglückten um rund 30% abgenommen. Auf den noch nicht limitierten Autobahnen sollte ein generelles Tempolimit von 130 oder 140 erlassen werden, so wie es namhafte Professoren des Verkehrswesens 2004 gemeinsam gefordert haben. Eine Absenkung des Tempolimits auf 90 km/h auf Landstraßen ist ebenfalls notwendig. In geschlossenen Ortschaften sollte das Prinzip der Tempo-30-Zonen umgekehrt werden. Generell sollte Tempo 30 gelten, mit

der Möglichkeit, auf Hauptverkehrsstraßen Tempo 50 zu erlauben.

PDS

Für Autobahnen würden wir ein generelles Tempo von 130 km/h als sinnvoll und zumutbar erachten. Des Weiteren sollten in Wohngebieten konsequent Tempo-30-Zonen eingerichtet werden.

Frage 11:

Wie stehen Sie zur Forderung, neue Dieselfahrzeuge nur mit eingebautem Partikelfilter zuzulassen und für schon zugelassene Dieselfahrzeuge ohne Filter Anreize für den nachträglichen Einbau zu schaffen?

Antworten

CDU/CSU

Eins vorweg: Seit Jahren ist bekannt, dass die EU-Feinstaub-Richtlinie zum 1. Januar 2005 umgesetzt werden musste. Die rot-grüne Bundesregierung hat dies – allen umweltpolitischen Lippenbekenntnissen zum Trotz – verschlafen und alle Betroffenen dadurch unverantwortlich in Panik und Aufregung versetzt. Die Union nimmt die Belastung der Bevölkerung durch Feinstaub-Partikel sehr ernst und hält es für wichtig, dass der Problematik durch abgestimmte Maßnahmen auf allen Ebenen und in verschiedenen Bereichen begegnet wird.

Wir wollen ein langfristiges Gesamtkonzept zwischen Bund, Ländern, Kommunen und Industrie zur Reduzierung der Schadstoffbelastung in der Luft. Die Nachrüstung von Russpartikelfiltern soll aufkommensneutral gefördert werden. Die zu ergreifenden Maßnahmen sollen nicht nur einseitig auf den Verkehrssektor konzentriert werden, sondern andere Sektoren, wie z. B. die privaten Haushalte, bei den Maßnahmen zur Verringerung der Schadstoffbelastungen mit einbeziehen.

SPD

In Bezug auf die Förderung von Rußpartikelfiltern hat die Bundesregierung im Gegensatz zu den Plänen des Bundesrates einen Gesetzentwurf vorgelegt, der sehr wohl auch die Förderung von Altfahrzeugen beinhaltet.

Unter anderem ist es vorgesehen, dass im Verkehr befindliche Pkw mit Dieselmotoren, die vor dem 1. Januar 2006 erstmals zugelassen und bis zum 31. Dezember 2007 mit wirksamer Partikelminderungstechnik nachgerüstet werden, befristete Steuerbefreiungen im Wert von 250 € gewährt werden.

FDP

Anreize zum Kauf eines verbrauchsarmen Fahrzeugs bestehen wegen der hohen Benzinkosten durchaus. Die steuerliche Förderung abgasarmer Kfz – die wenn überhaupt noch nötig, technikunabhängig ausgestaltet und ausschliesslich an die Erreichung ökologischer Ziele geknüpft sein sollte – ist kein Allheilmittel. Ökologische Lenkungsmaßnahmen dürfen nicht einseitig auf den Verkehrsbereich ausgerichtet werden. Es gilt insbesondere bei der Feinstaubbelastung, wo auch die anderen Verursacher herangezogen werden müssen.

Grüne

Wir sind für die steuerliche Förderung von Partikelfiltern und bedauern, dass der von der rot-grünen Bundesregierung gefasste Kabinettsbeschluss aufgrund der Blockade des Bundesrats noch nicht umgesetzt werden konnte.

PDS

Die Forderung, neue Dieselfahrzeuge nur mit eingebauten Partikelfilter zuzulassen, unterstützen wir. Grundsätzlich ist es unser

Ziel, den Dieselfilter in den nächsten fünf Jahren durchzusetzen.

Die Vermeidung von Verkehr muss begleitet werden von Massnahmen zur Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrs- und Transportsysteme sowie von technischen Verbesserungen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen u. a. durch die Förderung von Fahrzeugen, die durch Kraftstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen, Erdgas und Wasserstoff betrieben werden können.

Frage 12:

Teilen Sie die Auffassung, daß der Neubau von Bundesfernstraßen bis auf kleinere Lückenschlüsse und einzelne Umgehungsstraßen als abgeschlossen zu gelten hat, dass aber andererseits das vorhandene Straßennetz einer besseren Unterhaltung bedarf und dafür ausreichende Mittel zur Verfügung zu stellen sind?

Antworten

CDU/CSU

Die deutschen Autobahnen galten einmal als vorbildlich und als das beste Straßennetz der Welt. Unter Rot-Grün droht das Straßennetz Deutschlands zu verkommen. Der volkswirtschaftliche Schaden, der alleine durch stockenden oder stehenden Straßenverkehr entsteht, ist immens. Das kann und darf nicht so bleiben. Deutschland ist Transitland im Herzen Europas. Dieser Bedeutung muss auch die Infrastruktur gerecht werden. Der Erhalt und Ausbau des deutschen Straßennetzes muss in einem Kraftakt auf allen Ebenen vorangebracht werden.

Auch aus umweltpolitischen Gründen streben wir an, dass Autobahn-Engpässe zügiger als bisher ausgebaut werden und Lücken im Straßennetz rasch geschlossen werden. Das gilt im Hinblick auf die EU-Osterweiterung vor allem für die Ost-West-Verbindungen. Daneben muss für die hoch belasteten Teile des deutschen Autobahnnetzes ein sechsstreifiger Ausbau Standard werden. Bei Engpässen mit höchster Verkehrsdichte, also vor allem in Ballungsräumen, müssen die Autobahnen achsstreifig ausgebaut werden. Schließlich bedeutet jeder Stau auch eine große Umweltbelastung. Wir werden daher prüfen, ob das von Rot-Grün verabschiedete Ausbaugesetz für den Bundesfernstraßenbau im Hinblick auf die genannten Prioritäten geändert werden muss.

SPD

Die Straßeninfrastruktur ist gegenwärtig der grösste Teil der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Das Verkehrsaufkommen auf den deutschen Straßen wird voraussichtlich auch in den kommenden Jahren insbesondere im Güterverkehr weiter steigen. Schon heute werden mehr als zwei Drittel aller transportierten Güter auf der Straße bewegt. Zudem werden mehr als 80 Prozent des landgebundenen Personenverkehrs durch den motorisierten Individualverkehr abgewickelt.

Die wachsenden Anteile des Straßenverkehrs sowohl am Güter- als auch am Personenverkehr lassen sich nur langfristig beeinflussen. Bei allen erforderlichen Anstrengungen, den anderen Verkehrsträgern eine größere Teilhabe am Verkehrszuwachs zu eröffnen, muss daher das Infrastrukturangebot der Straße künftig noch leistungsfähiger ausgestaltet werden. So gilt es, Lücken im Straßennetz zu schließen, die vorhandene Infrastruktur zu erhalten und auszubauen, ihre Effizienz zu erhöhen und die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern zu optimieren.

Der außerordentlichen Bedeutung des Verkehrsträgers Straße haben wir seit 1998 endlich auch im Bundeshaushalt Rechnung getragen. Ein Schwerpunkt der Bundesverkehrswegeplanung lag auf der Schaffung von Ortsumgehungen, welche die Lebens-

qualität in Städten und Gemeinden erheblich verbessern. Darüber hinaus ist die Erschließung des Straßennetzes in der Fläche die Voraussetzung für die Leistungsfähigkeit des gesamten Infrastrukturnetzes in Deutschland.

Um die Straßen nachhaltig in ihrer Substanz zu bewahren, müssen jährlich steigende Finanzmittelanteile aus dem Straßenbauhaushalt für Ersatzmaßnahmen bereitgestellt werden. Dies wird den Spielraum für Neu- und Erweiterungsinvestitionen zunehmend beschneiden. Künftige Investitionen sollten sich daher auf die gezielte Beseitigung von Engpässen sowie die notwendige Sanierung des Bestandsnetzes konzentrieren.

Neben dem Einstieg in die Nutzerfinanzierung mit dem Start der streckenbezogenen Lkw-Maut werden wir weitere Finanzierungswege prüfen. Dies betrifft insbesondere die stärkere Beteiligung privater Unternehmen beim Bau, Erhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur im Rahmen von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP).

FDP

Die FDP steht zu der Notwendigkeit des weiteren Ausbaus des Autobahnnetzes im Rahmen des gültigen Bundesverkehrswegeplans und des Fernstraßenausbaugesetzes. Eine Überarbeitung des Bedarfsplans zum Fernstraßenausbaugesetz planen wir derzeit nicht. Es ist aber nicht auszuschließen, dass sich mittelfristig das Erfordernis zeigen wird, den Bedarfsplan zu aktualisieren und ggf. auch zu ergänzen. Eine Priorisierung der Investitionsmittel zugunsten von Erhaltungsinvestitionen unterstützen wir ausdrücklich.

Grüne

Uneingeschränkt ja.

PDS

Für uns haben die Sanierung und der Erhalt von Straßen, Schienen und Wasserwegen absoluten Vorrang. Das Hauptaugenmerk der Verkehrsinfrastrukturpolitik ist auf den Erhalt der vorhandenen Infrastruktur statt auf Neu- und Ausbau gerichtet.

Zur politischen Prioritätensetzung gehört für uns u.a. die Erstellung eines konkreten Sanierungsplans für das gesamte Bundesstraßennetz unter Einbeziehung des Lärmschutzes, verbesserter Verkehrsleitsysteme und des Ausbaus von kombinierten Verkehren.

Frage 13:

Treten Sie dafür ein, daß langfristig die Finanzierung der Schieneninfrastruktur auf hohem Niveau sichergestellt wird, insbesondere jährlich 2,5 Mrd € für Erhaltungsinvestitionen in das Bestandsnetz und hohe Investitionen zur Beschleunigung des Schienengüterverkehrs?

Antworten

CDU/CSU

Deutschland braucht einen leistungsfähigen Schienenverkehr, nicht zuletzt angesichts der zu erwartenden erheblichen Verkehrszunahme. Und schließlich kann Deutschland sich nicht leisten, dass die im Schienenverkehr vorhandenen Arbeitsplätze noch stärker in Gefahr geraten. Die Union wird sich einsetzen für einen bedarfsgerechten Erhalt und Ausbau der Schienenwege. Vorrangige Aufgabe muss es sein, einen hohen Qualitätsstandard des Schienennetzes zu sichern.

SPD

Während die Investitionsmittel für die Schiene unter der Kohl-Regierung bis 1998 stetig bis auf 2,9 Mrd € zurückgingen, haben die Koalitionsfraktionen und die Bundesregierung die

Schienenbaumittel seither deutlich auf durchschnittlich mehr als 3,5 Mrd € erhöhen können. Die SPD-Bundestagsfraktion wird sich dafür einsetzen, dass dieses erreichte hohe Niveau auch in Zukunft gehalten werden kann. Neben den Investitionsmitteln für das bestehende Schienennetz sind aus unserer Sicht zusätzlich noch erhebliche Mittel erforderlich, um insbesondere die im Bundesschienenbaugesetz genannten Projekte zu realisieren.

FDP

Die FDP bekennt sich zur staatlichen Infrastrukturverantwortung. Auch deshalb lehnt sie eine Privatisierung der Bahn mit Netz ab. Zur Infrastrukturverantwortung gehört auch die Gewährleistung der Infrastrukturfinanzierung. Das bedeutet aber nicht zwangsläufig, dass alle erforderlichen Geldmittel aus dem Bundeshaushalt kommen müssen. Aus unserer Sicht ist ein jährliches Investitionsvolumen von rund 4 Mrd € für das Bestandsnetz und den weiteren Neu- und Ausbau erforderlich.

Grüne

Uneingeschränkt ja. Wir halten 4 Mrd € als Untergrenze für die Schieneninvestitionen für unabdingbar, damit auch noch Neu- und Ausbauprojekte möglich sind. Wir treten für eine Regionalisierung von Schienennebennetzen ein. Die Aufgabenträger sollten dann auch gesetzlich die Möglichkeit erhalten, Mittel nach Bundesschienenwegeausbaugesetz zu beantragen.

PDS

Ja. Es entspricht den Erfordernissen einer zukunftsfähigen, an den Belangen des Schutzes von Mensch und Natur orientierten Verkehrspolitik, die Bundesmittel für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur deutlich zu erhöhen. Dabei besitzt für uns der Ausbau des bestehenden Schienennetzes und vor allem der Regionalnetze Vorrang vor dem Neubau von Strecken.

Frage 14:

Treten Sie dafür ein, dass die bisherigen jährlichen Mittel für den SPNV aus dem Regionalisierungsgesetz auch für die Zeit nach 2007 in voller Höhe gesichert und für den Schienenpersonennahverkehr zweckgebunden werden?

Antworten

CDU/CSU

Eine gute Personennahverkehrsanbindung und die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung bleiben wichtige Ziele unserer Politik. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) muss kundenfreundlicher, attraktiver und effizienter werden. Nach der Regionalisierung liegt es bei den Ländern, den ÖPNV gezielt an den regionalen Anforderungen auszurichten und dessen Marktanteil zu vergrößern. Rechnet sich ein zu erbringendes ÖPNV-Angebot unternehmerisch auf Straße und Schiene nicht, muss es von staatlicher Seite „eingekauft“ werden. Seit 1996 stellt der Bund den Ländern über das Regionalisierungsgesetz Mittel zur Bestellung von Nahverkehrsleistungen zur Verfügung. Es liegt auch im Interesse der Länder, dass sich Wettbewerb entwickelt, denn nur dadurch sind Einsparungen zu erreichen, die finanzielle Spielräume eröffnen. Die Frage der Höhe der Regionalisierungsmittel wird aber bei der Revision des Regionalisierungsgesetzes im Jahre 2007 – zusammen mit den Ländern – auszuloten sein.

SPD

Die Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz, die der Bund den Ländern seit 1996 für die Übernahme der Verantwortung für den SPNV zur Verfügung stellt, haben in den vergangenen Jahren zu einer deutlichen Zunahme der Verkehrsleistungen im ÖPNV insgesamt geführt. Zusätzlich konnten die Länder und kommunalen Aufgabenträger des ÖPNV die Qualität der Nahverkehrsangebote – auf der Grundlage von Verträgen mit den Verkehrsunter-

nehmen – erheblich verbessern. Dies hat dazu geführt, dass der Nahverkehr insgesamt attraktiver für die Kunden geworden und eine gute Alternative zum Individualverkehr ist. Damit haben sich die Regionalisierungsmittel als ein wichtiges Finanzierungsinstrument für den ÖPNV bewährt. Wir wollen daher an diesem bewährten Finanzierungsinstrument auch künftig festhalten.

Nach dem Regionalisierungsgesetz ist für das Jahr 2007 eine erneute Prüfung und Neufestsetzung der Höhe der Regionalisierungsmittel vorgesehen. Von dem Ergebnis dieser Revision und der Zustimmung der Länder wird es abhängen, in welcher Höhe der Bund den Ländern Regionalisierungsmittel bereitstellen wird. Wir treten dafür ein, dass diese Mittel so bemessen sind, dass der Nahverkehr auch weiterhin seine wichtige Aufgabe bei der Sicherstellung einer angemessenen Mobilität der Menschen wahrnehmen kann.

Wir sind seit der Bahnreform für eine Zweckbindung der Regionalisierungsmittel für den ÖPNV eingetreten und halten auch weiterhin an dieser Position fest. Eine solche Zweckbindung der Mittel erfordert aber auch eine entsprechende Berichtspflicht der Länder, damit die Regionalisierungsmittel nicht für andere Aufgaben verwendet werden. Wir haben zuletzt bei der letzten Revision des Regionalisierungsgesetzes im Jahre 2002 einen Vorstoß in diese Richtung unternommen, der allerdings am Widerstand der Länder gescheitert ist. An der Notwendigkeit einer Berichtspflicht halten wir auch künftig fest.

FDP

Frage 14 und 15 zusammen.

Die FDP steht deshalb zur Bezuschussung des ÖPNV und damit auch des SPNV. Die heutige Größenordnung der Regionalisierungsmittel muss in etwa erhalten bleiben. In Zeiten schmerzhafter Kürzungen etwa im Sozialbereich kann aber die absolute Höhe der Regionalisierungsmittel kein Tabu sein. Die effiziente Verwendung der Zuschüsse und ihre perspektivische Minimierung sind daher Kernziele, die wir mit einer ÖPNV-Reform verfolgen. Eine zentrale Massnahme dieser Reform wird eine einheitliche Finanzierungsgrundlage für den ÖPNV zu schaffen, die auch die heutigen Regionalisierungsmittel eingehen werden.

Grüne

Ja, die Mittel müssen in voller Höhe gesichert bleiben. Die von der Großen Koalition geplanten drastischen Kürzungen lehnen wir ab. Wir treten dafür ein, dass bei der Revision im Jahr 2007 mehr Transparenz, z.B. durch einen Verwendungsnachweis durch die Länder festgeschrieben wird.

PDS

Ja. Die den Bundesländern zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel sollen in Zukunft der Höhe nach mindestens beibehalten werden und ausschließlich dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zugute kommen.

Frage 15:

Sollten die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erhalten bleiben?

Antworten

CDU/CSU

Nach den sogenannten Koch-Steinbrück-Vorschlägen zum Subventionsabbau wurden die Zuschüsse im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in 2004 einmalig um 2% gekürzt. Weitere Änderungen sind nicht vorgesehen.

SPD

Wie bereits beschrieben sind wir der Auffassung, dass die

öffentlichen Hände auch weiterhin ihren finanziellen Beitrag zum Erhalt eines attraktiven Nahverkehrs leisten müssen. Gerade auch die Investitionsmittel nach dem GVFG haben zu einer spürbaren Verbesserung des Nahverkehrsangebots und zu einer deutlichen Erhöhung der Fahrgastzahlen beigetragen. Deshalb wollen wir an diesen bewährten Instrumenten festhalten.

FDP

Siehe Antwort zu Frage 14

Grüne

Wir sind für eine Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung im ÖSPV. In diesem Zusammenhang sollten alle Finanzierungsquellen zusammengefasst und bei den Aufgabenträgern angesiedelt werden, die diese in der Regel nach einem Ausschreibungswettbewerb an den Ersteller der Leistung auszahlen. Dabei sind Anreize für das Gewinnen zusätzlicher Fahrgäste zu gewinnen. Teure und unnütze Objektförderungen wie Busbahnhöfe sollten in Zukunft unterbleiben. Beim GVFG-Bundesprogramm sollten Straßenbahnneu- und ausbauen, auch wenn sie nicht auf eigenem Gleiskörper fahren, dem U-Bahnbau gleichgestellt werden. Bundeszuschüsse für U-Bahnbauten sollten vor diesem Hintergrund eher die Ausnahme als die Regel werden.

PDS

Ja. Die langfristige Angebotsplanung ist bisher durch Unsicherheiten (Koch/Steinbrück-Papier usw.) hinsichtlich der künftigen Finanzierbarkeit des öffentlichen Personenverkehrs gekennzeichnet. Wir setzen uns deshalb für klare finanzielle Rahmenbedingungen ein. Dazu gehört auch, die bisherigen Förderstrukturen und Instrumente einer umfassenden Bestandsaufnahme bzw. Evaluierung zu unterziehen.

Frage 16:

Sind Sie der Auffassung, daß mit Änderung der Eisenbahngesetze im März 2005 ein diskriminierungsfreier Zugang zur Schieneninfrastruktur gesichert ist, so dass die Einheit von Netz und Transport unter dem Dach des DB-Konzerns erhalten bleiben kann?

Antworten

CDU/CSU

Die Änderung des Eisenbahngesetzes ist ein wichtiger Zwischenschritt hin zu mehr Wettbewerb auf der Schiene. Wir werden die Arbeit der Regulierungsbehörde und deren Auswirkungen auf den Wettbewerb in Deutschland sorgfältig im Auge behalten. Gegebenenfalls werden wir korrigierende oder ergänzende gesetzliche Regelungen auf den Weg bringen. Im Übrigen fließt die Aufgabenstellung der Regulierungsbehörde in die Betrachtung des ergänzenden Gutachtens mit ein, welches der Deutsche Bundestag über die Bundesregierung zu diesen Fragestellungen in Auftrag gegeben hat. Sobald dieses vorliegt und ausgewertet ist, werden wir politisch entscheiden.

SPD

Mit den Regelungen der jetzt in Kraft getretenen Novelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, die auch von der Opposition im Bundestag und vom Bundesrat mitgetragen wird, haben wir eine gute Grundlage für einen fairen Zugang aller Bahnunternehmen zum deutschen Schienennetz geschaffen. Diese Reform muss sich und wird sich in der Praxis bewähren. Wir haben damit zugleich die Möglichkeit geschaffen, dass Schienenstrecken, die Infrastrukturunternehmen nicht mehr betreiben wollen, unter erleichterten Bedingungen an Dritte abgegeben werden können. Die Deutsche Bahn AG ist Betreiber des größten Teils des

Schienennetzes und zugleich der mit Abstand größte und leistungsfähige Anbieter von Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene. Diesen Verbund von Schienennetz und Transport werden wir nicht leichtfertig aufgeben. Die Bahn darf nicht zum verkehrspolitischen Experimentierfeld werden. Aus diesem Grund haben wir im Zusammenhang mit der Diskussion um einen möglichen Börsengang der Bahn einen Entschliessungsantrag im Deutschen Bundestag initiiert, in dem wir die Bundesregierung gebeten haben, durch ein externes Gutachten die Chancen und Risiken verschiedener denkbarer Strukturmodelle für die DB AG zu untersuchen. Dabei werden neben dem Gesichtspunkt der Kapitalmarktfähigkeit auch die haushalts- und verkehrspolitischen Wirkungen zu untersuchen sein. Nach Vorliegen dieses Gutachtens wird sich der Deutsche Bundestag mit der Frage beschäftigen, welche konkreten Schritte zu unternehmen sind.

FDP

Die jetzt gefundene Lösung im Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einer Aufgabenzuweisung an die Bundesnetzagentur unterstützen wir als Schritt in die richtige Richtung. Allerdings ist die Regulierung gegenüber einem "Unbundling", also der Trennung von Netz und Transport, die schlechtere Lösung. Nach einer Trennung von Netz und Transport muss nicht gegen strukturell angelegte Diskriminierungsanreize "anreguliert" werden. Wir wollen eine Rückbesinnung auf Strategie und Instrumente der Bahnreform. Wir wollen eine Wettbewerbsbranche Schienenverkehr. Voraussetzung dafür ist die Trennung von Netz und Transport bei der Deutschen Bahn. Auf dieser Basis erfolgt die Privatisierung der DB-Transportsparten. Das Netz bleibt als Aktiengesellschaft zunächst im Mehrheitseigentum des Bundes und wird als aktiver, neutraler, europäischer Trassenvermarkter positioniert. Nur auf diesem Weg ist das Potential des Verkehrsträgers Schiene sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zu nutzen und eine Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene möglich. Einen Börsengang der Deutschen Bahn mit integriertem Netz lehnen wir ab. Das Ergebnis wäre eine verkleinerte und gegen Wettbewerb abgeschirmte Bahn, bei der Steuergrößen in Aktionärsdividende umgewandelt würden. Das wäre der Abschied von den Zielen der Bahnreform.

Grüne

Die Änderung des AEG schafft durch die Ansiedlung der Regulierung bei der neu geschaffenen Bundesnetzagentur und dem Netzbeirat Fortschritte in die richtige Richtung. Sie beseitigt aber das Diskriminierungspotenzial der DB nicht. Daher sind wir für das Eigentümermodell, mit dem das Netz im Eigentum des Bundes bleibt, der dann eine Netzentwicklung betreibt, die auch den Belangen der Wettbewerber der DB AG gerecht wird. Der Betrieb kann in einem solchen Modell mit einer Konzession an einen privaten Betreiber übertragen werden. Das kann auch DB Netz sein.

PDS

Neben der Zuständigkeit der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP) soll die RegTP auch die Wettbewerbsaufsicht über das Schienennetz der Bahn übernehmen. Ziel ist es, den Netzzugang für die Konkurrenten der DB AG diskriminierungsfrei offen zu halten. Des Weiteren obliegt der RegTP auch die wettbewerbliche Kontrolle über die Bahn-Energiesysteme und die Rangieranlagen sowie die ländereigenen und privaten Netze. Auch wenn die Regulierer nicht selbst die Trassenbenutzung vergeben und die Preise dafür festsetzen, besteht die Möglichkeit der Überwachung. Inwieweit diese ordnungspolitische Maßnahme den diskriminierungsfreien Zugang sichert, bleibt abzuwarten. Des Weiteren bleibt abzuwarten, ob diese Regelung den Vorgaben der EU-Kommission zur Unabhängigkeit der Trassenvergabe genügt.

Im Übrigen treten wir für den Verbleib der verkehrlichen Infrastruktur sowie der noch vorhandenen Infrastrukturunternehmen, auch der Deutschen Bahn AG, im Eigentum des Bundes ein.

Frage 17:

Halten Sie im Interesse eines fairen Wettbewerbs zwischen Bahn und Flugzeug die Einführung einer Kerosinsteuer und die Erhebung der Ökosteuer im Flugverkehr für zwingend geboten? Teilen Sie die Auffassung, daß die Billigflieger ihre Dumpingpreise nur anbieten können, weil sie im Gegensatz zur Bahn von der Mineralöl- und der Ökosteuer und auf internationalen Flügen sogar von der Mehrwertsteuer befreit sind und auf subventionierten Regionalflughäfen auf Kosten des Steuerzahlers stark vergünstigte Konditionen erhalten?

Antworten

CDU/CSU

Die Union setzt sich für die Besteuerung von Flugbenzin ein. Dies macht aber nur im internationalen Kontakt Sinn. Es muss vermieden werden, dass deutsche Airlines im internationalen Wettbewerb allein belastet werden, während ausländische Fluggesellschaften weiterhin in den Genuss dieser Vergünstigungen durch ihre Nationalstaaten kommen. Eine von der CDU/CSU geführte Bundesregierung wird sich dafür einsetzen, dass seitens der EU-Kommission mit allem Nachdruck auf eine Änderung des Chicagoer Abkommens gedrängt wird, denn einer Aufhebung der Steuervergünstigungen stehen derzeit dessen Regelungen entgegen.

Die Entwicklung des Flugverkehrs und auch der Billigflieger soll dem Markt überlassen werden. Die Union hält nichts von dirigistischen Eingriffen in die Luftverkehrswirtschaft. Aber bei der Frage der Subventionierung von Billigfliegern und der damit einhergehenden Zersiedlung der Flughafenlandschaft müssen sich Bund und Länder an einen Tisch setzen und den bereits vorliegenden „Masterplan für die zukunftssichere Entwicklung des Luftverkehrs“ auch in die Tat umzusetzen. Zwar kann hierbei der Bund nur eine koordinierende Rolle übernehmen, denn die Kompetenz für die Flughäfen liegt in der Zuständigkeit der Länder, doch werden wir unabhängig davon, uns dafür einsetzen, dass die Zuschüsse an Low Cost Carrier durch Regionalflughäfen am europäischen und nationalen Wettbewerbsregime gemessen werden.

SPD

Mit der Einführung der Ökosteuer ist es gelungen, die zuvor stark gestiegenen Lohnnebenkosten zu stabilisieren. Dies ist auch den Eisenbahnverkehrsunternehmen zugute gekommen. Daneben haben wir die Ökosteuer für den Bereich des Bahnstroms auf 50% begrenzt. Zusätzlich wurde der Anstieg der Mineralölsteuer in den vier Stufen seit dem Jahr 2000 für den gesamten Öffentlichen Personennahverkehr auf insgesamt rund 50% der Steueranhebung begrenzt. Damit sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen von der Ökosteuer weniger stark belastet worden als die Mehrzahl anderer Unternehmen.

Die Harmonisierung der unterschiedlichen steuerlichen Belastung der Verkehrsträger zählt nach unserer Auffassung zu den wesentlichen verkehrspolitischen Aufgaben der Zukunft. Eine Harmonisierung der steuerlichen Belastung erscheint aber nur auf der Ebene der Europäischen Union sinnvoll. Wir unterstützen die Bundesregierung in ihren Bemühungen, in den EU-Gremien bestehende Wettbewerbsunterschiede zu beseitigen.

FDP

Wir wollen generell die Beseitigung von steuerlicher Ungleichbehandlungen, Dazu gehört die Einführung der normalen Besteuerung des Flugverkehrs im Bereich der Umsatzsteuer und der Mineralölsteuer. Allerdings wäre es für den Standort Deutschland in hohem Maße kontraproduktiv, solche Besteuerungen des Flugverkehrs einseitig in Deutschland einzuführen.

Die Folge wäre eine Schwächung insbesondere der deutschen Drehkreuze, die in besonderem Maße für von Transitverkehren finanzierte Arbeitsplätze in Deutschland sorgen. Auf EU-Ebene wollen wir uns nachdrücklich für eine harmonisierte Besteuerung aller Verkehrsträger einsetzen.

Grüne

Siehe Antwort auf Frage 2. Das Problem der Regionalflughäfen ließe sich nur dann lösen, wenn die Genehmigung dieser Flughäfen von den Bundesländern auf den Bund übergehen würde, der dann im Rahmen eines bundesweiten Flughafenkonzepts eine abgestimmte Flughafenplanung vornehmen könnte. Dieser überfällige Schritt wurde leider in der Föderalismusreform versäumt.

PDS

Zur Schaffung von gleichberechtigten Wettbewerbsbedingungen innerhalb der konkurrierenden Verkehrsträger (Straßen-, Schienen-, Luft- und Binnenschiffverkehrsverkehr) halten wir die Herstellung der „Kostenwahrheit“ für dringend geboten.

Dazu gehören beim umweltschädlichsten Verkehrsmittel, dem Flugzeug, neben einer Besteuerung des Kerosins, einer Mehrwertbesteuerung von Flugtickets und einer Emissionsabgabe auch bessere Angebote der Bahn im Fernverkehr, um Kurzstreckenflüge bis 500 km auf die Schiene verlagern zu können.

Der Verkehrsbereich mit den höchsten Wachstumsraten ist der Flugverkehr. Grob gerechnet hat sich der Luftverkehr in den vergangenen zehn Jahren international verdoppelt. Und er soll sich in den kommenden 15 Jahren hinsichtlich der zurückgelegten Flugkilometer ein weiteres Mal verdoppeln, was gegenwärtig u. a. dem Billig-Flug-Sektor geschuldet ist. Trotzdem ist ein Überangebot an Flughafeninfrastruktur in den neuen Bundesländern zu verzeichnen, wofür öffentliche Mittel verwendet wurden.

Eine Subventionierung von Low-Cost-Carriern in jeglicher Art und Weise lehnen wir generell unter anderem aus umweltpolitischen Gründen und aus oben angeführten Gründen der Schaffung gleicher Wettbewerbschancen für die konkurrierenden Verkehrsträger ab.

Frage 18:

Teilen Sie die Auffassung, dass aus ökonomischen und ökologischen Gründen für die Binnenschifffahrt keine neuen Kanäle gebaut und keine weiteren Flüsse kanalisiert werden sollen.

Antworten

CDU/CSU

Die deutsche Binnenschifffahrt ist Stiefkind rot-grüner Verkehrspolitik. Man kann nicht ständig scheinheilig von der Verlagerung des Güterverkehrs auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff reden, aber den notwendigen Ausbau mit ideologischen Scheuklappen blockieren und mit dieser Verweigerungshaltung der Binnenschifffahrt das Wasser abgraben. Ohne Binnenschifffahrt sind die Verkehrszuwächse nicht zu bewältigen. Der Bedeutung der Binnenschifffahrt für den Gütertransport soll durch eine angemessene Finanzierungslinie auch für neue, umweltverträgliche und den Hochwasserschutz berücksichtigende Flussbauvorhaben Rechnung getragen werden.

SPD

Deutschland verfügt über das größte Wasserstraßennetz in Europa. Damit sind grundsätzlich gute Voraussetzungen für die notwendige Stärkung der Wasserstraßen in einem integrierten Ver-

kehrssystem gegeben, zumal im gesamten Wasserstraßennetz mit wenigen Ausnahmen erhebliche Kapazitätsreserven bestehen.

Wir haben nicht die Absicht, neue Kanäle zu bauen oder weitere Flüsse zu kanalisieren. Das Hauptaugenmerk legen wir auf den Erhaltungsbedarf der Wasserstraßen.

FDP

Die FDP bekennt, sich zur Notwendigkeit des bedarfsgerechten Ausbaus von Flüssen wie Elbe, Saale oder Donau für die Binnenschifffahrt. Die Wasserstraßen dürfen nicht durch willkürliche Ausbaustopps behindert werden. Sie brauchen in ihrer Entwicklung eine sichere Rechtsgrundlage mit angemessener Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes und der Hochwasserprävention. Konkret wollen die Liberalen ein Wasserstrassenausbaugesetz, in dem ein Bedarfsplan für Erhaltungs-, neu- und Ausbaumaßnahmen aufgestellt wird. Beim Wasserstrassenausbau ist auch zu berücksichtigen, dass das Binnenschiff ein ökologisch besonders sinnvoller Verkehrsträger ist. Voraussetzung für die Verlagerung von mehr Verkehr auf die Binnenschiffe ist aber der bedarfsgerechte Wasserstraßenausbau.

Grüne

Fast 80% der Binnenschifffahrt in Deutschland findet auf dem Rhein statt. Binnenschiffe sind besonders für den nicht zeitkritischen Massen- und Schüttgutverkehr geeignet, dessen Bedeutung zurückgeht. Eine rentable Containerbeförderung ist nur bei dreilagiger Stapelung möglich, wenn das Aufkommen entsprechend hoch ist. Außer auf dem Rhein ist dies auf keiner anderen Wasserstraße möglich, ohne dort sämtliche Brücken abreißen und Neubauen zu müssen. Das Binnenschiff wird daher außerhalb des Rheins in Zukunft keine Wachstumspotenziale haben, zumal durch den einsetzenden Klimawandel und die dadurch bedingten Extremwetterereignisse (Dürre, Hochwasser) immer weniger für verlässliche Schiffbarkeit auf Flüssen gesorgt werden kann. Wir lehnen daher insbesondere den Ausbau der Donau mit Staustufen und der Elbe ab.

PDS

Ja. Aus unserer Sicht ergeben sich für die Binnenschifffahrt verbesserte Marktchancen, wenn sie konsequent ihre vorhandenen Innovationspotenziale nutzt. Um zukünftige Container-, Wechselbehälter- und Spezialtransporte zu erschließen, muss sie unter dem Motto „Intelligenz statt Beton“ gezielt in eine moderne, intermodale Transportlogistik integriert werden.

Deshalb kann die volkswirtschaftlich und ökologisch sinnvolle Forderung nur heißen: Die Schiffe sind den Wasserstraßen anzupassen.

Frage 19:

Halten Sie nicht auch die Befreiung der Binnenschifffahrt von Mineralöl- und Ökosteuer sowie die Abgabefreiheit der Rheinschifffahrt für einen Anachronismus, der durch ernsthafte Verhandlungen mit der EU alsbald beendet werden sollte?

Antworten

CDU/CSU

Die Abgabefreiheit der Rheinschifffahrt wurde erstmals im Westfälischen Frieden (1648) niedergelegt. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ist die älteste europäische supranationale Organisation. Die Freiheit der Rheinschifffahrt und die Einheit des Rheinregimes gehören zu den vorrangigsten Grundprinzipien der Rheinschifffahrt. Da der freie Zugang zum Meer für die Schweiz - als nicht EU-Mitglied - festgeschrieben ist, sind Verhandlungen mit der EU allein nicht zielführend. Ansonsten wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

SPD

Man mag die Befreiung der Binnenschifffahrt von der Mineralöl- und Ökosteuer sowie die Abgabefreiheit der Rheinschifffahrt für einen Anachronismus halten, die rechtlichen Grundlagen hierfür liegen in völkerrechtlichen Verpflichtungen aller Rhein-anliegerstaaten insbesondere auch der Schweiz. Es ist nicht zu erwarten, dass es in den nächsten Jahren eine Veränderung diesbezüglich geben wird.

FDP

Zunächst verweisen wir auf die Antwort zu Frage 17. Wir lehnen generell Subventionen und Steuervergünstigungen im Verkehrsbereich ab. Dazu gehört auch eine gerechte Wegekostenanlastung. Allerdings bewegt sich die Verkehrspolitik in Deutschland nicht losgelöst von internationalen Rahmenbedingungen und Verpflichtungen. Haupthindernis für die Einführung von Nutzergebühren im Bereich der Binnenschifffahrt ist die auf der Grundlage der „Mannheimer Akte“ von 1868 multilateral vereinbarte völlige Abgabefreiheit auf allen Wasserstraßen im Rhein-Schiffahrtsgebiet. Verhandlungen mit den beteiligten Staaten und der EU halten wir für sinnvoll. Berücksichtigt werden muss jedoch ebenfalls, dass auch andere Verkehrsträger die Kosten ihrer Infrastruktur nicht oder nur teilweise selbst tragen. Hier wird auf ein harmonisiertes Vorgehen und auf eine faire Entwicklung zu achten sein.

Grüne

Im Prinzip ja. Allerdings muss eine solche Massnahme zumindest mit den Anrainerstaaten des Rheins gemeinsam gemacht werden. Es nützt nichts, in Deutschland eine Mineralölsteuer zu erheben, wenn der Schiffsdiesel in den Niederlanden steuerfrei bleibt. Gleiches gilt für die Revision der Rheinakte von Mannheim.

PDS

Die bisherige Ausgestaltung der Ökosteuer unterstützt das energieeffiziente Verkehrsmittel Bahn nicht ausreichend. Deshalb muss die Lenkungswirkung der Ökosteuer zugunsten der ökologisch vorteilhaften Schiene auch gegenüber der Binnenschifffahrt deutlich verbessert werden, um die verkehrs-, umweltspezifischen- und klimapolitischen Ziele zu erreichen.

Frage 20:

Haben Sie weitere Ihnen wichtig erscheinende Vorschläge zur Verkehrspolitik?

Antworten

CDU/CSU

Viele Felder sind unter Rot-Grün unbestellt geblieben. Dringender Handlungsbedarf besteht bei der Planungsbeschleunigung, denn das für die neuen Bundesländer geltende Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz läuft zum 31. 12. 2005 aus. Ausserdem fördern wir neue Formen der Infrastrukturfinanzierung, zum Beispiel durch eine verstärkte Nutzung der Möglichkeiten öffentlich-privater Partnerschaften. Aber auch die Harmonisierung für das Güterkraftverkehrsgewerbe im Zusammenhang mit der Mauteinführung hat für uns hohe politische Priorität.

SPD

Eines der dringendsten Vorhaben in der Verkehrspolitik, das wir in der neuen Legislaturperiode so schnell wie möglich in Angriff nehmen wollen, ist angesichts der aktuellen Haushaltslage, dass wir neben den ÖPP-Modellen über weitere Finanzierungsmöglichkeiten für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur nachdenken müssen. Einen Lösungsansatz bietet der Systemwechsel von der Haushalts- zur Nutzerfinanzierung, wie wir ihn mit der Einführung der Lkw-Maut bereits eingeleitet haben.

Im Kern sieht das neue Finanzierungsmodell eine langfristige und umfassende Kapitalisierung der Mauteinnahmen durch die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) des Bundes vor. Diese kann auf folgender Grundlage geschehen:

Übertragung der Finanzierung, des Neu- und Ausbaus sowie der Unterhaltung des Bundesautobahnnetzes auf die VIFG;

Übertragung der Einnahmekompetenz am Aufkommen der Lkw-Maut auf die VIFG;

Vorfinanzierung eines noch festzulegenden Kreditvolumens aus den Mauteinnahmen durch die VIFG.

FDP

Wegen unserer weiteren Vorschläge zur Verkehrspolitik weisen wir auf unser Wahlprogramm „Arbeit hat Vorfahrt“, Seiten 20 und 21. Es lohnt sich einen Vergleich mit den verkehrspolitischen Ausführungen in den Wahlprogrammen unserer politischer Wettbewerber. Die FDP bietet eindeutig die klarsten und plausibelsten Aussagen und Positionen.

Grüne

Die zentrale Herausforderung für die Verkehrspolitik der Zukunft ist die Loslösung von fossilen Kraftstoffen. Wenn dies nicht gelingt, dreht sich in absehbarer Zeit kein Rad mehr, weil die Nachfrage nach Erdöl durch die Entwicklung z.B. in China rasant steigt, während die Vorräte zur Neige gehen. Daher ist eine Strategie „Weg vom Öl“ ohne Alternative. Dazu braucht es eine Marktdurchdringung neuer alternativer Antriebe wie Hybridmotoren und Brennstoffzellen, die radikale Verbesserung konventioneller Motoren und ein Abspecken der Fahrzeuggewichte durch neue Werkstoffe und es braucht den Einsatz von Biokraftstoffen und – übergangsweise – auch verstärkt von Erdgas. Zudem muss die Politik den Umstieg auf den ÖPNV und das Fahrrad und die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene durch eine Verstärkung der Förderung dieser Verkehrsträger anreizen. Der geplante Abbau würde das genaue Gegenteil bewirken

PDS

Generell bleibt anzumerken, dass die Verkehrsinvestitionen auf Erhalt und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur sowie die gezielte Förderung des Ausbaus umweltgerechter Verkehrsmittel und deren Vernetzung zu konzentrieren sind.

Des Weiteren ist die Erarbeitung und Umsetzung eines an ökologischen Kriterien orientierten, verkehrsträgerübergreifenden Güterverkehrskonzepts längst überfällig.

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der SPNV müssen in ihrer Funktion zur Sicherung der sozialen Daseinsvorsorge gestärkt und zuverlässig finanziell gefördert werden. Die Schaffung eines attraktiven Nahverkehrssystems, das Schülern, Berufspendlern, Studenten, Senioren und Menschen mit Behinderung eine wirkliche Alternative zum individuell motorisierten Straßenverkehr bietet und die Verkehrsströme optimal steuert, ist ökologisch und gesellschaftspolitisch für uns die Zielsetzung.

Der umweltfreundlichste und sozial verträglichste Verkehrsträger, die Bahn, gerät zusehends auf das Abstellgleis. Die Streckenstilllegungen, das Schließen von Bahnhöfen und der Personalabbau bei der DB AG gehen drastisch weiter bzw. werden durch den angestrebten Börsengang noch forciert. Wir wollen die Rahmenbedingungen so verändern, dass die Bahn als attraktive Alternative zum Auto und zum Flugzeug wahrgenommen wird. Notwendig ist dafür der flächendeckende Erhalt und Ausbau des bestehenden Schienennetzes. Dabei muss im Zentrum der Netzgedanke stehen – auch hinsichtlich der Geschwindigkeit: Wichtig ist eine insgesamt ausreichend hohe „Netzgeschwindigkeit“, nicht nur Höchstgeschwindigkeit von Großstadt zu Großstadt. Dieses Ziel wird in erster Linie durch eine optimale Abstimmung

von Nah-, Regional- und Fernverkehr realisiert werden können („integrierter Taktverkehr“). Der Personalabbau und der komplizierte und kundenfeindliche Preis-Dschungel der DB AG müssen gestoppt werden.

Koalitionsvereinbarung zum Thema Verkehr

Im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung, der bis Mitte November ausgearbeitet wurde, wird es im Grundsatz nur wenige Änderungen in der Verkehrspolitik geben. Der Grundsatz, dass der Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden soll, steht nicht mehr in der Agenda. Für den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll die Investitionslinie der Bundesverkehrswege deutlich erhöht und verstetigt werden. Diese Investitionen sollen nicht als Subventionen, die ja gekürzt werden sollen, gewertet werden.

Für die Bahn sollen in den nächsten vier Jahren deutlich mehr Mittel für die Infrastruktur zur Verfügung stehen, die auch dauerhaft auf dem erhöhten Niveau verstetigt werden sollen. Dabei sollen neue Finanzierungsmodelle (Public-Private-Partnership PPP) zum Einsatz kommen. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG), die eine erweiterte Aufgabenstellung erhalten soll. Die Kreditfähigkeit der VIFG soll von der neuen Regierung geprüft werden.

Grundsätzlich gelte aber für die Koalition die Gleichwertigkeit aller Verkehrsträger. Die Mittel müssten dorthin fließen, wo akuter Handlungsbedarf und Engpässe bestehen. Bei den Zuweisungen von Mitteln an Straße, Schiene und Wasserstraße müsse die notwendige Flexibilität gewährleistet sein.

Um den Verkehrswegebau zu beschleunigen, will die neue Regierung die guten Erfahrungen mit dem verkürzten Planungsrecht in den neuen Bundesländern nutzen. Das neue Planungsbeschleunigungsgesetz soll bundesweit für eine einheitliche Straffung, Vereinfachung und Verkürzung der Planungsprozesse sorgen. Planfeststellungsbeschlüsse sollen dann 10 Jahre mit einer einmaligen Verlängerungsmöglichkeit um fünf Jahre gelten. Weiter soll die Eininstanzlichkeit beim Bundesverwaltungsgericht für Bundesvorrangprojekte eingeführt werden, Das neue Planungsrecht soll schon Anfang 2006 in Kraft treten.

Die Koalition will sich in der EU nachhaltig für eine umfassende Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im ÖPNV und für eine weitere Öffnung der Verkehrsmärkte in Europa einsetzen. Dazu gehört: Die in Deutschland bestehenden Harmonisierungsspielräume zur Entlastung der Verkehrswirtschaft auszuschöpfen, die Harmonisierung der Abgabensysteme und Regelwerke konsequent voranzutreiben und intermodale und intramodale Wettbewerbsverzerrungen, vor allem hinsichtlich Beihilfen und Ausnahmeregelungen abzubauen.

Was die Gestaltung des Börsengangs der Deutschen Bahn angeht, will sich die Koalition erst nach Auswertung des dem Bundestag vorzulegenden Gutachtens unter Beteili-

gung der zuständigen Parlamentsausschüsse entscheiden. Neben Kapitalmarktgesichtspunkten müssen in die Betrachtung verkehrs-, finanz-, haushaltspolitische, volkswirtschaftliche und auch ordnungspolitische Gesichtspunkte mit einfließen. Dabei sind auch europarechtliche Aspekte und der Infrastrukturauftrag des Bundes zu berücksichtigen. Die betriebsbereite und qualitativ „hochwertige“ Vorhaltung des DB-Netzes soll durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sichergestellt und gewährleistet werden. Der Netzzustandsbericht ist dafür die Basis. Die Umsetzung des Infrastrukturauftrages des Bundes beim Neubau und der Erweiterung des Netzes werde verbindlicher als bisher mit der DB AG vereinbart. Dazu gehören ein verlässliches und transparentes Monitoring sowie verbindliche Durchsetzungsmechanismen. Die Entschädigungsansprüche der Reisenden bei Verspätungen, Ausfällen etc. bei allen öffentlichen Verkehrsträgern werden nach Auswertung des vorliegenden Gutachtens zum Verbraucherschutz verbindlich festgeschrieben.

Gutachten der Beratungsgesellschaft Booz Allen Hamilton zum Börsengang der DB

Eine Herauslösung des Schienennetzes aus dem Konzern Deutsche Bahn AG würde dem Wettbewerb auf der Schiene guttun.

Aus der Sicht eines Investors und des Bundesfinanzministers wäre indes für den angestrebten Börsengang von Vorteil, wenn es bei der Bahn nicht zu einer Trennung von Netz und Betrieb käme. Mit dem Verkauf einer "integrierten Bahn" könnten höhere Erlöse erzielt werden. Zu diesen Ergebnissen kommt das mit Spannung erwartete Gutachten der Beratungsgesellschaft Booz Allen Hamilton zur Zukunft der Deutschen Bahn AG. Dem Verkehrsausschuss des Bundestages, der das Gutachten in Auftrag gegeben hatte, wurde die Untersuchung Ende November 2005 überreicht, aber erst im Januar wurde es veröffentlicht

Regierung und Parlament wollen das Gutachten, das keine Abschlussempfehlung für eine Privatisierungsvariante gibt, zur Grundlage ihrer Entscheidung über den Börsengang der Bahn machen. In den beiden vergangenen Wahlperioden war es zu heftigem Streit zwischen Verkehrspolitikern und Bahnchef Hartmut Mehdorn gekommen, der vehement für einen Verbleib des Netzes bei der Bahn (integrierte Bahn) wirbt (*In den rückliegenden GRV-Nachrichten wurde über das Thema „Trennung von Netz und Betrieb“ vielfach berichtet, wobei die GRV für die integrierte Bahn plädierte. Die Formulierung Trennung von Netz und Betrieb ist falsch, denn der Betrieb – nach Eisenbahnersprache – ist integrierter Bestandteil des Netzes. Richtig müsste es heißen „Netz und Transport“. Die Red.*).

Rechtliche Hindernisse sehen die Gutachter in keinem Privatisierungsmodell. Allerdings wäre bei der Europäischen Kommission, die eine „Unabhängigkeit“ des Fahr-

wegs verlangt, ein Trennungsmodell leichter zu vermitteln als das einer integrierten Bahn, heißt es in der Rohfassung des Gutachtens. Die EU verbiete indes – bei ausreichender Netzregulierung – eine integrierte Bahn nicht.

Ein Börsengang des DB-Konzerns mit Netz würde dem Bund den höchsten Erlös – bis zu 23 Mrd € – bringen. Die stärkste Belegung des Schienengüterverkehrs wäre allerdings bei einer Trennung zu erwarten. Dies sind die wichtigsten Ergebnisse des Gutachtens.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee informierte am 16.1. den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages über die Ergebnisse. Demnach wäre ein Börsengang mit Netz schon 2007 möglich, alle anderen Varianten verzögern das Vorhaben im ungünstigsten Fall bis 2011.

Untersucht wurden fünf Modelle, doch gibt das Gutachten keine Empfehlung, welches davon umgesetzt werden sollte. Die einzelnen Varianten wurden nach ihren Auswirkungen auf

- Markt und Wettbewerb
- Kapitalmarktfähigkeit
- Haushaltswirkungen und
- institutionelle Rahmenbedingungen analysiert, um eine Entscheidungsgrundlage für die politische Diskussion bereitzustellen.

Die fünf Modelle sind:

- das integrierte Modell, das im Wesentlichen der aktuellen gesellschaftsrechtlichen Struktur des DB-Konzerns entspricht;
- das Eigentumsmodell, welches eine Ausgliederung des Eigentums an der Schieneninfrastruktur auf ein Wirtschaftsunternehmen vorsieht, dessen Gesellschaftsanteile vom Bund gehalten werden;
- das Eigentumsmodell in einer Ausgestaltungsvariante mit Auftragsverhältnis, in dem nicht nur die Vermögensverwaltung des Eigentums, sondern auch Aufgaben wie Trassenvergabe sowie bestimmte übergeordnete (steuernde) Aufgaben des Infrastrukturmanagements (Planung) auf den Eigentümer der Infrastruktur übergehen;
- das Finanzholdingmodell mit einer unmittelbaren Bundesbeteiligung an der Infrastruktur, in dem die Holding nur mehr vermögensverwaltende Tätigkeiten wahrnimmt sowie
- das getrennte Modell, das eine vollständige Trennung zwischen Infrastruktur und Betrieb vorsieht. Privatisiert werden sollen materiell lediglich die Transportunternehmen (in diesem Modell bis zu 100 Prozent möglich).

Keines der Modelle kann nach Überzeugung der Gutachter

Überblick über die Privatisierungsmodelle der Deutschen Bahn AG

Bewertungsdimensionen	Integriertes Modell	Eigentumsmodell	Eigentumsmodell – Gestaltungsvariante	Finanzholding-Modell	Getrenntes Modell
Wettbewerb und Kundeninteressen – Intra-modaler Wettbewerb – Inter-modaler Wettbewerb – Kundeninteressen in allen drei Teilmärkten	 – Geringe Beteiligung – Modalsplit unbehedrigend	 – Leichte Beteiligung – Modalsplit unbehedrigend	 – Moderate Beteiligung – Modalsplit SGV günstiger	 – Moderate Beteiligung – Modalsplit SGV günstiger	 – Relativ starke Beteiligung – Modalsplit SGV günstiger
Kapitalmarktfähigkeit – Fähigkeit (bewertet anhand von neun Einzelkriterien) – Möglicher Zeitrahmen	 – JA, kurzfristig – ab 2007 privatisierbar	 – JA, mittelfristig – ab 2009 privatisierbar	 – JA, längerfristig – ab 2010 privatisierbar	 – JA, längerfristig – ab 2010 privatisierbar	 – JA, längerfristig – ab 2010 privatisierbar
Haushalts- und Vermögens-effekte des Bundes aus Kapitalmarktsicht (in EUR Mrd., Werte in [X] bei 49 % Privatisierung)	14 – 23 [14 – 23]	14 – 23 [14 – 23]	10 – 18 [13 – 21]	9 – 16 [11 – 19]	8 – 14 [10 – 17]
Haushalts- und Vermögens-effekte des Bundes aus kameraltlicher Sicht (in EUR Mrd., Werte in [X] bei 49 % Privatisierung)	29 – 32 [29 – 32]	26 – 34 [28 – 34]	16 – 23 [26 – 31]	14 – 20 [24 – 28]	14 – 21 [24 – 28]
Institutionelle Rahmenbedingungen – EU-Vorgaben – Beziehungen Bund/Bahn – Gestaltungsspielraum – Infrastrukturvertrag – Anpassungsaufwand	– Erfüllt nur Minimalanforderungen – Geringer Anpassungsaufwand	– Höherer Gestaltungsspielraum – Mittlerer Anpassungsaufwand	– Leichtere Gestaltung Bund / DB AG – Sehr hoher Anpassungsaufwand – EU-Vorgaben deutlich besser erfüllt	– Erfüllt Minimalanforderungen – Mittlerer Anpassungsaufwand	– Erfüllt EU-Idealvorstellungen – Mittelswerer Anpassungsaufwand

= nicht vorteilhaft
 = wenig vorteilhaft
 = mittel vorteilhaft
 = vorteilhaft
 = sehr vorteilhaft

Quelle: Borel, Alan Hamilton

sich gleich am Anfang des Jahres 2006 für eine Herauslösung des Streckennetzes aus dem Deutsche-Bahn Konzern stark. Dies würde dem Wettbewerb auf der Schiene gut bekommen, sagte Kurth in einem Gespräch mit der Süddeutschen Zeitung. Je stärker man Netze vom operativen Geschäft trenne, umso größer sei das Interesse eines Netz-betreibers an einer guten Auslastung der Schienenwege. Dies wiederum erleichtere Konkurrenten den Zugang zum Netz. Entscheiden müsse aber die Politik.

Die Frage nach einer Trennung von Netz und Betrieb ist unter Politikern und Experten seit langem umstritten. Während Bahnchef Hartmut Mehdorn für einen integrierten Konzern kämpft und auch den geplanten Börsengang

die in den vergangenen Jahrzehnten beobachtbare Modal-Split-Verschlechterung der Schiene umkehren. Die Kapitalmarktfähigkeit hänge stärker von der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Unternehmens DB als von dem gewählten Strukturmodell ab. Ein stärkerer Wettbewerb würde ferner Einsparungen bei den Regionalisierungsmitteln zulassen.

Gewerkschaften wollen Zerschlagung der Bahn verhindern

Wenn das Schienennetz bei einem Börsengang zerschlagen werden sollte, muss die Bundesregierung mit unserem entschiedenen Widerstand rechnen, sagte der Chef der Eisenbahngewerkschaft Transnet, Norbert Hansen. Auch Klaus-Dieter Hommel von der GDBA sagte, wir wollen das nicht und zur Not streiken wir auch anlässlich der Fussballweltmeisterschaft (9.6 bis 9.7.). Die Gewerkschaft fürchtet vor allem um das bis 2010 mit der DB vereinbarte Beschäftigungsbündnis. Ein Streik wäre ein legales Mittel, um unseren Tarifvertrag zu sichern. Die GDBA hat 50000 und Transnet hat 260000 Mitglieder. Auch die Gutachter reden von einer „Störung der Geschäftsgrundlage für den Beschäftigungssicherungsvertrag“.

Chefregulierer für Zerschlagung der Bahn Bundesnetzagentur soll von Januar an für mehr Wettbewerb auf der Schiene sorgen

Die Bundesnetzagentur in Bonn reguliert vom 1. Januar an auch den Zugang zum deutschen Schienennetz der DB. Der Chef der Bundesnetzagentur, Matthias Kurth, machte

davon abhängig macht, wollen diverse Politiker und Wissenschaftler über eine Abspaltung den Wettbewerb beleben. Ein Gutachten soll bald die Klärung dieser Frage erleichtern (siehe weiter oben!)

Kurth sagte, die Regulierung des Netzzugangs sei bei einer eigentumsrechtlichen Trennung einfacher und effizienter als bei einer integrierten Bahn. Es gebe aber genügend Kompromisse, mit denen die Netzagentur leben könne. Hier gehe es um eine Güterabwägung, die nicht der Regulierer, sondern die Politik vornehmen müsse. Das gelte auch mit Blick auf den angestrebten Börsengang des Staatskonzerns, der für eine gespaltene Deutsche Bahn vermutlich schwieriger wäre. „Wir steigen nicht in den Bahnmarkt ein, um eine Konfrontation mit dem DB-Vorstand heraufzubeschwören.“

Nach Kurths Einschätzung wird die Bahn von einem intensiveren Wettbewerb in ihrem Netz profitieren. Ziel sei es, allen Anbietern von Schienenverkehr einen Zugang zum DB-Netz zu verschaffen. Die Bundesnetzagentur werde dabei auf einen fairen Interessenausgleich zwischen der Bahn und ihren Wettbewerbern bedacht sein. Der Gesetzgeber hatte der ehemaligen Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post im Frühjahr 2005 – zusätzlich zu den Gas- und Stromnetzen – auch die Regulierung des deutschen Eisenbahnnetzes übertragen.

Die GRV ist verwundert darüber, dass Kurth gleich am Anfang seiner neuen Tätigkeit zu dem schwierigen Problem der Trennung von Netz und Transport eine vorgefasste Meinung vertreten kann.

Eisenbahnen

Allgemein

DB hat ihre Ziele 2005 erreicht

Hartmut Mehdorn informierte am 7.12.05 den Aufsichtsrat.

Darnach hat die Deutsche Bahn von Januar bis Oktober 2005 ihre Ziele für 2005 übertroffen. Sie wird ihr betriebliches Ergebnis von 400 Mio € sicher erreichen. Der Konzernumsatz lag in den ersten 10 Monaten bei gut 20,6 Mrd € (= + 4,4 % gegenüber 2004).

Zur positiven Geschäftsentwicklung haben vor allem der Personenverkehr sowie Schenker beigetragen. So fuhren von Januar bis Oktober etwa 1,5 Milliarden Fahrgäste mit DB- Zügen. Das sind etwa 50 Mio Reisende mehr als im Vorjahreszeitraum. Die Verkehrsleistung liegt 2,9 % über dem Vergleichswert 2004.

Der Fernverkehr erreichte vsl. im Dezember den break even und kehrte damit früher als erwartet in die Gewinnzone zurück. Auch der Schienengüterverkehr hat sich besser als erwartet entwickelt, allerdings konnte er den Margenverfall nicht vollständig kompensieren.

In dieser Aufsichtsratssitzung wurde das Budget für 2006 einstimmig genehmigt.

Der Aufsichtsrat bat den Vorstand, die Verhandlungen über eine stufenweise Beteiligung an der Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) und an der Hamburger Hochbahn (HHA) zügig fortzusetzen.

Letzterer Auftrag ist insofern interessant, weil sich die Bundesregierung gegen eine Verlagerung der Konzernzentrale nach Hamburg ausgesprochen hat.

Die Gespräche sind jedoch inzwischen geplatzt.

Bahn darf ihre Preise im Nahverkehr um 2,6 Prozent zum 11.12.05 erhöhen

Das Bundesverkehrsministerium hat jetzt die von der Bahn beantragten höheren Preise im Nahverkehr genehmigt. Damit steigen sie zum 11. Dezember um durchschnittlich 2,6 Prozent. Die höheren Preise sind wegen massiv gestiegener Energiepreise notwendig geworden. Das Ministerium betonte in seiner Begründung, die Gestaltung der Tarife gehöre zu den „rein unternehmerischen Aufgaben der Bahn.“ Im Fernverkehr steigen die Normalpreise zum 11. Dezember im Schnitt um 2,9 Prozent. Dafür brauchte die Bahn keine Genehmigung einzuholen.

Wofür steht Otto Wiesheu in seinem Ressort bei der DB

Aus einem Interview in der Süddeutschen Zeitung vom 2.1.06

Ich denke schon, dass ich einiges für die Bahn bewirken kann, sonst hätte ich nicht den Job gewechselt. Ich kümme-

re mich bei der Bahn nicht nur um die politischen Kontakte, sondern auch um das Wohl der Fahrgäste. Ich bin zum Beispiel mit zuständig für die Sicherheit in den Zügen und den Bahnhöfen. Die Kunden sollen das Gefühl und die Gewissheit haben, dass sie unbeschwert reisen können. Die Bahn zahlt dem Bund viel Geld für den Einsatz des Bundesgrenzschutzes. Und die Bahn wird selbst zusätzliches Personal beschäftigen, das für die Sicherheit in den Zügen und Stationen sorgt. Das ist bereits vom Vorstand beschlossen und vom Aufsichtsrat bestätigt. Das werden dann insgesamt 3000 Leute sein, 900 mehr als bisher.

Die Kunden sollen bei der Bahn stets gut aufgehoben sein, zu jeder Tages- und Nachtzeit. Das trägt dazu bei, dass die Passagierzahlen weiter steigen. Die Züge sollen sicher, sauber und pünktlich sein.

SZ: Bei Verspätungen bekommen die Fahrgäste nur im Fernverkehr Geld zurück. Was ist mit dem Nahverkehr?

Wiesheu: Nach dem derzeitigen Diskussionsstand wird es auch dort mehr Kundenrechte geben.

Die Politik will das, die EU will das, und die Bahn hat selbst den Anspruch, verbraucherfreundlich zu sein. Das erhöht auch den Anreiz zur Pünktlichkeit.

SZ: Um was wird sich der bisherige Politiker Wiesheu im Bahnvorstand sonst noch kümmern?

Wiesheu: Um die Kontakte zur EU in Brüssel, zur Bundesregierung, zum Bundestag, zu den Ländern, zum Eisenbahn-Bundesamt, zur Regulierungsbehörde und anderen Institutionen. Da gibt es viele Themen zu besprechen. Die Entwicklung des Nahverkehrs, den Ausbau des Streckennetzes, den Wettbewerb auf der Schiene und vieles mehr. Ausserdem werde ich die internationalen Belange der Bahn betreuen.

SZ: Und Sie sollen bei der Politik für den Börsengang werben?

Wiesheu: Ich kümmere mich um die politische Begleitung des Börsengangs. Über das Ziel, das Staatsunternehmen zu privatisieren, gibt es ja keinen Dissens. Das war und ist Ziel der Bahnreform. Die DB AG muss als großer Dienstleister wie eine AG am Markt operieren können. Die Bahn befördert ja nicht nur täglich viele Millionen Personen, sondern ist auch ein international tätiges Logistikunternehmen. Früher hat die Bahn die Güter auf der Schiene von A nach B transportiert. Wie der Kunde früher seine Güter nach A brachte und von B holte, war seine Sache. So funktioniert das Geschäft längst nicht mehr. Aufträge bekommt nur, wer eine vollständige Transport- und Logistikkette anbietet, und zwar weltweit, mit allen in Frage kommenden Verkehrsmitteln.

SZ: In Deutschland fahren die Güterzüge allerdings Verluste ein. Vernachlässigt die Bahn als Global Player den Schienenverkehr?

Wiesheu: Ganz bestimmt nicht. 50 Prozent des Umsatzes kommen schon nicht mehr von der Schiene, aber 80 Prozent der Investitionen gehen dorthin.

SZ: Könnte sich die Bahn als weltweites Logistikunternehmen eines Tages von der Schiene verabschieden?

Wiesheu: Nein, der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene wird eine Kern- und Daueraufgabe der Bahn bleiben. Dass die Bahn ihr Ursprungsgeschäft aufgibt, ist völlig ausgeschlossen. Im Gegenteil. Das muss und wird verstärkt werden.

SZ: Als Betreiber des Schienennetzes hat die Bahn öffentliche Aufgaben. Wie ist das mit einem Börsengang vereinbar?

Wiesheu: Das ist bei Post und Telekom nichts anders, wo die öffentlichen Aufgaben ebenfalls gesetzlich verankert sind. Der diskriminierungsfreie Zugang zum Netz muss für Konkurrenten gewährleistet sein. Das ist allerdings keine Frage des Eigentums am Netz. Den diskriminierungsfreien Zugang regelt die neue Bundesagentur.

SZ: Sie wollen also verhindern, dass vor einem Börsengang das Netz aus der DB AG herausgelöst wird und beim Staat verbleibt, wie das die FDP, die Grünen und Koalitionspolitiker fordern?

Wiesheu: Der integrierte Konzern ist das Ziel der DB AG. Der Zugbetrieb und das Netz sollen logischerweise in einer Hand bleiben. Alles andere wäre unpraktikabel, und würde auch nicht zu mehr Wettbewerb führen. Die Re-Verstaatlichung kann nicht das Ziel der Reform sein. Im übrigen: Mit dem Netz ist das Unternehmen mehr wert, das bringt mehr Geld an der Börse.

SZ: Das wer bekommt?

Wiesheu: Die Bahn will mit dem Börsengang das Eigenkapital verstärken, der Bund will davon aber offensichtlich auch etwas haben. Also muss der Bund doch daran interessiert sein, dass der Wert des Unternehmens nicht durch eine falsche Entscheidung über das Schienennetz geschmälert wird.

SZ: Mit dem Netz kann die Bahn nur zu 49 Prozent privatisiert werden, weil die Strecken laut Verfassung in öffentlichem Eigentum bleiben müssen. Wäre ein Börsengang ohne Netz nicht besser?

Wiesheu: Da gibt es Spielräume, ohne dass gleich das Grundgesetz geändert werden müsste. Aber das ist noch Zukunftsmusik. Erst einmal braucht die Bahn mehr Bewegungsfreiheit, um mehr Erfolg haben zu können. Die vielen Regeln, die für die Bahn derzeit gelten, müssen durchforstet werden.

SZ: Also weniger Aufsicht?

Wiesheu: Die Bahn wird reguliert von der Bundesnetzagen-

tur, vom Eisenbahn-Bundesamt, vom Bundeskartellamt, der EU und weiteren Instanzen. Da ziehen zu viele an zu vielen Strängen.

SZ: Was soll übrig bleiben? Das Eisenbahn-Bundesamt, das die Sicherheit der Strecken und die Mittelverwendung der Bundes kontrolliert, und die Netzagentur, die den Wettbewerb auf der Schiene reguliert, und alles andere fällt weg?

Wiesheu: In die Richtung sollte es gehen. Deutschland reguliert mehr, als die EU verlangt. Da gehört einiges bereinigt. Alte Zöpfe gehören hier abgeschnitten.

SZ: Sie sollen mit Ihren politischen Beziehungen möglichst viel Geld herausholen. Der Bund soll sich vor einem Börsengang verpflichten, mindestens zehn Jahre lang mehrere Milliarden € pro Jahr für das Netz auszugeben. Dazu kommen noch sieben Milliarden € pro Jahr für den Nahverkehr. Überall wird gespart, nur nicht bei der Bahn?

Wiesheu: Am Sparzwang kommt niemand vorbei, auch nicht die Bahn. Aber wir brauchen Kontinuität, damit das Netz in gutem Zustand erhalten und ausgebaut werden kann. Das ist nach dem Grundgesetz Aufgabe des Bundes. Beim Nahverkehr gilt Gleiches. Und Investoren, die einen Einstieg in die Bahn erwägen, wollen Planungssicherheit.

SZ: Die Bahn ruft andererseits die Bundesmittel für das Netz fast nie vollständig ab und verschenkt über die Jahre hinweg Milliardenbeträge.

Wiesheu: Da sind Jahre dabei, in denen der Bund seine Mittel erst im Sommer bewilligt hat. Die Bahn kann in der zweiten Jahreshälfte nicht alles verbauen, was für das ganze Jahr eingeplant war. Ausserdem müssen die Bundesmittel im jeweiligen Haushaltsjahr ausgegeben werden, verfallen also an Silvester. Die meisten Projekte dauern aber mehrere Jahre. Da fehlt die Flexibilität.

SZ: Wann gibt es neue ICE-Strecken?

Wiesheu: Wenn der Bund für die Schiene ausgibt, was nötig ist: 2,5 Mrd € im Jahr für das bestehende Netz, und 1,5 bis 2 Mrd € für die Erweiterung. Insgesamt also 4 bis 4,5 Mrd €. Das sagen alle Experten.

SZ: Mittelfristig sieht der Bund aber nur 3 bis 3,5 Mrd € pro Jahr vor. Soll die LKW-Maut erhöht werden?

Wiesheu: Es ist ja vorgesehen, die Maut von 12,4 auf 15 Cent pro Kilometer zu erhöhen, sobald gleiche Wettbewerbsbedingungen für das in- und ausländische Transportgewerbe geschaffen sind. Das ist kein neues Ziel, sondern ein alter Plan. Der muss umgesetzt werden.

SZ: Bahnchef Mehdorn will das Unternehmen aus der Fängen der Politik lösen, holt aber einen Politiker in den Bahnvorstand. Ein Widerspruch?

Wiesheu: Warum? Ich mache ja nicht als Politiker bei der Bahn weiter, sondern scheidet aus der Politik aus. Aus der Regierung, aus dem Landtag, sogar aus dem Kreistag, €obwohl der mit der Bahn nichts zu tun hat. Für mich beginnt ein neuer Lebensabschnitt.

Ausserhalb des Interviews: Wiesheu setzte sich als Bayerischer Wirtschaftsminister immer für den Transrapid ein. Auch die neue Koalitionsregierung will ihn. Er soll zwei Mrd € kosten. Die Finanzierung ist jedoch nach wie vor nicht gesichert. München fürchtet, dass dafür Mittel für den ÖPNV gekürzt werden. Oberbürgermeister Ude, überlegt deshalb schon beim Planfeststellungsverfahren zu klagen. Ausserdem wird befürchtet, dass viele Fluggäste den Transrapid gar nicht benutzen werden, weil sie dazu erst zum Hauptbahnhof fahren müssen.

Auch mit diesen Fragen wird sich Wiesheu in Berlin beschäftigen müssen.



DB soll integriert an die Börse BahnBeirat nimmt zu Unternehmensmodellen Stellung

Für die materielle Privatisierung des Konzerns Deutsche Bahn (DB) AG empfiehlt der BahnBeirat dem Eigentümer Bund das Modell „Integrierte Bahn“. Dies sagte am 14.9.05 Prof. Horst Albach, Vorsitzender des BahnBeirat-Präsidiums, vor der Presse in Berlin.

Unter den gegebenen Modellen sei das Modell der integrierten Bahn

- am weitesten kompatibel mit den Zielen der Bahnreform
- am Kapitalmarkt bestens bewertet
- vereinbar mit der DB-Strategie, aufbauend auf dem nationalen Verkehr Beschäftigung zu sichern und international zu wachsen
- von der Organisationseffizienz her am günstigsten.

Beim Modell „Integrierte Bahn“ halten Anleger unter 50 und der Bund mehr als 50 Prozent der DBHolding. Diese hält wiederum die Transportunternehmen und das Netz („DB-Infrastruktur“).

Untersucht hatte der BahnBeirat auch die Modelle „Eigentum“ und „Separation“. Das Eigentumsmodell sieht eine Beteiligung der Anleger nur an der DB-Holding vor, welche die Trans-

portunternehmen sowie ein Unternehmen „DB Infrastruktur Betrieb“ führt; der Staat hält das Netz zu 100 Prozent und lässt es von DB Infrastruktur-Betrieb betreuen. Beim Modell „Separation“ sind die Anleger über die DB-Holding nur an den Transportunternehmen beteiligt, das Netz befindet sich in Staatshand.

Die Modelle „Separation“ und „Eigentum“ ermöglichen dem Bund, „beliebig gegen ökonomische Grundsätze des Netzausbaus und der Netzerhaltung zu verstoßen“, argumentiert der BahnBeirat. Das favorisierte Modell „Integrierte Bahn“ könne aber nur realisiert werden, wenn das Ziel „Mehr Wettbewerb auf der Schiene“ erreicht würde.

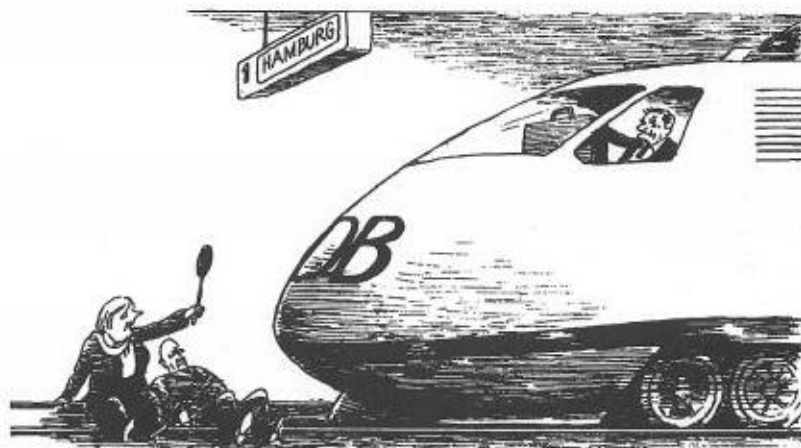
Dem Strategieausschuss des BahnBeirats gehören die Professoren Horst Albach (zuletzt Berlin), Gerd Aberle (Gießen), Thomas Ehrmann (Münster), Peter Hommelhoff (Heidelberg) und Christian Kirchner (Berlin) an, außerdem der ehemalige Verkehrsminister Dr. Volker Hauff und Ulrich Weiss (Bundesverband mittelständischer Bauunternehmen).

Zum Wettbewerb sagt Bahnchef Mehdorn: In Deutschland fahren mehr Wettbewerber auf den Schienen als im übrigen Europa zusammen.

Ein Geschäft, aus dem nichts geworden ist

Grossen Wirbel hat die Absicht der Bahn ausgelöst, mit ihrer Zentrale nach Hamburg umzuziehen und dafür den Einstieg in den Hamburger Hafen (HHLA) – in Europa Nr. 2 – und in die Hamburger Hochbahn (Kostendeckungsgrad 84 %) zu erhalten. Das hätte Hamburg neue Arbeitsplätze und der Bahn grosse Vorteile im Nah- und Güterverkehr gebracht. Hamburgs Bürgermeister von Beust und DB-Chef Mehdorn hatten das Geschäft eingefädelt. Doch die Bundesregierung sagte vorläufig nein. Das Bundeskabinett sei aus strukturpolitischen Gründen gegen einen Wechsel des Konzernsitzes. Dann machte Mehdorn Vorschläge, den Konzern in Berlin zu belassen aber Teile des Konzerns nach Hamburg zu verlagern.

Mitte Januar sagte Hamburg endgültig ab.



Umzugsgegner

SZ-Zeichnung Gottscheber

DB-Aufsichtsrat genehmigt Bax Kauf und DERG Verkauf

Auf der Aufsichtsratssitzung der DB vom November wurde dem Verkauf des Tochterunternehmens Deutsche Eisenbahnreklame (DERG) an die Ströer Out-of-Home Media AG, einem der grossen deutschen Außenwerbungsspezialisten, zugestimmt. Damit setzt die DB AG ihren Kurs fort, sich von Aktivitäten zu trennen, die nicht zum Kerngeschäft gehören.

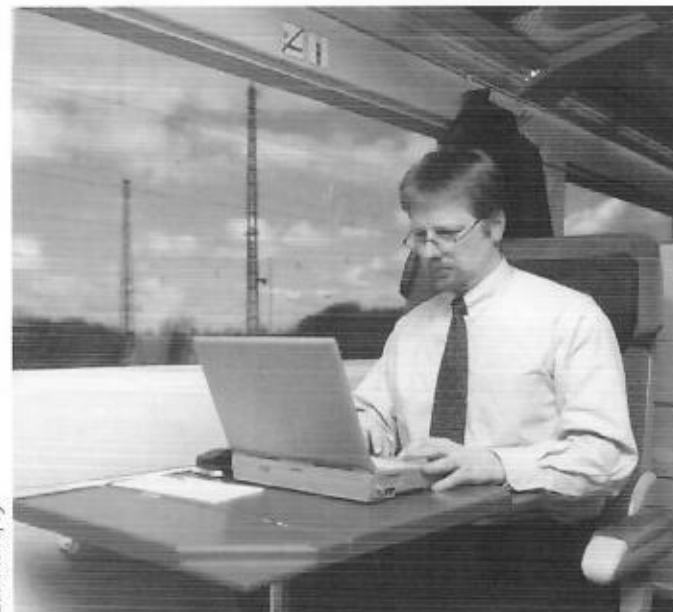
Weiter hat der Aufsichtsrat seine Zustimmung zum Kauf des US-Speditionskonzerns Bax Global gegeben. Der Kaufpreis des Tochterunternehmens des Sicherheits- und Logistikdienstleisters Brink's beträgt knapp 1 Mrd € wofür DBAG einen Kredit aufnehmen wird.

Mit dieser Akquisition wird die DB unter die fünf grössten Logistikdienstleister kommen.

Dafür hat die Bahn 950 Mio € zu zahlen. Sie erhält dafür ein Unternehmen, das mit Transporten an Land, zur See und in der Luft im vergangenen Jahr einen Umsatz von zwei Mrd € und ein betriebliches Ergebnis von 35 Mio € gemacht.

Vom ICE drahtlos ins Internet

Die Deutsche Bahn und T-Mobile werden in den kommenden Jahren schrittweise die Möglichkeit realisieren, dass der Fahrgast vom Zug aus das Internet erreichen kann. Ein Pilotversuch des technisch anspruchsvollen Vorhabens ist in 2005 in den ICE-Zügen der Linie Dortmund-München im Streckenabschnitt zwischen Dortmund und Köln via Duisburg und Düsseldorf gestartet. In Zusammenarbeit mit T-Mobile Deutschland wird das Gesamtvorhaben koordiniert und gesteuert. Technische Basis ist die Ausstattung von Zügen und Bahnhöfen mit WLAN (Wireless Local Area Network). Mit einem Breitband-Zugang zum Internet in den Zügen haben Nutzer von WLAN-fähigen Endgeräten damit die Möglichkeit, während der Fahrt auf das eigene E-Mail-Account und Unternehmensnetzwerke zuzugreifen sowie im Internet zu surfen.



Bahntechnik 2/05

In zahlreichen Bahnhöfen müssen so genannte „Datentankstellen“ eingerichtet werden, über die die Server im Zug aktualisiert werden. Für die Verbindung zwischen Zug und Land werden innovative Funktechniken sowie Mobilfunkstandards wie UMTS und GPRS genutzt. Die Ausstattung der Pilotzüge der ICE-3-Flotte ist eine Aufgabenstellung, die Kommunikationsexperten und Bahningenieure gleichermaßen fordert. Vor der Aufnahme des eigentlichen Pilotbetriebes standen noch ausführliche Messfahrten mit dem Funkmesswagen an, die das Zusammenspiel der stationären und der mobilen Technik auf der Versuchsstrecke Köln-Dortmund überprüften.

EBA Bestellfristen für Gelegenheitstrassen ausgesetzt

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat im Oktober die heftig kritisierten Anmelde- und Bestellfristen für Gelegenheitsverkehre der DB Netz AG ausgesetzt. Die Regelung sei in vielfacher Hinsicht nicht mit den Bestimmungen der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) vereinbar. Das EBA hat den Schienenwegbetreiber verpflichtet, die Regelungen der EIBV so lange anzuwenden, bis er Anmelde- und Bestellfristen für den Gelegenheitsverkehr in seine Schienennetz-Benutzungsbedingungen aufgenommen hat, die er zuvor in einem ordnungsgemässen Verfahren aufgestellt hat.

Die DB Netz hatte u. a. für Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr eine Frist von 30 Arbeitstagen eingeführt.

Bahnindustrie baut weiter Jobs ab Guter Export kann schwaches Inlandsgeschäft nicht ausgleichen

Die deutsche Bahnindustrie ist weiter auf Schrumpfkurs. Das gute Auslandsgeschäft habe zwar geholfen, Schlimmeres zu verhindern, doch könnten die gestiegenen Exporte den Ausfall im Inlandsgeschäft kaum kompensieren, erklärte Friedrich Smaxwil, Präsident des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) im Oktober 2005 in Berlin. Die Unternehmen hätten darum im ersten Halbjahr 2005 wiederum 1800 der verbliebenen 40 000 Arbeitsplätze abbauen müssen. Und auch das sei für das Gesamtjahr noch nicht das Ende, sagte Smaxwil, ohne genaue Zahlen zum weiteren Stellenabbau zu nennen.

Erfreulich sei sicherlich das Exportgeschäft, dessen Volumen sich in den ersten sechs Monaten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 200 Millionen € auf 2,1 Mrd € erhöht habe. Demgegenüber stünde aber ein Rückgang im Inlandsgeschäft um 400 Millionen € auf nur noch zwei Mrd €. Damit sei das Auslandsgeschäft erstmalig höher als der Inlandsabsatz gewesen. Das spreche sicherlich für die hohe Wettbewerbsfähigkeit der Branche. Im Saldo aber habe die Bahnindustrie gegenüber 2004 einen Umsatzverlust von fünf Prozent hinnehmen müssen. Zudem lebten die Firmen mehr und mehr von ihrem Auftragspolster, sagte

Smaxwil. Erst in den letzten Monaten hätten die Auftrags-
eingänge offensichtlich ihre Talsohle erreicht. Für das Ge-
samtsjahr 2005 rechne er mit Umsätzen in Höhe von neun
Mrd € – ein Minus von zehn Prozent gegenüber dem Vor-
jahr. Und auch für das nächste Jahr ist eine wirkliche Trend-
wende noch nicht in Sicht.

Infrastruktur



DB ruft Mittel nicht ab

Die Deutsche Bahn in 2005 voraussichtlich 283 Mio € von
3,427 Mrd € nicht abgerufen, die ihr für das Haushaltsjahr
2005 an Mitteln für den Bau und Unterhalt von Schienen-
wegen zur Verfügung stehen.

Dies hat Horst Friedrich, verkehrspolitischer Sprecher der
FDP-Bundestagsfraktion, mit einer Anfrage an die Bundes-
regierung in Erfahrung gebracht. Nach Abzug der Auflagen
aus der globalen Minderausgabe hätte die Deutsche Bahn
3,427 Mrd € verwenden können. Die DB ruft aber nur 3,144
Mrd € ab.

Als Grund für die Sparsamkeit in 2005 hatte die DB angege-
ben, dass die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund
erst Mitte des Jahres zustande gekommen sei.

Bereits seit 1999 hat die DB nie alle zur Verfügung gestell-
ten Mittel abrufen können.

*Die GRV wundert sich, dass dieser Sachverhalt nicht längst ab-
geschafft ist. So sind nicht verbrauchte Mittel in die Bundesfern-
straßen geflossen. Es muss doch möglich sein, dass die nicht ver-
brauchten Mittel in das Folgejahr übertragen werden können
oder eine andere Lösung gefunden wird.*

Neubaustrecke Stuttgart - Ulm

Zur Trassierung dieser Neubaustrecke war zunächst ein
Streit unter Fachleuten, Dipl.-Ing. Sven Andersen auf der ei-
nen Seite und auf der anderen Seite Prof. em. Dr.-Ing. Ger-

hard Heimerl (Stuttgart)/Dr.-Ing.em. Wulf Schwanhäusser
(Aachen) über die Trassierung der sogenannten Heimerl-
Trasse, die auch weitgehend die DB für ihre Planungen un-
terstellt, über die Trassierung entbrannt. Sven Andersen
meint, dass für die Trassierung zu hohe Steigungen vorge-
sehen seien. Dem entgegnet Prof. Heimerl, dass die Forde-
rungen der TSI (Technische Spezifikationen für die Inter-
operabilität, 2002/732/EG zum transeuropäischen Hochge-
schwindigkeitsbahnsystem) und zur Streckenneigung von
Eisenbahn-Neubaustrecken (nur Personenverkehr und
leichten Güterverkehr) erfüllt sind.

Sven Andersen hält nun aber auch die NBS Stuttgart - Ulm
nicht für realisierungswürdig (Eisenbahn Revue Internatio-
nal 11/05 S. 512): Auf der Strecke Würzburg-Nürnberg-In-
golstadt-München könnten mehr ICE-Linien gebündelt
werden als auf einer Strecke Stuttgart-Ulm, die sich seit der
Wende in einer Randlage befindet. Letztere kann wegen un-
genügender Auslastung nicht gerechtfertigt werden. (*Die
NBS Nürnberg - Ingolstadt München wird im Laufe des Jahres
2006 in Betrieb genommen. Die Red.*)

Dem wird entgegengehalten: Die NBS/ABS Stuttgart - Ulm
- Augsburg hat im Rahmen des Europäischen Hochge-
schwindigkeitsnetzes, das von der EU als Planungsgrundla-
ge festgelegt und verabschiedet wurde, grosse Bedeutung.
Die Relation Mannheim/Karlsruhe - Stuttgart - München
stellt in diesem Netz einen wichtigen Baustein dar, denn sie
ist sowohl Bestandteil des sogenannten „Westkorridors“
Brüssel/Amsterdam - Köln - Rhein/Main - Stuttgart - Mün-
chen als auch der „West-Ost-Magistrale Europa“ Paris -
Strassburg - Karlsruhe - Stuttgart - München - Salzburg -
Wien - Budapest. Sie war und ist daher zu Recht Bestandteil
des Bundesverkehrswegeplans.

Ein Verzicht auf die NBS Stuttgart - Ulm würde bedeuten,
dass die Bestandsstrecke über Plochingen - Geislingen im
Europäischen HGV-Netz von 90 km Länge Geschwindig-
keitsbeschränkungen auf 100 - 160 km/h aufweist, im Be-
reich der Geislinger Steige wegen der dortigen engen Radi-
en sogar auf 70 km/h.

Im übrigen wird darauf verwiesen, dass nach Realisierung
der NBS Stuttgart - Ulm und der Inbetriebnahme von Nürn-
berg - München die Fahrzeit von Frankfurt/Main-Flughafen
nach München über Nürnberg noch um 26 Minuten länger
sein wird als über Stuttgart (189 zu 163 Min.).

*Die GRV meint hierzu, dass in Zukunft die Langsamfahrt zwi-
schen Plochingen und der Geislinger Steige dringend abgebaut
werden muss. Da führt kein Weg vorbei.*

Netzwerk Privatbahnen bemängelt die Instandhaltung

Der Zustand des deutschen Schienennetzes hat sich deut-
lich verschlechtert. Darauf wies das Netzwerk Privatbahnen
– ein Zusammenschluss von privaten Unternehmen des Ei-
senbahngüterverkehrs – am 29.10.05 hin. Die Wettbewer-
ber der DB wiesen darauf hin, dass sich die Zahl der

Langsamfahrstellen auf dem deutschen Netz seit Sommer 2004 deutlich erhöht habe. Allein in Bayern und Baden-Württemberg seien Ende Juli dieses Jahres 352 Teilstücke mit Geschwindigkeitsbeschränkungen gezählt worden. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres seien es nur 266 gewesen. Nach Angaben des Nachrichtenmagazins „Der Spiegel“ hatte Bahnchef Hartmut Mehdorn bislang behauptet, es gäbe im Schnitt bundesweit lediglich 250 Langsamfahrstellen.

Schieneninvestitionen im europäischen Vergleich – Deutschland verliert den Anschluss

Die Allianz pro Schiene berichtet am 31.8.05:

Deutschland droht im europäischen Vergleich den Anschluss zu verlieren. Während etliche Nachbarländer massiv in die Schieneninfrastruktur investieren, sinken im Haupttransitland Europas die Investitionen in Schienenwege dramatisch. Im vergangenen Jahr seien die Schieneninvestitionen auf den zweitniedrigsten Wert seit der Bahnreform im Jahr 1994 geschrumpft. Der Rückgang bei den Investitionen in Höhe von 22 Prozent auf lediglich 3,2 Mrd € im Jahr 2004 lasse den „Investitionsstau“ für die Schiene hierzulande auf 14 Mrd € anwachsen. Gleichzeitig seien die Investitionen in Bundesfernstraßen mit 4,9 Mrd € auf Rekordhöhe hochgeschraubt worden.

Etliche Länder Europas stärken dagegen den umweltfreundlichen und sicheren Verkehrsträger Schiene ganz gezielt. So investierten Frankreich (+71 %) und Großbritannien (+23 %) beispielsweise deutlich stärker in neue Gleise als in Nationalstrassen. Selbst Slowenien investiert mit 41 € pro Einwohner und Jahr mittlerweile mehr in die Schieneninfrastruktur als Deutschland (39 €); Italien (6,5 Mrd € pro Jahr für Schieneninfrastruktur) auch Spanien (bis 2020 jährlich 7 Mrd €).

Ärger um Fernverkehrskonzept in Berlin

Der Ausbau des Berliner Hauptbahnhofs ist seiner Vollenendung einen grossen Schritt näher gerückt. Ende Juli und Mitte August wurden die jeweils halben Teile der sogenannten Bügelbauten nach dem Klappbrückenprinzip hydraulisch an Zugseilen abgesenkt und anschliessend miteinander verbunden. Die Bügelbauten überspannen die drei Bahnsteige der Fern- und S-Bahn auf der Stadtbahn.

Mit Fertigstellung des Fernbahnhofs soll der Bahnhof Zoo abgenabelt werden. Die Gegner dieser Abnabelung meinen, dass der Bf. Zoo vor allem deshalb abgenabelt werden soll, damit 15 000 qm Vermarktungsflächen im neuen Hauptbahnhof besser genutzt werden.

(Wir berichteten ausführlich hierüber in Folge 73/74)

ETCS – Zur Realisierung führt ein langer und teurer Weg

Strecken, die mit mehr als 160 km/h zugelassen sind, müssen mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein, durch die ein

Zug selbsttätig zum Halten gebracht und ausserdem geführt werden kann. So schreibt es die EBO vor. Das ist der nationale deutsche Standard. Bei der Linienzugbeeinflussung (LZB) werden die Befehle an den Lokführer über ein mitten im Gleis liegendes Kabel an den Bordcomputer gesendet.

Die LZB wurde schon bei den ersten Neubaustrecken der Deutschen Bundesbahn eingeführt und hat sich allgemein bewährt.

Im Zuge der Interoperabilität verlangt die EU die Einführung des European Train Control System (ETCS), das nach und nach zumindest auf den wichtigen internationalen Bahnstrecken die Vielfalt der nationalen Leit- und Sicherungstechniken zu Gunsten eines europaweiten Standards ablösen soll. Die Befehle an den Lokführer erfolgen im Gegensatz zur Linienzugbeeinflussung per Funk. Die am Gleis liegenden Eurobalisen dienen dem Bordcomputer darüber hinaus als elektronischer Kilometerstein.

Die Deutsche Bahn beteiligt sich seit Jahren aktiv an der Realisierung. Nun steht das erste Pilotprojekt vor der Premiere. Die Strecke Berlin - Leipzig ist als erste mit der neuen Technik ausgerüstet (Das EBA hat sie erst vor kurzem genehmigt.). Die Installationen an der Strecke waren im Oktober abgeschlossen. Die für den Herbst erwartete Zulassung durch die Aufsichtsbehörde Eisenbahnbundesamt (EBA) stand jedoch im November noch aus. Neben den technischen Aspekten geht es dabei im Wesentlichen auch um die Genehmigung des Betriebs mit ETCS im Personenverkehr. *(Wenn Bahnen eigene Güterverkehrsgesellschaften haben, werden sich diese an der Finanzierung von ETCS nicht beteiligen, weil sie keinen Nutzen davon haben.)*

Die DB hofft nun, dass sie nach jahrelanger Vorbereitung nun endlich die erste Referenzstrecke für ETCS in Deutschland in Betrieb nehmen kann.

Aber auch nach der Inbetriebnahme werden noch umfangreiche Tests im Regelbetrieb durchgeführt, bei Geschwindigkeiten bis 200 km/h. Die Versuche müssen den Nachweis erbringen, dass die ETCS-Anwendung unter betrieblichen Bedingungen alle technischen Anforderungen erfüllt. Die Erprobungen sind auch die Basis für die Lastenhefte, die künftig die Grundlage für die Bestellungen der ETCS-Technik bei der Industrie sein werden. Im Probetrieb muss die Sicherheit des Systems nachgewiesen werden.

Die Strecke Berlin - Leipzig ist mit ETCS im „Level 2“ ausgestattet. Es gibt noch den Level 1 und Level 3. „Level 2“ ist eine Stufe, die in ihrer Funktionalität der bisherigen Leit- und Sicherungstechnik für den Schnellverkehr über 160 km/h entspricht. Wie bei der LZB sind auch bei ETCS/Level 2 Signale weithin überflüssig.

Die Referenzstrecke wurde sowohl mit LZB als auch mit ETCS ausgestattet. Damit wird sichergestellt, dass auf dieser Pilotstrecke auch die Lokomotiven und ICE ohne ETCS-Bordcomputer unter LZB im fahrplanmäßigen Betrieb ohne Einschränkung fahren können, was einer erheblichen Verteuerung der Ausrüstung gleichkommt. Diesen parallelen Betrieb hat ebenfalls das EBA zuzulassen.

Damit ist die europaweite ETCS Einführung, die die Europäische Union bereits mit Gesetzeskraft vorschreibt, von einer flächendeckenden Realisierung selbst auf den internationa-

len Hauptstrecken noch weit entfernt. Es gibt noch viele offene technische, rechtliche, finanzielle, politische Punkte. Auch die kurz vor der Fertigstellung stehende Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg - Ingolstadt - München wird neben der LZB in einem zweiten Schritt mit ETCS ausgerüstet. Auch dies wird zu einer weiteren Kostenerhöhung für diese Strecke beitragen. Erst die mit Frankreich gemeinsam geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris - Ostfrankreich - Süddeutschland (POS) soll dann in Deutschland neben ETCS keine LZB mehr erhalten.

Einer der kritischen Punkte bei der Einführung des neuen Systems ist, dass sich Staaten, Bahnen und Industrie in der EU bislang noch nicht auf den definitiven technischen Standard für ETCS verständigen konnten. Beispielsweise hat die spanische Bahn Renfe für ihre Strecken und Loks nur die unbedingt notwendigen Funktionen des ETCS bestellt.

Die DB braucht wegen des komplexeren Eisenbahnsystems in Deutschland mehr Funktionen: Die DB und ihre Nachbarn Frankreich, Luxemburg, Belgien und die Niederlande wollen einen Standard vereinbaren, der die DB gegenüber heute nicht zurückwirft. ETCS muss zumindest das Niveau haben, das der DB und den Bahnen der genannten Länder eine Betriebsabwicklung ermöglicht, wie sie die LZB für den Hochgeschwindigkeitsverkehr bietet. Alles andere wäre ein Rückschritt und würde damit die Leistungsfähigkeit und die Chancen der Eisenbahnen eindämmen.

Was die Bahnen deshalb zunächst anstreben, ist die Konsolidierung des Standards. Darunter verstehen die Fachleute die Beschreibungen der Minimalfunktionen der technischen Anforderungen an ETCS als den gemeinsamen Nenner für alle EU-Bahnen. Das Verfahren läuft: Die EU-Kommission ist im Gespräch mit der Industrie, mit den Bahnen und internationalen Gremien. Doch die Zeit drängt.

Es gibt also bisher keine ETCS-Anwendung, die technisch und vor allem sicherheitstechnisch amtlich zugelassen ist.

Wie sieht es nun mit der POS-Verbindung aus, auf der bekanntlich ICE und TGV gemeinsam fahren werden. Auf deutscher Seite soll sie zwischen Saarbrücken und Ludwigshafen zum Fahrplanwechsel in Betrieb gehen. Auch hierfür wird ETCS wieder nicht rechtzeitig anwendbar sein.

Ein weiteres Beispiel:
Schweiz rüstet deutsche ICE mit ETCS aus

Die Schweiz rüstet mit ihren Bundesgeldern die 38 schweiztauglichen ICE-1-Triebköpfe der DB AG mit ETCS aus. Das kostet die Schweizer Steuerzahler 34 Millionen Franken (22,1 Millionen €). Da die vom Bund (Schweiz) vorgesehenen Mittel für die Umrüstung von Triebfahrzeugen für ETCS nicht ausreichen, wird das Geld dem Kredit für die Erste Etappe Bahn 2000 entnommen.

Die Aktion wird nötig, weil — aus heutiger Sicht — Ende 2007 die Höchstgeschwindigkeit auf der im Dezember

2004 eröffneten Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist von 160 auf 200 km/h erhöht wird. Ursprünglich sollte diese Geschwindigkeit von Beginn weg gefahren werden; wegen der zahllosen Schwierigkeiten bei der Einführung von ETCS wurde der Termin schon mehrmals verschoben.

Die DB AG selbst hat kein wirtschaftliches Interesse daran, ihre ICE 1 mit ETCS auszurüsten, da diese Züge vorläufig in Deutschland keine entsprechend ausgerüsteten Strecken befahren. Hingegen hat die Schweiz alles Interesse daran, dass der ICE auch künftig nach Bern und ins Berner Oberland fährt. Weil die DB AG ihre 19 für den Verkehr mit der Schweiz hergerichteten ICE 1 freizügig einsetzt, müssen 38 Triebköpfe mit ETCS ausgerüstet werden, obwohl derzeit nur drei Kompositionen pro Tag tatsächlich die Schweizer Neubaustrecke befahren.



Internationale Eisenbahnrevue 10

34 Millionen Franken sind nötig, damit die ICE 1 auch künftig über die Bahn-2000-Neubaustrecke der SBB fahren können. ICE 276 Interlaken Ost - Berlin Ostbahnhof auf der Murgbrücke bei Roggwil. (Foto: E. Suter)

Die GRV bedauert heute schon die Ingenieure, die sich mit diesem Problem eines noch unfertigen Systems ablagen müssen. Auch hier werden Mehrkosten entstehen, wenn zu einem noch unbekanntem Zeitpunkt ETCS nachgerüstet werden muss. Und noch eines: Da hier besondere Abhängigkeit zwischen Fahrzeug und Infrastruktur besteht, würde eine Trennung von Fahrweg und Transport nicht zu übersehende Schwierigkeiten bereiten. Am Beispiel der Betuvelinie möchte die GRV den Lesern den Dschungel komplexer Systeme aufzeigen:

Ein Dschungel komplexer Systeme



Vorhandenes Schienennetz:

Stromspannung: 1500 V (Gleichstrom)
Zugsicherungssystem: ATB EG und ATB CNG (NL-System) auf den Nebenstrecken

Stromspannung	25 kV	1500 kV	25 kV	1500 kV	15 kV
Zugsicherungssystem	ETCS	ATB	ETCS	ATB	Indusi
Trassenabschnitt	Hafenbahn (Rotterdam)	Kijfhoek (Rangierbahnhof b. Rotterdam)	Trasse im Bereich der A 15	Zevenaar (Grenzübergang / NL)	Deutschland

Quelle: Beaufort Business Partners

Regionalisierung auch der Infrastruktur von Regionalbahnen

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen meint dazu in seinem Verkehrsbericht 2004/2005:

Rückbau des regionalen Netzes konnte auch nach der Bahnreform nicht gestoppt werden. Die Substanz des Regionalnetzes scheint gefährdet. Die nach kaufmännischen Kriterien handelnden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) (gemeint ist vor allem DBNetz) sind unter gegebenen Bedingungen mit der Bestandsicherung überfordert. Der Bund entzieht sich unter dem Diktat knapper Mittel zunehmend seiner Verantwortung. Die Länder sind zwar schon heute mittelbar und unmittelbar in die Finanzierungsrolle gedrängt, sehen sich aber angesichts fehlender gesetzlicher Grundlagen und mangelnder Finanzausstattung nicht in der Pflicht. Durch die Übertragung der Finanzierungsverantwortung für die gesamte regionale Eisenbahninfrastruktur an die Länder würden sich bei gleichzeitig angemessener Mittelausstattung durch den Bund die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen für die langfristige Sicherung der regionalen Eisenbahninfrastruktur spürbar verbessern.

Die GRV meint dazu: Nachdem die Koalition schon die Regionalisierungsmittel für die Betriebsführung auf den Regionalbahnen erheblich kürzen will, ist sie sicher nicht bereit, auch für Erhalt und Ausbau der Infrastruktur erhebliche Bundesmittel bereitzustellen. Auch würden bei der Zulassung von Fahrten Dritter auf diesen Strecken neue bürokratische Hürden aufgebaut werden müssen.

Grünes Licht für den Ausbau München - Freilassing

Der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Ampfing - Mühldorf kann 2006 beginnen. Bund und Bahn haben Mitte September 2005 die Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet. Der Bund übernimmt für diesen ersten Bauabschnitt der Ausbaustrecke München - Mühldorf - Freilassing fast die kompletten Kosten von 33,9 Mio €. Der gesamte Ausbau soll 825 Mio € kosten.

Das zweite Gleis ermöglicht Fahrzeitverkürzungen im Reise- und Güterverkehr. Das verbessert die Anschlüsse im Knoten Mühldorf. Zudem wird eine bessere Anbindung der Region Mühldorf an das sogenannte Chemiedreieck (Burghausen, Trostberg, Gendorf) erreicht. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2008 vorgesehen.

Die GRV hat sich immer für den Ausbau der Strecke München - Mühldorf - Freilassing eingesetzt. Einerseits ist er für den Anschluss des Chemiedreiecks dringend erforderlich, andererseits bringt er eine Entlastung der Brenner Achse über Rosenheim.

Schlüchtern-Tunnel – DB vergibt Auftrag für zweite Röhre

Die Deutsche Bahn hat den Bauauftrag für den Neubau einer zweiten Röhre am Schlüchterner Distelrasentunnel ver-

geben. Der Tunnel liegt auf der Fernverkehrsstrecke zwischen Hanau und Fulda. Der Auftrag hat ein Volumen von 63 Mio €. Bereits 2008 sollen die ersten Züge durch den neuen Tunnel fahren. Der erste Bauabschnitt, der jetzt beauftragt wurde, beinhaltet den Neubau eines Tunnels in westlicher Parallellage in einem Abstand von 50 bis 90 m zur bestehenden Röhre.

Das Tunnelneubauprojekt wird von einer Bietergemeinschaft bestehend aus den Firmen Hochtief Construction AG, Ed. Züblin AG und Bickhardt Bau Aktiengesellschaft realisiert. Die ersten Bauaktivitäten waren bereits für Ende September 2005 geplant.

Knoten Köln: Weiterführung der NBS Köln-Rhein/Main

Der Ausbau des Knoten Köln schreitet mit Arbeiten im Streckenabschnitt von KölnMesse/Deutz (tief) bis nach Köln-Mülheim voran. Sie dienen der Weiterführung der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main im Kölner Stadtgebiet. Anfang September wurden zwei weitere Großteile für die Brücke gegenüber dem S-Bahn-Haltepunkt Köln-Buchforst mit Schwertransportern angeliefert. Dieses Brückenbauwerk ist erforderlich, um Kreuzungen im Bahnhofsbereich Köln-Mülheim zu vermeiden. Nach der Lieferung und Montage von weiteren Großteilen wird die gesamte Brücke mit einer Stützweite von 80 m und einem Gewicht von ca. 650 t im Jahre 2006 über die bestehenden Gleise in Höhe Köln-Buchforst geschoben. Die Investitionen in die Verbesserung der Betriebsqualität im Knoten Köln betragen 60 Mio €. Die Inbetriebnahme ist im Dezember 2006 geplant.

Neuer Containerbahnhof in Ulm

Nachdem der Containerbahnhof in Neu-Ulm auf Grund der städtischen Planungen im Zusammenhang mit der Tieferlegung des Bahnhofs Neu-Ulm weichen musste, nahm am 18. Juli der neue Containerbahnhof in Ulm-Dornstadt seinen Betrieb auf. Das neue 110 000 qm große Gelände befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Autobahnausfahrt Ulm-West.

Insgesamt investiert die Deutsche Bahn AG in einer ersten Ausbaustufe rund 32 Mio €. Die neue Anlage ist nicht nur leistungsfähiger, sie profitiert vor allem von der verkehrsgünstigen Anbindung unmittelbar an die Autobahn A8 und durch den direkten Anschluss an die durchgehende Hauptstrecke zwischen Stuttgart und Ulm. Mit wöchentlich sieben An- und Abfahrten bestehen auch direkte Anschlüsse an die deutschen Seehäfen.

Mit Inbetriebnahme der Portalkräne im November 2005 anstelle mobiler Umschlaggeräte steigt die Kapazität der Anlage auf bis zu 250 Ladeeinheiten pro Tag. In Abhängigkeit von der Nachfrage können weitere Ausbaustufen realisiert werden.

Schienenpersonenfernverkehr

ICE 3M beendet Zulassungsfahrten in Frankreich:

Mit Tempo 320 von Lyon nach Aix-en-Provence
Industrie kann jetzt technische Anpassungen am
ICE 3 erbringen. Zulassung kostet Bahn 28 Mio €.

Mit einer Hochgeschwindigkeitsfahrt bis Tempo 320 ist im September 2005 auf der 280 km-langen Strecke zwischen Lyon und Aix-en-Provence der technische Teil für die Zulassung des ICE 3 in Frankreich erfolgreich zu Ende gegangen. Damit ist eine entscheidende Etappe auf dem Weg zum europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr abgeschlossen. Ziel ist, ab 2007 auf der Strecke Paris - Ostfrankreich - Frankfurt/Stuttgart eine direkte schnelle Schienenverbindung von unter vier Stunden anzubieten.

Wichtigste Erkenntnis aus der **über fünf Jahre dauernden** Testserie: Die Technik des ICE 3 wird den landesspezifischen Anforderungen in Frankreich gerecht werden. Gleichzeitig wurde deutlich, welche ergänzenden Maßnahmen das ICE-Industriekonsortium am Fahrzeug für das französische Schienennetz jetzt vornehmen muss.

Der ICE 3M - M steht für mehrsystemfähig -, der technisch für den grenzüberschreitenden Verkehr entwickelt und gebaut wurde und heute bereits in den Niederlanden, der Schweiz und Belgien unterwegs ist, soll bald auch die speziell für Frankreich notwendige Technik haben. Gemeinsam mit dem ICE-3-Konsortialführer Siemens unter Beteiligung von Bombardier hat die Deutsche Bahn die Zulassung betrieben. **Rund 28 Mio € hat die DB bislang für die Zulassung aufgewandt.** Dazu kommen noch 43 Mio für die Umrüstung von fünf ICE 3. Also insgesamt 71 Mio €.

Die GRV hält diese Aufwendungen für enorm hoch. Wie viele Reisende müssen die deutsch/französischen Strecken nutzen, bis dieser hohe Betrag abgegolten ist?

TGV absolviert Testfahrten in Deutschland

Zulassungsvoraussetzungen für deutsches Streckennetz bis Mitte 2006 erwartet

Der französische Hochgeschwindigkeitszug TGV ist ab 5.12.05 auf Deutschlandtournee. Der Zug der französischen Staatsbahn SNCF absolviert in den nächsten Monaten ein umfangreiches Testprogramm, dessen Ziel es ist, die Zulassung des TGV für den Verkehr auf dem deutschen Streckennetz zu erreichen.

Die Testfahrten, die bis Mitte 2006 abgeschlossen sein sollen, werden mit dem so genannten TGV POS, bestehend aus zwei nagelneuen Triebköpfen und acht Mittelwagen, absolviert. Die Tests werden von Technikspezialisten der Deutschen Bahn, unterstützt von Technikern der französischen Bahn und des Herstellers Alstom, durchgeführt.

ICE-Sprinter Stuttgart - Köln

Die attraktivste Neuleistung der ersten Hälfte des Jahresfahrplans 2006 ist ein erster ICE-Sprinterzug auf der NBS Köln Rhein/Main: In neuer Bestzeit von 1:57 h verbindet der ICE Köln mit Stuttgart bei einem einzigen Zwischenhalt in Mannheim.

Der Zug startet um 7.29 Uhr am Rhein und erreicht Stuttgart genau zeitgerecht um 9.26 Uhr; zurück fährt er um 18.33 Uhr, Köln an 20.29 Uhr. Die eigentlich erforderliche Verlängerung des Zugpaares über die Ruhr bis Essen oder Dortmund scheiterte einstweilen an der ausgeschöpften Streckenkapazität nördlich Köln. Das Zugpaar fährt erstmalig am Frankfurter Flughafen durch und trennt damit den DB-eigenen Geschäftsreiseverkehr vom Flughafen-Zubringerverkehr.

Ab Juni 2006: ICE stündlich von Hamburg nach Berlin

Am 28. Mai 2006 beginnt die zweite Hälfte des Jahresfahrplans 2006, die insbesondere durch die Verkürzung der Reisezeiten durch Inbetriebnahme des Nord - Süd-Tunnels in Berlin und den Vorlaufbetrieb auf der NBS Nürnberg - München gekennzeichnet ist.

Dabei verkürzen sich die Reisezeiten von Berlin nach Leipzig um rund 30 Minuten, von Dresden nach Hamburg um etwa 20 Minuten, von Erfurt nach Berlin um zirka 40 Minuten, von Nürnberg nach München um rund 20 Minuten und von Halle nach Stralsund um etwa eine Stunde. Zwischen Hamburg und Berlin wird dann wegen der grossen Nachfrage ein Stundentakt mit ICE-T und Reisezeiten von 90 bis 96 Minuten geboten.

Schienenpersonennahverkehr

Westerwaldbahn/Railion reaktivieren Bahn im Westerwald

Die Westerwaldbahn übernimmt im Auftrag der DB-Tochter Railion den Güterverkehr auf der Gesamtstrecke von Betzdorf über Altenkirchen und Selters bis nach Siershahn und reaktiviert dafür die rund zwölf km lange Bahnstrecke zwischen Selters und Raubach. Für die Kunden bietet das neue Konzept eine kürzere Transportzeit, da durch den reaktivierten Abschnitt eine erhebliche Laufwegverkürzung auf der Gesamtstrecke erreicht wird. So können die Züge künftig auf dem direkten Weg über Betzdorf, Altenkirchen und Raubach nach Selters zugeführt werden und müssen nicht mehr den Umweg über Limburg fahren. Dadurch hofft man, ab Dezember 2005 mehr Verkehr auf die Schiene zu legen. Komplette Züge werden von Railion im Schienenfernverkehr von verschiedenen Stahlwerken bis nach Betzdorf gefahren. Von dort werden sie dann von der Westerwaldbahn bis zum Empfänger gebracht.

Neuausschreibung München Oberstdorf / Lindau

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat rund 1,5 Millionen Zugkilometer auf den Relationen München - Immenstadt Oberstdorf / Lindau ausgeschrieben, die ab dem Fahrplanjahr 2008, also ab Dezember 2007, zu erbringen sind. In dieser Ausschreibung sind die Leistungen des AllgäuExpress (ALEX) zwischen München und Oberstdorf enthalten. Dessen Vertrag läuft zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 aus. Nun werden die Leistungen für zehn Jahre neu vergeben.

Das Konzept der Ausschreibung sieht einen Zweistundentakt von München nach Oberstdorf beziehungsweise Lindau vor, wobei die Züge in Immenstadt geflügelt werden. In diesem Zusammenhang wird das bestehende Bayern-Takt-Angebot im Allgäu so geändert, dass die touristischen Regionen Oberstaufen und Oberstdorf einen durchgehenden Zweistundentakt zum Fernverkehrsknoten Augsburg erhalten.

Vergaben in Bayern

Der Aufsichtsrat der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) hat am 18. Oktober 2005 drei Schienennetze im Freistaat Bayern vergeben.

Den Zuschlag für das Dieselnetz Nürnberg ab Dezember 2008 erhält die DB Regio. Die Ausschreibung umfasst rund 3,2 Millionen Zugkilometer pro Jahr, also etwa 10 % mehr als bisher.

Für den Betrieb des Interregio-Ersatzverkehrs auf der Strecke **München - Regensburg - Hof/Furth** kommt die Regentalbahn/Vogtlandbahn mit Sitz in Viechtach zum Zug. Angeboten wird regionaler Schnellverkehr im Zweistundentakt von München über Regensburg nach Schwandorf, von Schwandorf mit vierstündlichen Reisemöglichkeiten nach Hof und über Furth im Wald nach Prag. Diese Ausschreibung umfasst rund 1,8 Millionen Zugkilometer. Betriebsbeginn ist im Dezember 2007

Für den Betrieb des SPNV auf der ABS/NBS **München - Ingolstadt - Nürnberg** führte die BEG bei potentiellen Bietern Preisanfragen für ein Übergangskonzept durch. Der Zuschlag ging ab Dezember 2006 überraschend für sieben Jahre an DB Regio. DB Regio will zwischen München und Nürnberg zweistündlich bei DB Fernverkehr gemietete klimatisierte IC-Wagen mit Lokomotiven der Baureihe 101 einsetzen. Die Züge halten in Ingolstadt sowie in den neuen Regionalbahnhöfen Kinding und Allersberg. Zusätzlich ist von Montag bis Freitag ein stündlicher Regionalbahn-Shuttelverkehr zwischen Allersberg und Nürnberg vorgesehen. Hier werden rund 1,7 Millionen Zugkilometer pro Jahr erbracht. Im Anschluss an das Übergangskonzept ist die Ausschreibung eines Langfristkonzeptes für zehn Jahre vorgesehen.

Connex erhält zwei SPNV-Strecken

Zum einen hat der Verkehrsverbund BerlinBrandenburg (VBB) entschieden, dass die **Niederbarnimer Eisenbahn** (NEB), an der neben Connex vier brandenburgische Landkreise Gesellschafter sind, ab Dezember 2006 für acht Jahre den Betrieb auf der Strecke Berlin-Lichtenberg-Küstrin-Kietz (-Kostrzyn) (Ostbahn) übernehmen soll. Die Ausschreibung über die 980 000 Zugkm pro Jahr erfolgte im September 2004. Eingesetzt werden sollen auf der 82 km langen Strecke vier Triebwagen vom Typ „Talent“.

Zum anderen soll die **NordwestBahn** für weitere zehn Jahre die gerade teilweise neu eröffnete Strecke des **Haller Willem** zwischen Bielefeld und Osnabrück betreiben. Dies hat die LNVG als federführender Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit den westfälischen Partnern entschieden. Der aktuelle Vertrag mit der NWB läuft nur bis Dezember 2006. Bis Ende 2013 werden 784.000 Zugkilometer pro Jahr auf der 57 km langen Strecke erbracht. **Haller Willem geht an Nord-WestBahn.**

DB Netz darf Kyffhäuserbahn in Thüringen nicht stilllegen

Die DB Netz AG darf die Kyffhäuserbahn in Thüringen weiterhin nicht stilllegen. Ihr Widerspruch gegen die Ablehnung eines entsprechenden Antrags wurde nach Prüfung vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zurückgewiesen. Den ersten Antrag der DB Netz, die Strecke zwischen Sondershausen und Bretleben nicht mehr weiter zu betreiben, hat das EBA im Dezember 2004 abgelehnt. Begründet wurde dies damit, dass die Netz AG in ihrem Antrag nicht deutlich machen konnte, dass es wirtschaftlich unzumutbar sei, die Strecke zu betreiben. Dagegen hatte DB Netz Widerspruch eingelegt, der nun mit dem Vermerk, er sei „unbegründet“, abgelehnt wurde, da die Deutsche Bahn erneut die Unzumutbarkeit nicht schlüssig nachweisen konnte, so das EBA.

Der operative Betrieb der Kyffhäuserbahn erwirtschaftet positive Zahlen, ganz entgegen der Aussage der DB Netz AG in dem Stilllegungsantrag. Den Kosten für den Betrieb der Strecke, die sich auf 895000 € beliefen, stünden Einnahmen aus Trassenverkäufen in Höhe von 928000 € gegenüber.

Den Antrag auf Stilllegung begründete die DB Netz vielmehr damit, dass die Strecke generell erneuert werden müsse, was ihren Berechnungen nach 19,3 Mio € kosten würde. Diese Investition würde sich aber nur rechnen, wenn der Freistaat Thüringen für die nächsten 20 Jahre eine Bestellgarantie für die Strecke abgeben würde. Doch das Land habe sich geweigert, stattdessen auf den bis 2011 laufenden Nahverkehrsvertrag verwiesen, so die DB. Doch der sei jederzeit kündbar.

Mit Blick auf die eingereichten Zahlen sei ein wirtschaftlicher Weiterbetrieb der Strecke gestaltbar, so das EBA. Zudem sei die bloße Annahme, dass die entsprechenden

Streckenverkehrsleistungen abbestellt werden könnten, nicht ausreichend, um sich gegen eine Modernisierung zu entscheiden. Zudem werde fast ausschliesslich auf den Personennahverkehr gesetzt, eine Nutzung durch Güterverkehr aussen vor gelassen. Am schlechten Zustand der Trasse trage die DB Netz AG eine erhebliche Mitschuld, so das EBA weiter, da „in der Vergangenheit die notwendigen Erhaltungsinvestitionen eingespart wurden, während die erzielten Trassenerlöse das wirtschaftliche Gesamtergebnis der DB Netz AG mehrten“.

Vom Flex zum Schleswig-Holstein-Express

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 gibt es beim Interregio-Ersatzverkehr zwischen Hamburg, Flensburg und Padborg einen Betreiberwechsel. Die DB-Tochter Regionalbahn Schleswig-Holstein (RBSH) übernimmt für neun Jahre den Verkehr auf der 182 km langen Strecke, den seit November 2003 die Nord - Ostsee-Bahn (NOB) abwickelt. Diese hat ihn von der in Insolvenz gegangenen Flex AG übernommen.

Aus dem Flensburg-Express wird nun der Schleswig-Holstein-Express, kurz SH-Express. Angeboten werden wie bisher acht Zugpaare im Zweistundentakt.

Connex betreibt Netz in Emscher- und Münsterland

Das Connexunternehmen Nordwestbahn GmbH hat die Ausschreibung für den Regionalverkehr im Emscher- Münsterland-Netz gewonnen. Im Auftrag des Zweckverbandes SPNV Münsterland (ZVM) und des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) wird das Unternehmen ab Winter 2006 folgende Bahnlinien betreiben:

Borken - Dorsten - Essen,
Dortmund-Castrp-Rauzel - Dorsten und
Dorsten - Coesfeld.

Die Zugkm-Leistungen betragen rund 1,5 Mio Zgkm.

EBA nimmt Entwidmung zurück

Nach Angaben der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) den Bescheid über die Entwidmung einer Bahnfläche an der Strecke Bad Endorf - Obing in Oberbayern teilweise zurückgenommen.

Die RSE und der Verein Chiemgauer Lokalbahn verhandelten seit Mitte 2004 mit DB Netz über die Übernahme dieser Zweigstrecke der KBS 951 München - Salzburg. Während den Verhandlungen stellte DB Services Immobilien im November 2004 bei der EBA-Aussenstelle München einen Antrag auf Entwidmung von Flächen im Bereich der Haltestelle Halfing. Es ging um das Empfangsgebäude, den Bahnsteig und Teile der Bahnübergangs-Sicherungsanlage. Das EBA wusste damals nicht, dass Übernahmeverhand-

lungen im Gang waren und das Verkehrskonzept des Übernahminteressenten fahrplanmäßige Halte in Halfing vorsah.

Im Februar 2005 schlossen die Chiemgauer Lokalbahn und die RSE die Übernahmeverhandlungen erfolgreich ab. Als im April die inzwischen vollzogene Entwidmung bekannt wurde, legte die RSE beim EBA Widerspruch ein. Mit Bescheid vom 29. Juli 2005 hob das EBA die Entwidmung für die betriebsnotwendigen Teilflächen wieder auf.

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat am 7. Juli 2005 der RSE die Genehmigung für den Betrieb der Strecke Bad Endorf - Obing erteilt. Mit Wirkung vom 1. August wurde die Lokalbahn Bad Endorf - Obing von der DB Netz AG an die RSE übergeben.

Die Chiemgauer Lokalbahn pachtet die Strecke für zehn Jahre und übernimmt sie anschliessend. Sie will die Lokalbahn betriebsfähig machen und touristischen Verkehr mit historischen Fahrzeugen, eventuell auch Güterverkehr durchführen.

Die GRV meint dazu, dass die Aktivitäten des Herrn Bohnet (RSE) sogar bis nach Oberbayern reichen. Wir hoffen, dass dies erfolgreich wird, zumal der Betrieb auf dieser Strecke schon seit geraumer Zeit eingestellt ist.

5,65 Mio Zugkm zu vergeben

Am 24. August 2005 wurde das SPNV-Wettbewerbsverfahren für das "Hellweg-Netz" im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Mit rund 5,65 Millionen Zugkm pro Jahr ist dies nach der Ausschreibung für die S-Bahn Rhein-Neckar (rund 6 Millionen Zugkilometer) die grösste jemals in Deutschland erfolgte SPNV-Ausschreibung.

Das Hellweg-Netz umfasst die Strecken RB 50 Münster - Dortmund, RB 59 Dortmund - Unna - Soest, RB 69 Münster - Hamm - Bielefeld und RB 89 Münster - Hamm Paderborn (Warburg). Aufgabenträger sind der Zweckverband SPNV Münsterland, der Zweckverband Ruhr-Lippe, der Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter, der Zweckverband Verkehrsverbund Ost-Westfalen-Lippe und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.

Interessierte Verkehrsunternehmen haben bis Mitte Januar 2006 Zeit, ein Angebot zu erarbeiten; die Vergabe für zehn Jahre ab Dezember 2008 ist für das erste Halbjahr 2006 vorgesehen. Derzeit wird das Hellweg-Netz durch die DB Regio NRW bedient.

Niederbarnimer Eisenbahn erhält Zuschlag für Berlin - Kostrzyn

Die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB), an der Connex eine indirekte Beteiligung hält, übernimmt im Dezember 2006 die internationale Regionalverbindung Berlin-Lichtenberg - Kostrzyn.

Den Zuschlag erteilten die Länder Berlin und Brandenburg am 27. Juli 2005 nach einer europaweiten Ausschreibung. Die Konzession läuft über acht Jahre und umfasst jährlich knapp eine Million Zugkilometer. Als Rollmaterial will die NEB vier TalentDieseltriebwagen von Bombardier einsetzen.

Die heutige Regionalbahnlinie 26 führt von Berlin-Lichtenberg über rund 80 km ins brandenburgische Küstrin-Kietz und von dort über die Grenze ins polnische Kostrzyn. DB Regio bietet derzeit einen Stundentakt mit Fahrzeiten zwischen 73 und 81 Minuten an. Es handelt sich um die einzige im Taktverkehr bediente Regionalverbindung von Berlin ins polnische Grenzgebiet.

Schienengüterverkehr

Kartellamt billigt Kauf von RAG Bahn und Hafen Privatbahnen fühlen sich vom Kohlemarkt ausgeschlossen

Das Bundeskartellamt hat den Erwerb der RAG Bahn und Hafen GmbH (RBWGladbeck) durch die Bahn-Tochter Railion freigegeben. Durch den Zusammenschluss komme es weder zu einer Verstärkung noch zur Entstehung einer marktbeherrschenden Stellung beim Transport von Massengütern, erklärte Kartellamtspräsident Ulf Böge am 2.10.05 in Bonn.

Kritisch sieht das Netzwerk Privatbahnen den Zusammenschluss. Dadurch entstehe ein neues Monopol im Steinkohletransport auf der Schiene. Mit der Übernahme würde Wettbewerbern der DB AG oder ihrer Tochter Railion der Zugang zum größten deutschen Kohleverlader auf Dauer versperrt bleiben.

DHL stärkt Ganzzug nach Hamburg

Fünf Mal pro Woche verlässt der Nachtzug der DHL Solutions mit Ziel Hamburg-Billwerder das Warenverteilzentrum von DHL Solutions im nordrhein-westfälischen Unna. Beladen ist er mit Waren, die für die Karstadt-Filialen in der Hansestadt und der angrenzenden norddeutschen Region bestimmt sind. Diese Form der Güterzustellung für den KarstadtQuelle-Konzern findet seit Ende der 80er Jahre statt.

Ändern soll sich die Gesamtlänge des „Nordzugs“. Diese möchte Zugbetreiberin DHL Solutions aufstocken von derzeit 400 m auf künftig 700 m. Dann hätten 80 Wechsel-

brücken im kombinierten Ladungsverkehr Platz auf den Tragwagen. Heutzutage sind es maximal 48, die auf dieser Strecke pro Fahrt befördert werden können. Ein höheres Aufkommen macht den Zug wirtschaftlicher.

Denn die Entfernung zwischen Unna und Hamburg beträgt nur 350 km. „Das ist am Rande der Rentabilität, da der Einsatz von Ganzzügen sich vor allem auf längeren Strecken rechnet“, sagt Dirk Schröder, Leiter Landverkehre bei DHL Solutions mit Sitz in Essen. Zugleich verweist er darauf, dass neben der finanziellen Erwägung auch der Umweltaspekt eine wichtige Facette bei der Entscheidung zwischen Schiene und Straße darstellt. „Durch den kombinierten Ladungsverkehr vermeiden wir täglich rund 240 Lkw-Fahrten“, rechnet Schröder vor. Wobei in dieser Kalkulation die beiden anderen von DHL aus Unna geführten Ganzzüge nach Berlin und München, mit Zwischenstopp in Nürnberg, enthalten sind. Was den Nordzug angeht, sorgt die Deutsche Post-Tochter zwar für das Grundaufkommen. Für die Zusatzmenge von 32 Wechselbrücken aber bräuchte sie Partner, die bereit sind, ihre Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern. „Der Vergleich zum Lkw ist überraschend: Unsere Züge sind hinsichtlich ihrer Performance eindeutig zuverlässiger da 98 bis 99 Prozent der Züge ihr Ziel zur festgelegten Ankunftszeit erreichen“. Damit könne die Straßenbeförderung nicht konkurrieren, stellt Schröder fest. Hinzu komme der steigende Treibstoffpreis und die vom Staat kassierte Maut, die den Lkw-Verkehr verteuere. „Jeder zusätzliche Cent bei den Dieselpreisen hilft beim Kunden, über die Verlagerung seiner Transporte von der Straße auf die Schiene nachzudenken“.

Bohemia und Kombiverkehr starten „Bohemia Express“ Verbindung zwischen Lovosice und Duisburg

Unter der Bezeichnung „Bohemia Express“ starteten die deutsche Kombiverkehr und die tschechische Bohemia Kombi am 6. Oktober 2005 einen unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen dem böhmischen Lovosice und Duisburg.

Der neue Zug soll die vom verstärkten Lkw-Verkehr geplagte Grenzregion entlasten. Die Züge werden mit bis zu 30 Wagen ausgerüstet. Sie verkehren samstags und mittwochs von Lovosice aus und zwei Mal wöchentlich auch von Duisburg.

Der Preis richte sich nach Größe und Gewicht. „Wir rechnen mit großem Interesse von deutscher Seite, da dort der Straßentransport durch Maut und erhöhte Treibstoffpreise teurer geworden ist“, sagte ein tschechischer Behördensprecher. Die Fahrt werde zirka 16 Stunden dauern.

Freie Fahrt für schnellen Test-Güterzug gen Osten: Berlin-Warschau-Minsk-Moskau in nur 3,5 Tagen

Vier europäische Bahnen gaben in der Nacht vom 16./17.11.05 auf dem Güterbahnhof Seddin bei Berlin das Startsignal für einen aussergewöhnlichen Güterzug: In nur dreieinhalb Tagen – und damit erheblich schneller als der LKW – überwand er die 1800 Kilometer zwischen der deutschen in der russischen Hauptstadt.

Die 600 Meter lange und 1600 Tonnen schwere und bis zu 100 Stundenkilometer schnelle Zug in Richtung Russland hatte Container, Automobile und palettierte Waren an Bord. Am Sonntag, dem 20. November gegen 11.10 Uhr hat der Zug den Moskauer Güterbahnhof Kunzewo II erreicht. Bisher brauchen Güterzüge auf dieser Strecke bis zu zehn Tage. Der LKW schafft es in vier bis fünf Tagen.

Mit an Bord des Testzuges waren die Bahnchef der beteiligten vier Länder: Hartmut Mehdorn, Deutsche Bahn AG, sowie die Generaldirektoren Andrzej Wach aus Polen, Wladimir Zerelo aus Weissrussland und Wladimir Jakunin aus Russland begleiteten den aus 18 Güterwaggons bestehenden Zug in eigens dafür angekuppelten Personenwagen. Die obersten Eisenbahner wollten sich selbst ein Bild von den aufwändigen Zoll- und Betriebsprozessen an den drei Ländergrenzen machen. In Brest dauerte der Aufenthalt 24 Stunden, weil das beförderte Gut auf die russischen Breitspurwagen umgeladen werden musste. Unterwegs wurden auch mögliche Verbesserungen besprochen. Transportkunden könnten damit eine günstige Alternative zum Straßentransport bekommen.

Eine Lanze für Rainer Bohnet, Rhein-Sieg-Eisenbahn

Rainer Bohnet, Geschäftsführer der kleinen Rhein-Sieg-Eisenbahn, scheute sich nicht, gegen den mächtigsten Konkurrenten am Markt, die Deutsche Bahn AG, aufzubegehren und Rechte für sich und die anderen kleinen Bahn-Unternehmen zu erkämpfen. Das letzte Mal tat er das 1998. Damals hatte sich Bohnet gemeinsam mit seinem Partner Jens Kielhom geweigert, höhere Nutzungsentgelte für Bahntrassen zu zahlen als die DB AG. Diese forderte von ihnen mehr als 50 Prozent Aufschlag. Es kam zum Prozess, Bohnet und sein Partner gewannen. Von diesem Urteil profitieren bis heute auch alle anderen privaten Eisenbahnunternehmen.

Bohnet ist sehr aktiv im Bonner Raum und überrascht immer wieder durch Transporte mit der Bahn, die andere für nicht möglich und für unwirtschaftlich halten. Er hat sich auch um den Nahverkehr auf der Schiene Verdienste erworben.

Die Aktivitäten von Bohnet sind auch unter dem Gesichtspunkt zu bewerten, dass zwischen 1994 und 2004 immerhin 574 km Bahnstrecken stillgelegt worden sind. Die meisten Strecken wurden in Nordrhein-Westfalen stillgelegt.

Bohnet hat einige Strecken (80 km) gepachtet und kann nun selbst bei anderen Bahnen, die diese Strecken befahren, selbst Trassenentgelte kassieren,

Bohnet kennt erfolgreiche Beispiele, wie etwa das aus Düsseldorf. Die Deutsche Bahn schätzte die Verbindung Mettmann-Düsseldorf Anfang der 90er Jahre als unrentabel ein. Zu wenige Fahrgäste nutzten das Angebot. Nachdem die Regiobahn GmbH mit der Rheinisch Bergischen Eisenbahn Betreiber der Strecke wurden und sie ausbauten, sahen die Zahlen anders aus: 2004 fuhren im Durchschnitt jeden Tag 18 500 Gäste mit dem Zug.

Die Privatbahnen profitieren wie die DB AG von den Regionalisierungsmitteln des Bundes. Die beabsichtigten Kürzungen durch die neue Koalition werden vsl. auch diese Bahnen treffen.

Rola Graz-Regensburg gestartet

Ökombi weitet Angebot im begleiteten Verkehr aus

Der österreichische Kombi-Operateur Ökombi hat am 2.11.05 eine neue rollende Landstraße (Rola) gestartet. Sie verbindet das Terminal Graz/Werndorf (CCG-Cargo Center Graz) mit dem deutschen Zielbahnhof Regensburg und soll aus österreichischer Sicht vor allem EU-Transportunternehmen ansprechen, die im Raum Graz laden. Im Nachtsprung wird das Terminal HafenRegensburg erreicht. Dieser Umschlagbahnhof wurde als Public-Private-Partnership (PPP)-Modell mit vorwiegend österreichischer Beteiligung durch die SCHIG (Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft der Republik Österreich) errichtet.

Der vorgesehene Fahrplan solle es den Rola-Kunden ermöglichen, im Umkreis von 200 bis 300 km zu laden und am selben Tag die Abfahrt für die Rückreise zu erreichen. Diese Logistik werde die Umläufe der Lkw beschleunigen und gleichzeitig sicherstellen, dass die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer eingehalten werden.

Der Zug verkehrt sonntags bis freitags jeweils einmal täglich in beiden Richtungen. Abfahrt in Graz ist um 18.57 Uhr; diese Züge treffen um 4 Uhr des Folgetages in Regensburg ein. In Gegenrichtung starten die Züge um 20.15 Uhr; sie erreichen den österreichischen Zielbahnhof Graz um 4.31 Uhr des folgenden Tages.

Die GRV gratuliert der Ökombi zu diesem mutigen Schritt und wünscht ihr eine gute Auslastung der Züge.

Starkes Doppel in Europas Güterverkehr

Schnellere und zuverlässigere Transporte für die Kunden, höhere Effizienz für die Deutsche Bahn: Diese Ziele verbinden Railion Deutschland und die schwedische Güterbahn Green Cargo. Eine entsprechende Vereinbarung zu intensiver Zusammenarbeit unterzeichneten Mitte Oktober Jan

Sundling, Vorstandsvorsitzender von Green Cargo, und Dr. Sebastian Jürgens, Leiter von Stinnes Intermodal, in Göteborg.

Konkret sollen die Lokomotiven beider Bahnen auf den Korridoren von Hamburg-Maschen nach Göteborg und Hallsberg noch effektiver eingesetzt werden. Gleiches gilt für das Wagenmanagement: Die Unternehmen wollen ihren Fuhrpark besser auslasten. Überdies soll der Kunde jederzeit über aktuelle Statusinformationen seines Transports verfügen können. Durch diese Verbesserungen werden ab 2006/2007 deutliche Umsatzeffekte erwartet.

Orient Freight Express in die Türkei

Mit diesem Zug wird ein Automobilwerk der FordMotor Company in Kocaeli mitten in der Türkei seit Mitte 2004 mit Produktionsteilen aus ganz Europa versorgt. Damit werden jährlich 10 800 Lkw auf die Schiene verlagert.

Der Freight Express durchquert auf seiner Reise neben Deutschland und der Türkei auch Österreich, Rumänien und Bulgarien. Partner auf Seiten der Eisenbahnen ist Schenker Automotive Railnet, die für die Koordination der sechs beteiligten Eisenbahngesellschaften sorgt. Für den Sprung über den Bosphorus hat sich Transfesa für den Einsatz einer Eisenbahnfähre entschieden, die maximal 6 Waggons fassen kann. In Köseköy werden die Wechselbrücken zwischengelagert und bedarfsgerecht per Lkw dem Lkw-Werk in Kocaeli just in time zugeführt.

Für die Aktivitäten auf türkischer Seite ist Transfesa eine Partnerschaft mit Omsan Logistik eingegangen, einer der größten Transport- und Logistikanbieter des Landes mit Schwerpunkt in der Automobillogistik. Omsan ist verantwortlich für alle operativen Prozesse wie den Betrieb des Terminals in Köseköy, die Vor- und Nachläufe in der Türkei sowie die kommerzielle Betreuung des heimischen Marktes.

Der komplette Transport wird durch das IT-System TOIS (Transfesa Online Informadon System) begleitet, das allen Beteiligten eine lückenlose Sendungsverfolgung ermöglicht. Bei einer maximalen Geschwindigkeit von 120 km/h beträgt die Transitzeit für die rund 2800 km lange Strecke sechs Tage plus jeweils einen halben Tag für die Umschlagprozesse in Deutschland und der Türkei. Mit der Umstellung der Beschaffungslogistik auf die Bahn konnten die europäischen Straßen von jährlich bis zu 36,4 Mio Lkw-kilometer entlastet werden.

Der spanische Logistikdienstleister Transfesa zählt zu den größten europäischen Güterverkehrsunternehmen auf der Schiene. Die Unternehmensgruppe mit Hauptsitz in Madrid ist mit Niederlassungen und Tochterunternehmen in ganz Europa vertreten. Der Leistungsumfang reicht von lokaler Distribution über internationale Transporte bis hin

zum Warehouse-Management.

Zur Realisierung seiner Schienenlogistikkonzepte unterhält das Unternehmen eine über 8000 Waggons umfassende Flotte. Transfesa ist der einzige europäische Privatanbieter, der Waggons besitzt, bei denen die Radsätze für den Spurwechsel ausgetauscht werden können. Damit können beispielsweise durchgehende Bahntransporte von Frankreich nach Spanien angeboten werden. Beide Länder verfügen über unterschiedliche Spurbreiten, die in der Regel die Umladung der Sendungen erfordern. Darüber hinaus besitzt das Unternehmen über 240 Lkw für den Stückguttransport, knapp 100 Lkw-Autotransporter, rund 1000 Waggons für den Automobiltransport und etwa 2500 Wechselbrücken.

Die GRV meint, wenn schon Automobilfirmen Fertigungsstätten in das billigere Ausland verlagern, dann sollte man anstreben, die Transporte für den weiten Weg auf die Schiene zu verlagern. Auf weite Strecken ist der Bahntransport i.d.R. dem Straßentransport überlegen.

Andere Verkehrsträger

Die IHK für München und Oberbayern hat auf Seite 33 ihrer Verkehrsnachrichten 11/05 für alle Länder Europas die Mautgebühren aufgelistet (Zeitabhängige und streckenabhängige Maut).

Scandlines sehr profitabel

Deutsch-dänisches Fährunternehmen steigert den Gewinn 2004 um 16 Prozent

Vielleicht überdenken der deutsche und der dänische Staat als Scandlines Eigentümer ihre Verkaufspläne ja noch einmal, denn das Fährunternehmen hat 2004 das beste Ergebnis seiner siebenjährigen Unternehmensgeschichte verbucht.

Die Scandlines AG hat Umsatz und Gewinn im vergangenen Geschäftsjahr jeweils zweistellig gesteigert. Der Umsatz stieg um zwölf % auf 503 Mio € gegenüber 447 Mio € im Vorjahr. Beim Gewinn konnte das Gemeinschaftsunternehmen ein Plus von 16 % verbuchen. Der Konzernjahresüberschuss verbesserte sich von 64,5 Mio € auf 75,1 Mio €. Insgesamt sollen knapp 123 Mio € oder 6,13 € pro Aktie als Dividende ausbezahlt werden.

Die positive Bilanz sei insbesondere auf Umsatzsteigerungen bei der Pkw-Beförderung sowie dem Transport von Lkw und Trailern zu verdanken. Scandlines hat im vergangenen Geschäftsjahr 20,3 Mio Passagiere, 4,2 Mio Pkw, fast 1 Mio. Lkw und Trailer, 85 000 Busse und 110 000 Eisenbahnwagen transportiert.

Die GRV kann nicht verstehen, dass sich die DB AG von einem derart lukrativen Unternehmen trennen will. Will Herr Mehdorn wirklich in die Fussstapfen seines Vorgängers einsteigen und nur, um den Haushalt der DB einmalig zu verbessern, dieses Unternehmen opfern. Ein Rückkauf würde der DB eines Tages teuer zu stehen kommen. Die Streitigkeiten zwischen der DB und Dänemark könnten doch ausgeräumt werden. Der angekündigte Schutz von Arbeitsplätzen ist dabei zu wenig. Im übrigen passt nach Auffassung der GRV das Aufgabenpotential von Scandic-Lines sehr wohl in das Portfolio der DB.

Zwischenbilanz der deutschen Maut

1,4 Mrd € Mauteinnahmen bis Ende Juni und wenige Mautpreller: Der deutsche Verkehrsminister kann zufrieden sein. Möglicherweise können auch die 4,6 Mrd € wegen der verzögerten Einführung wieder zurückgeholt werden; hier gehört wohl noch ein gehöriger Druck dazu, um die finanziellen Schäden ersetzt zu bekommen. Die Probleme durch Ausweichverkehr werden allerdings erheblich größer als ursprünglich angenommen wurde. Man gibt sich überrascht. Der Anstieg sei unvorhergesehen gekommen, denn in Stu-

dien des BMVBW seien nur geringe Prozentsätze Ausweichverkehr prognostiziert worden. Es überrascht aber auch die Überraschung, denn das Umweltbundesamt hatte noch vor der Verabschiedung des Gesetzes in einer umfangreichen Studie nachgewiesen, dass regional sogar bis zu 30% Ausweichverkehr entstehen könnte. Fazit: Dem Verkehrsministerium sei für die Zukunft auch so manche Lektüre aus dem UBA wärmstens empfohlen. Im Spätsommer sollte entschieden werden, welche Straßen ab 2006 zusätzlich einbezogen werden sollen. Von ca 12 - 15 Straßen ist zunächst die Rede, was viele Betroffene und alle Umweltverbände als viel zu wenig erachten.

Wie man die Maut umgehen kann

Man braucht keine Ausweichrouten, sondern man senkt das Gewicht des Lkw knapp unter 12 t. MAN und Mercedes bieten solche Fabrikate bereits an. Immerhin ist die Zahl der Neuzulassungen lt. Kraftfahrtbundesamt für mautfreie Lkw im ersten Halbjahr 2005 um 36,9 % gestiegen. Es kann auch durch „ablasten“ erzielt werden: Es werden Türen und andere Teile durch leichtere ausgetauscht.

Durch eine Maut ab 3,5 t könnten diese Schlupflöcher gestopft werden.

Wie man sparen kann

Der deutsche Fuhrunternehmer Kobernuss aus Uelzen flaggt in diesen Tagen einen Teil seiner in Deutschland fahrenden LKW nach Zypern aus. Bis zu 30 000 € jährlich will er pro LKW sparen, durch niedrigere Fahrer-Löhne, weniger KFZ- und Unternehmenssteuer. Seinen Fahrern im inländischen Stammbetrieb hat er gleich die Spesen gekürzt. Das bedeutet für diese bis zu 30% weniger Lohn. Alternative: Ihr könnt ja gehen. Der Fuhrunternehmer nutzt eine Sonderregelung in der EU-Gesetzgebung, bei der den LKW aus Zypern (sowie den Beitrittsländern Malta und Slowenien), anders als den Fahrzeugen der anderen neuen EU-Mitgliedsländern, eine uneingeschränkte Kabotagefreiheit gewährt wird. D.h. die Fahrzeuge dürfen Transporte innerhalb der EU durchführen, während polnische, tschechische, ungarische etc LKW bis 2009 eine Extra-Genehmigung brauchen. Außerdem dürfen auf Zypern auch LKW-Fahrer aus Osteuropa zu dort üblichen Billiglöhnen angestellt werden. Weitere Speditionsunternehmen wollen dem Beispiel des Uelzeners folgen.

Weeze vor dem Aus

Gericht entzieht Flughafen Genehmigung für zivile Nutzung

Dem vor allem von Billigfluglinien genutzten Flughafen Niederrhein in Weeze droht das Aus. Das Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen hob in einem am 3.1.06 in Münster veröffentlichten Urteil die Genehmigung der Bezirksregierung Düsseldorf auf, den früheren britischen Militärflugplatz Weeze-Laarbruch als zivilen Verkehrsflughafen zu nutzen.

fen zu nutzen. Zwei Gemeinden und 16 Privatpersonen hatten gegen die Genehmigung geklagt. Bis auf eine Ausnahme wurde nun allen Klagen stattgegeben. Das Gericht hat die Revision zum Bundesverwaltungsgericht nicht zugelassen. Es besteht aber die Möglichkeit, Beschwerde einzulegen.

Das Gericht erklärte, einer Zulassung von zivilem Flugverkehr stünden keine unüberwindlichen Gründe entgegen. Allerdings hätte die Bezirksregierung die betroffenen Interessen näher betrachten müssen. Die Richter beanstandeten vor allem, dass die Unterschiede der Lärmbelastung durch den militärischen Flugbetrieb einerseits und den unterstellten künftigen zivilen Luftverkehr andererseits nicht angemessen berücksichtigt worden seien. Auch sei bei der Nutzungsänderung des Flugplatzes nicht den Richtlinien zur Umweltverträglichkeit entsprechend nachgegangen worden.

Das Flughafen-Areal wird seit 2003 von der Flughafen Niederrhein GmbH genutzt. Unter anderem fliegt die irische Billig-Fluggesellschaft Ryanair von Weeze aus nach Stockholm, Rom, Glasgow und zu anderen Zielen. Die TUI-Tochter Hapagfly bietet Flüge von Weeze nach Palma de Mallorca und Antalya an.

Bundesregierung will an Transrapid-Strecke festhalten

Der Bau der Münchner Transrapid-Strecke wird auch von einer neuen Bundesregierung weiter verfolgt (im Koalitionsvertrag). Über eine Erhöhung des auf 550 Millionen € gedeckelten Bundeszuschusses wird aber erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens entschieden.

„Das ist ein sehr positives Signal für den Transrapid“, freut sich der ehemalige Verkehrsminister Bayerns, Otto Wiesheu (CSU), der nun noch zuversichtlicher ist, dass die Magnetschwebbahn rasch in Fahrt kommt. Eine genaue Kostenschätzung soll erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens, vermutlich Ende 2006, vorliegen. Derzeit gibt es nur Berechnungen aus dem Jahr 2000, wonach die Trasse 1,6 Mrd € verschlingt. Hochgerechnet auf 2005 wären das etwa 1,85 Mrd.

Weniger glücklich über die aktuelle Magnetbahn-Lage zeigt sich Münchens SPD-Chef Franz Maget. Er hält die Finanzierung für ungewiss, es fehlt weit über eine Mrd €.

Auch die SBB spart beim Wagenladungsverkehr

Die SBB sparen wegen schlechter Ergebnisse bei SBB Cargo seit 1.1.06 beim Einzelwagengüterverkehr. Dabei werden 650 Stellen abgebaut und die Zahl der regulären Bedienungspunkte von 510 auf 323 reduziert. Damit sollen 85 Mio SF eingespart werden.

Die SBB haben nämlich mit der Streichung von Bundessubventionen für den Wagenladungsverkehr zu kämpfen. 2005 beliefen sie sich nurmehr auf 47 Mio SF. 2008 verschwinden sie ganz. Nur wenn die Subventionen verdoppelt würden, könne der Wagenladungsverkehr in bisheriger Form weitergeführt werden.

Die Reduktion ergebe zusätzliche 200 000 Lastwagenfahrten. Das Transportvolumen im Wagenladungsverkehr geht um etwa 5 % zurück.

Die SBB hatten dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein einschlägiges Dossier übergeben. Dies entschied jedoch, dass man darauf verzichte, beim Bundesrat Subventionen zu beantragen. Dieses Geld müsse dann an anderer Stelle etwa im Regionalverkehr eingespart werden.

Wie es die DB AG bereits getan hat, spart nun auch die SBB im Einzelwagenladungsverkehr ein und schliesst eine nicht unerhebliche Zahl von Bedienungspunkten. Die SBB zeigen sich zwar durch verschiedene Maßnahmen bemüht, möglichst wenig Kunden an die Straße zu verlieren, aber das Image des Musterschülers Schweiz im Eisenbahnverkehr ist damit angekratzt, meint die GRV.

Grünes Licht für Südbahn bei der ÖBB

Die Hauptversammlung der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) Holding gab jetzt grünes Licht für den Bau des so genannten Koralm-Tunnels. Damit soll der Schienenverkehr auf der österreichischen Nord-Süd-Verbindung zwischen Graz und Klagenfurt beschleunigt werden. Die Kosten für den Tunnel werden mit 1,5 Mrd € veranschlagt. Der gesamte Streckenausbau zwischen der steirischen und der Kärntner Landeshauptstadt verschlingt voraussichtlich rund vier Mrd €.

Unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten wird diese Bahnstrecke nach bisherigen Prognosen Verluste einfahren. Österreichs Verkehrsminister Hubert Gorbach (BZÖ), die steirische Landeshauptfrau Waltraud Klasnic (ÖVP) und der Kärntner Landeshauptmann Jörg Haider (BZÖ) argumentieren jedoch mit dem volkswirtschaftlichen Nutzen der neuen Anbindung.

Die „Neue Südbahn“ mit dem Herzstück Koralm-Tunnel soll Tschechien, die Slowakei und den Großraum Wien auf der sogenannten „Pontebana-Achse“ mit den Häfen und Wirtschaftszentren Norditaliens verbinden.

Straßenrechnung der Schweiz

Das Statistische Bundesamt der Schweiz hat seine jährliche Straßenrechnung veröffentlicht, derzufolge der Strassenverkehr in der Schweiz seine Kosten nur teilweise deckt. Die Einnahmen aus KFZ-Steuer, Mineralölsteuer, Verkehrssteuern, Vignette für PKW und LSVA für LKW ergeben insgesamt zwar 500 Mio € mehr, als für Bau, Unterhalt der Straßen und die Betriebskosten nötig sind. Jedoch übersteigen die Kosten für Gesundheitsschäden (durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung oder Lärm), Schäden an Natur und Landschaft sowie Gebäudeschäden die 3 Milliarden €-Grenze, so dass letztlich eine 2,5 Mrd €-Lücke bleibt, die nicht von den Verursachern geschlossen wird.

Endlich wird in einem Land die Straßenrechnung richtig aufgemacht und nachgewiesen, dass der Straßenverkehr seine Kosten nicht deckt.

Connex: Weiterer Güterverkehrsauftrag in Frankreich

Die Connex-Gruppe hat einen zweiten Auftrag im grenzüberschreitenden Güterverkehr zwischen Frankreich und Deutschland gewonnen. Ab Anfang Oktober sollen Connex-Tochtergesellschaften CFTA und Bayerische Cargo-Bahn wöchentlich vier Züge mit Papierrollen von Golbey in den Vogesen nach Offenburg bringen.

Ab Anfang 2006 sollen gar fünf Züge Woche fahren. Auftraggeber sind die Papierhersteller Norske Skog und die SpediEurorail. Der 3-Millionen-€-Auftrag läuft über drei Jahre. Die Transportdistanz trägt 200 km, davon 20 km in Deutschland.

Höhere Trassenpreise ab 2006 in den Niederlanden

Die Trassenpreise auf dem niederländischen Schienennetz werden im kommenden Jahr deutlich steigen. Vor allem für schwere Güterzüge wird es von 2006 an deutlich teurer. Die niederländische Verkehrsministerin Karla Peijs gab jetzt grünes Licht für die neue Trassenpreissystem-Verordnung sowie die neuen Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) des staatlichen Netzbetreibers ProRail.

Allerdings hatte die Ministerin zuletzt noch einige Preissenkungen durchsetzen können, nachdem erhebliche Kritik aus der verladenden und transportierenden Wirtschaft laut geworden war. Das neue Trassenpreissystem unterscheidet beim Güterverkehr nach dem Gesamtgewicht eines Zuges: Je schwerer der Zug, desto höher das Entgelt. So steht beispielsweise der Preis für einen schweren Güterzug (5500t) vom Rotterdamer Hafen bis zur deutschniederländischen Grenze – Entfernung: 180 km – von 155 auf 580 €.

Die neuen Trassenentgelte gelten nicht für die neue Güterzugstrecke Betuwelijn von Rotterdam nach Deutschland, die am 1. Januar 2007 für den Verkehr freigegeben werden soll. Bestandteil der neuen Trassenpreis-Verordnung ist auch, dass der Netzbetreiber ProRail noch im Laufe dieses Jahres mit allen Bahnoperatoren individuelle Verträge über die Netzzugangsbedingungen abschließen wird.

EU will weniger Geld für Brennertunnel beisteuern

Finanzierung von 50 Prozent ist unrealistisch

Der Brenner-Basistunnel, mit 7,4 Mrd € Österreichs größtes Verkehrsprojekt, muss mit weniger finanzieller Zuwendung der EU rechnen, als von der Regierung in Wien erhofft. Sie ging davon aus, dass die Hälfte der Baukosten für das 56 km lange Bauwerk von Brüssel übernommen wird. Höchstens 1 Mrd € wäre die EU-Kommission bereit zu zahlen, sagte dagegen der eigens für dieses Projekt bestellte EU-Koordinator Karel van Miert bei einem Besuch in Wien.

Gegenüber der Tageszeitung „Die Presse“ machte der ehemalige EU-Verkehrskommissar klar, dass auch der zur Diskussion stehende Betrag von 1 Mrd € eine ganze Menge Geld sei. Er verwies auf die noch ausstehende Einigung der EU-Regierungen über den EU-Finanzplan für die Jahre 2007 bis 2013. Erst danach könne die Beteiligung fixiert werden.

Österreichs Hoffnung auf eine 50-prozentige Kostenübernahme stützt sich auf Aussagen von Verkehrskommissar Jacques Barrot, der 2004 diesen Anteil in Aussicht gestellt hatte. Barrot knüpfte die Aussage aber an ein Einlenken der Nettozahler bei den EU-Finanzverhandlungen.

Offen ist noch, welchen Kostenanteil die beiden betroffenen Länder Österreich und Italien am Bau des Brennertunnels übernehmen. Van Miert geht von einer Teilung der ausstehenden Finanzierung aus. Zu einem Teil kann die Querfinanzierung der Straßenmaut herangezogen werden; das wären nach österreichischen Schätzungen 50 Mio € pro Jahr. Der EU-Koordinator will dem Pressebericht zufolge auch den Privatsektor einbinden. In den kommenden neun Monaten soll mit allen Beteiligten eine Einigung zu Stande gebracht werden, so dass spätestens in einem Jahr die Finanzierung stehen könne.

Dem eigentlichen Baubeginn gehen zunächst Probebohrungen voraus, bei denen die geologischen Voraussetzungen ermittelt werden sollen. Dafür hat die EU bereits 200 000 € bereitgestellt.

China kauft 60 ICE 3

Ein Konsortium, bestehend aus der Siemens AG und dem chinesischen Waggonbauer Tangshan, wird die 60 Züge liefern. Die ersten drei Einheiten kommen aus Krefeld, die restlichen werden mit laufend abnehmenden Zulieferungen aus Europa in China montiert. Im Mittel soll der chinesische Anteil zirka zwei Drittel erreichen. Dank dem Technologietransfer kann die chinesische Industrie später weitere Züge nachbauen und auch exportieren. Das Geschäft liegt im Rahmen von etwa einer Milliarde €. Die Verträge wurden beim Besuch des chinesischen Staatschefs Hu Jintao in Berlin am 10. November unterzeichnet.

Die achteiligen Züge mit einer Leistung von 8 MW sind für die rund 1200 Kilometer lange Strecke Beijing - Shanghai bestimmt und werden entsprechend dem chinesischen Lichtraumprofil 30 Zentimeter breiter gebaut als das deutsche Vorbild. Damit können in der ersten Klasse 2+2 und in der zweiten 2+3 Sitzplätze nebeneinander angeordnet werden. Im Hinblick auf die Olympischen Spiele im Jahr 2008 und auf die Weltausstellung Expo 2010 muss der Auftrag besonders schnell abgewickelt werden.

ETCS Level 1 auf der Strecke Wien - Budapest

Die ÖBB und die Ungarischen Eisenbahnen (MÁV) haben am 22. September 2005 die ETCS-Streckenausrüstung auf der 247 km langen Achse Wien - Budapest in Betrieb genommen. ETCS Level 1 ist ein klassisches, punktförmig arbeitendes Zugsicherungssystem. Eurobalisen übernehmen die Datenübertragung zwischen Strecke und Fahrzeugen.

Es ist die erste Anwendung von ETCS auf einer internationalen Verbindung. Die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG und die MAV haben das Projekt mit Alcatel und Siemens realisiert. Alcatel war in Ungarn für die komplette Ausrüstung von Strecken und Fahrzeugen, in Österreich in Zusammenarbeit mit Siemens für die Streckenausrüstung zuständig. Siemens versah die Strecke Wien - Hegyeshalom mit Eurobalisen und sollte 13 Taurus-Lokomotiven für den ETCS-Betrieb umrüsten.

Am 22. September war allerdings nach wie vor nur erst eine Lok für Vorführzwecke mit ETCS Level 1 ausgerüstet. Die pompöse Eröffnungsfeier ändert nichts daran, dass weiterhin alle nationalen und internationalen Züge durch die Indusi und nicht mit ETCS überwacht werden.

(Siehe auch den Beitrag über ETCS im Abschnitt Infrastruktur!)

RENFE bestellt weitere Hochgeschwindigkeitszüge

Die Spanische Staatsbahn (RENFE) hat bei Bombardier und Talgo 18 Hochgeschwindigkeitszüge, zehn Hochgeschwindigkeitstriebköpfe und 54 Wagen mit Spurwechsel-Drehgestellen bestellt. Der Vertrag hat ein Gesamtvolumen von rund 338 Mio €. Bombardier fertigt die Triebköpfe im Wert von 122 Mio €; für alle anderen Fahrzeuge ist Talgo zuständig. Die Lieferung ist geplant für den Zeitraum von Dezember 2007 bis August 2009.

Die neuen Züge und Triebköpfe werden für eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h ausgelegt. Dank Spurwechsel-Drehgestellen wird RENFE die Fahrzeuge sowohl auf den normalspurigen Hochgeschwindigkeitsstrecken als auch im Breitspur-Netz einsetzen können. Zudem werden die neuen Züge und Triebköpfe für den Betrieb mit vier Zugsicherungssystemen vorbereitet: ETCS, LZB, Elicab 900 und ASFA. Mit den Spurwechsel-Wagen sollen die zehn Triebköpfe zu fünf Zügen zusammengestellt werden, bei denen die Anzahl der Wagen variabel ist.

Der Lötschbergbasistunnel geht 2007 in Betrieb

Die BLS Lötschbergbahn AG wird 2007 den ersten Alpenbasistunnel durch den Lötschberg in Betrieb nehmen. Damit soll die Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene geschaffen werden.

Die Kosten für den Bau des 34,5 km langen Tunnels wurden mit ca. 3,2 Mrd CHF (Preisbasis 1991) veranschlagt.

Die Finanzierung beruht auf dem Konzept „Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs“ (FinöV), das 1998 in einer Volksabstimmung beschlossen wurde. In den FinöV-Fonds fließen die Mittel der Mineralölsteuer, der 2001 eingeführten leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der Mehrwertsteuer und Kapitalmarktdarlehen.

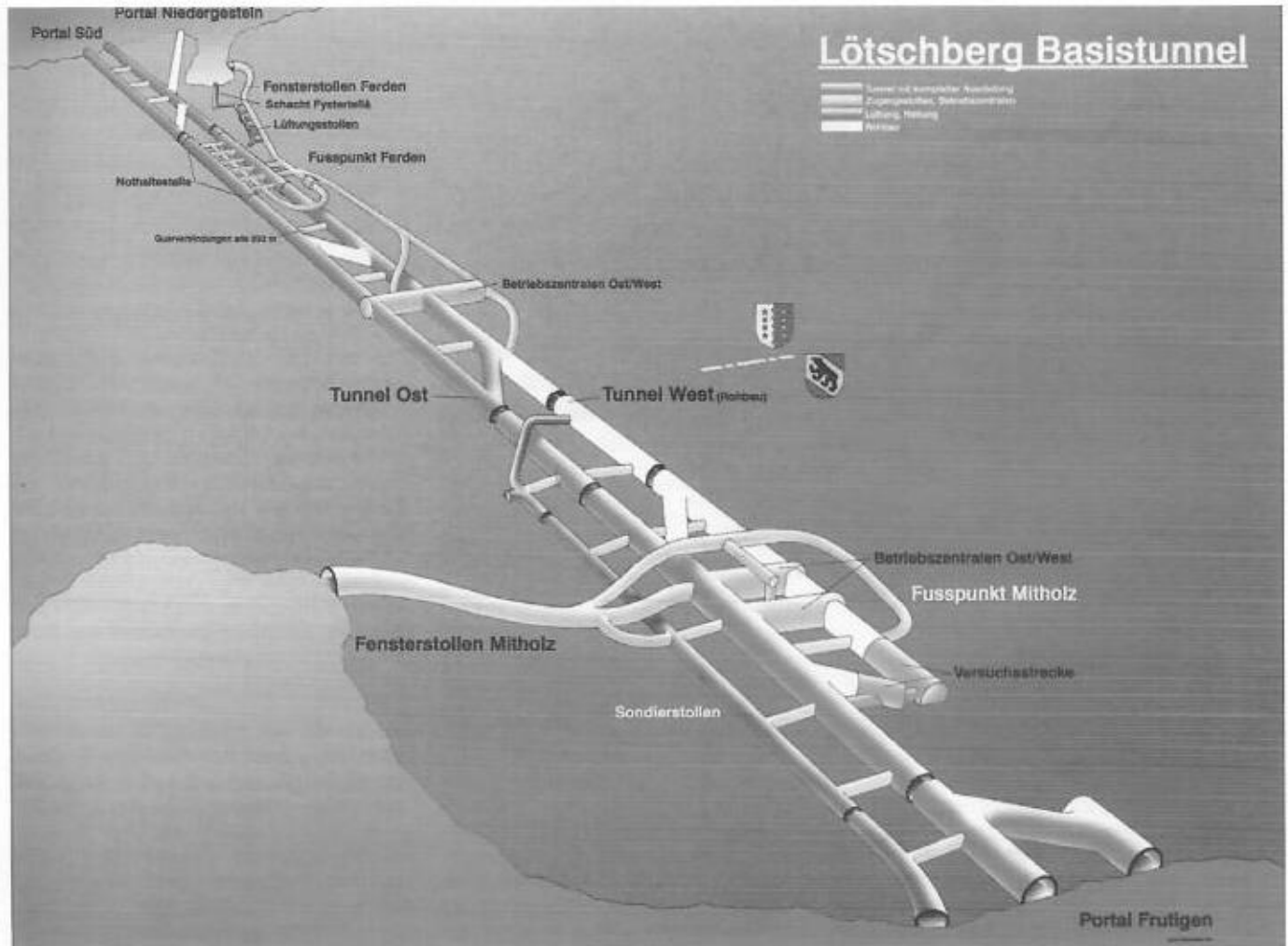
Nach der Inbetriebnahme des Tunnels im Jahr 2007 kann die Schweiz den vollen Satz der LSVA erheben.

Der Basistunnel, der von Frutigen im Kandertal nach Raron im Rhonetal führt, ist als zweiröhriger Tunnel konzipiert. 1996 hat der Bund beschlossen, den Tunnel in mehreren Etappen zu realisieren. Im Abschnitt Mitholz - Frutigen wird zunächst nur eine Röhre gebaut. Der Tunnel weist einen wesentlich größeren Querschnitt auf als die üblichen internationalen Bahnprofile.

Für die Zugsicherung kommt – konform mit den Interoperationsrichtlinien – ETCS (Level 2) zum Einsatz. Damit werden Signale im Tunnel überflüssig. Die Fahrbefehle usw. werden mittels GSMR-Funk direkt in den Führerstand der Triebfahrzeuge übermittelt.

In der ersten Ausbauphase (eingleisig zwischen Ferden und Mitholz) wird eine Mindestkapazität von 110 Zügen pro Richtung und Tag vorgesehen.

Ab dem 9.12.2007 ist die volle Leistung vorgesehen.



Röhrensystem Lötschberg-Basistunnel

Quelle: BLS AlpTransit AG

Hochgeschwindigkeitszug HGV 	Vmax. 250 km/h max. Länge: 440 m
Schnellzug IC / EC 	Vmax. 200 km/h max. Länge: 440 m
Qualifizierter Güterzug 	max. Anhängelast 1'200 t V max. 160 km/h max. Länge: 750 m
Unbegleiteter Kombiverkehr UKV 	max. Anhängelast 2'000-4'000 t Vmax. 120 km/h max. Länge: 1'500 m
Rollende Autobahn RA 	max. Anhängelast 2'000-4'000 t Vmax. 100 km/h max. Länge: 1'500 m
Wagenladungsverkehr WLW 	max. Anhängelast 2'000 t Vmax. 100 - 120 km/h max. Länge: 1'500 m

Abb. 4: Zugarten – Stand Ende 2004

Quelle: BLS Lötschbergbahn AG

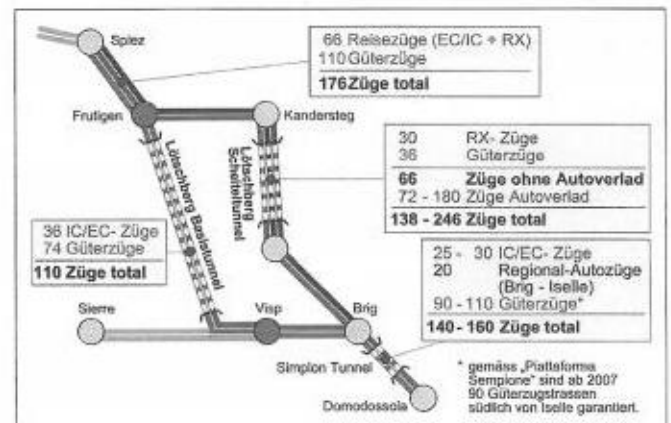


Abb. 3: Zugzahlen – Stand Ende 2004

Quelle: BLS Lötschbergbahn AG

Schnelltrasse für 8,2 Mrd € in Portugal EU übernimmt 22 Prozent der Kosten

Auf rund 8,2 Mrd € hat die portugiesische Regierung die voraussichtlichen Kosten für die ersten beiden Linien für Hochgeschwindigkeitszüge beziffert. Ab 2013 sollen diese Züge zunächst die portugiesische Hauptstadt Lissabon und die spanische Hauptstadt Madrid in weniger als drei Stunden verbinden. Diese Strecke ist auch für den Gütertransport vorgesehen.

Für den Bau der rund 200 km langen Strecke bis zur Grenze bei Badajoz werden 2,4 Mrd. € veranschlagt. Hinzu kämen rund 600 Mio € für eine neue Brücke über den Tejo bei Lissabon. Im Jahr 2015 soll der Hochgeschwindigkeitszug, für den die Portugiesen die französische Abkürzung TGV verwenden, auf einer 4,7 Mrd € teuren Strecke auch die Fahrzeit von Lissabon zur rund 300 km entfernten Nordmetropole Porto auf maximal eineinhalb Stunden verkürzen.

Die neuen Züge sollen auf europäischer Normalspur verkehren.

Railion Danmark

Railion Danmark will sich künftig nur noch auf internationale Verkehre sowie nationale Ganzzüge konzentrieren. Dies soll hauptsächlich längs des wichtigen Korridors Padborg - Malmö passieren. Die Einzelwagenverkehre sollen alle eingestellt werden. Railion Danmark sieht für diese Verkehre keine Zukunft mehr und sieht sich nur mit langlaufenden Güterzügen in der Lage, wirtschaftlich bestehen zu können.

Verschiedenes

Arlbergstrecke wegen Hochwasserschäden lange gesperrt

Die Hochwasserschäden an der Arlbergstrecke waren schwerwiegender als zunächst angenommen. Deshalb mussten die ÖBB einen Umleitverkehr der Personen- und Güterzüge bei der DB Netz bestellen. Zunächst rechnete man mit einer vierwöchigen Sperrung, dann musste die Sperrung auf den Zeitraum vom September bis Dezember 2005 ausgedehnt werden. Die meisten Züge wurden über München und das Allgäu umgeleitet.

Fahrzeughalle des DB Museums ausgebrannt

Beim Brand des Rundschuppens im DBRegio-Werk Nürnberg West im Nürnberger Stadtteil Gostenhof zwischen Nürnberg und Fürth sind am Abend des 17. Oktober 2005 zahlreiche historische Fahrzeuge der Nürnberger Sammlung des DB-Museums stark beschädigt oder vernichtet worden. Unter den weitgehend zerstörten Museumsstücken befindet sich auch der betriebsfähige Nachbau des „Adler“, der vor 170 Jahren als erste dampfgetriebene Eisenbahn in Nürnberg Fahrt aufgenommen hatte, sowie wertvolle, im Original erhaltene Dampf- und Diesellokomotiven. Das eigentliche DB-Museum selbst war vom Brand nicht betroffen.

Der „Adler“ wird im Spezialwerk Meiningen bis spätestens 2010 wieder aufgebaut. Er soll zum 175-jährigen Jubiläum der ersten Eisenbahn wieder einsatzfähig sein. Glücklicherweise sind die Pläne der Lokomotive im Bahnmuseum in Nürnberg archiviert.

Leistungen der Verkehrsträger in 2004

Die Leistungsbilanz des Güterverkehrs für das Jahr 2004 zeigt eine interessante Entwicklung: Insgesamt ist der Güterverkehr um 5,9 % angestiegen. Auch bei relativ schwachem Wirtschaftswachstum entwickelte sich der Transportsektor bei den Transportleistungen außerordentlich intensiv, während bei den Transportmengen, die im Jahr 2004 gegenüber 2003 lediglich um 1,3 % zugenommen haben, eine vergleichbare Entwicklung nicht stattfand.

Der Schienengüterverkehr konnte um 8,2 % zulegen, die Binnenschifffahrt sogar um 9,5 %, während der Straßengüterverkehr – allerdings hier reduziert nur auf die Leistungen deutscher Straßengüterverkehrsunternehmen – lediglich um 4,3 % angestiegen ist. Werden allerdings die Fahrleistungen ausländischer Güterverkehrsunternehmen auf deutschen Straßen berücksichtigt, so steigt der Wert von 4,3 % leicht an. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) weist darauf hin, dass statistische Angaben für die Straßengüterverkehrsleistungen ausländischer Unternehmer nicht vorliegen.

Besonderes Interesse verdient der hohe Zuwachs um 8,2 % im Eisenbahngüterverkehr. Wird diese Steigerung aufgeschlüsselt auf die Akteure, so zeigt sich, dass das marktdominierende Unternehmen, die Railion AG, einen Zuwachs um 4,9 % verzeichnet, während die dritten Anbieter von Schienengüterverkehrsleistungen eine Steigerung um 51,7 % realisieren konnten. Wenn auch die Ausgangsbasis des Jahres 2003 bei den Dritten mit 5,8 Mrd tkm im Vergleich zu den 74 Mrd tkm von Railion vergleichsweise gering ist, so verdeutlicht der absolute Zuwachs von 3 Mrd tkm gegenüber 3,6 Mrd tkm bei Railion eine bemerkenswerte Leistungszunahme. Er verdeutlicht auch, dass die Wettbewerbsposition der dritten Schienengüterverkehrsunternehmen nachhaltig Stärke gezeigt hat und die DB AG mit ihrer Tochter Railion sich in einem intensiven Wettbewerbsprozess im Schienengüterverkehr befindet.

Im Schienengüterverkehr sind die Leistungen im Versand in das Ausland mit 14,0 % am stärksten gestiegen, gefolgt vom Empfang aus dem Ausland mit plus 8,8 %. Der Binnenverkehr ist lediglich um 6,2 % gewachsen, während der Transit plus 4,5 % verzeichnete.

Der hohe Zuwachs der Binnenschifffahrt muss vor dem Hintergrund der erheblichen Niedrigwasserprobleme des Jahres 2003 beurteilt werden. Auch bei der Binnenschifffahrt sind die Transportleistungen in das Ausland mit 14,8 % vergleichsweise am stärksten gewachsen, gefolgt vom Durchgangsverkehr mit plus 12,7 %. Demzufolge konnten auch die deutschen Binnenhäfen mit insgesamt 5,9 % einen kräftigen Zuwachs gegenüber 2003 bei den umgeschlagenen Gütermengen verzeichnen. Duisburg konnte mit 48,9 Mio t Umschlag den Vorsprung gegenüber Köln mit 14,7 Mio t weiter ausbauen. Zwar konnten die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe rund 2,2 Mio t mehr Güter als im Vorjahr transportieren (plus 2,2 %), was einer Transportmenge von insgesamt 81,7 Mio t entspricht. Dennoch nahm der Anteil der deutschen Flotte am Gesamtaufkommen der Binnenschifffahrt in 2004 weiter ab und liegt nun bei 34,6%. Gegenüber 2003 hat sich der Marktanteil um 1,7% reduziert.

Scandlines wird verkauft

(Siehe auch Beitrag unter „Andere Verkehrsträger“)

Die Deutsche Bahn AG und Dänemark haben sich auf den Verkauf der OstseeReederei Scandlines verständigt. Scandlines gehört der DB AG und dem dänischen Staat je zur

Hälfte. Insider schätzen den Wert des Unternehmens auf 600 bis 800 Millionen €. Es gebe bereits mehrere Kaufinteressenten, hieß es bei Scandlines.

Die DB AG will sich seit längerem von ihrem Scandlines-Anteil trennen, konnte aber darüber keine Einigung mit den Dänen erzielen. Daraufhin schaltete sich die deutsche Regierung ein, die vor allem an der Sicherung der Arbeitsplätze interessiert ist. Die Eisenbahner-Gewerkschaft Transnet bedauerte den geplanten Verkauf des profitablen Unternehmens, das Wachstumschancen habe.

Scandlines hat rund 2600 Beschäftigte; das Unternehmen erwirtschaftete 2003 einen Umsatz von rund 450 Mio €.

Digitaler Polizeifunk – DB-Telematik darf Betreiber sein

Die DB-Telematik, Tochter der Deutschen Bahn, darf den geplanten digitalen Polizeifunk betreiben. Die Vergabe des Auftrags sei vom Bundeskartellamt gebilligt worden. Die Vergabekammer der Behörde habe den Nachprüfungsantrag eines großen Mobilfunkunternehmens verworfen. Allerdings könne gegen die Entscheidung noch Beschwerde beim Oberlandesgericht Düsseldorf eingereicht werden. Die Auftragsvergabe ohne Ausschreibung war auch in der Politik auf Kritik gestoßen. Der Auftragswert wird auf gut 1 Mrd € über die nächsten zehn Jahre geschätzt.

Sonderzüge zum Weltjugendtag

Mehrere hunderttausend Pilger reisten zum Weltjugendtag der katholischen Kirche, der vom 16. bis 21. August 2005 im Großraum Köln stattfand.

Allein die DB AG setzte für die An- und Abreise der Pilger sowie für den Verkehr zwischen den einzelnen Veranstaltungsorten 1350 Sonder- und Zusatzzüge im Nah- und Fernverkehr ein. Für die An- und Abreise der italienischen Pilger wurden zwölf Schnellzugpaare eingesetzt.

Insgesamt verlief der Weltjugendtag nahezu reibungslos.

Hochwasserschäden in Südbayern

Durch sintflutartige Regenfälle wurden ab Montag, 22. August 2005, weite Teile des südbayerischen Voralpengebiets durch über die Ufer tretende Flüsse und Bäche überschwemmt. Muren und Bergrutsche legten zahlreiche Verkehrsverbindungen lahm. In erster Linie war davon der Eisenbahnverkehr betroffen. Hier entstanden Schäden von schätzungsweise 10 Mio €.

In Oberbayern wurden die Bahnstrecken Murnau - Garmisch-Partenkirchen, Murnau - Oberammergau, Garmisch - Mittenwald - Innsbruck und Garmisch - Reutte unterbrochen. Der durchgehende Verkehr München - Murnau - Garmisch-Partenkirchen - Mittenwald (Innsbruck) konnte am

7. September wieder aufgenommen werden.

Stark betroffen war auch das Oberallgäu, wo am Abend des 22. August die Strecken Kempten - Immenstadt, Immenstadt - Röthenbach und Immenstadt - Oberstdorf gesperrt werden mussten. Hinzu kam eine Streckenunterbrechung im Ostallgäu auf der Ausserfernbahn zwischen Pfronten-Steinach und Reutte in Tirol.

Die Strecke Kempten - Immenstadt wurde nördlich von Immenstadt bei Km 82,3 durch die über die Ufer getretene Iller vollständig überflutet. Der Abschnitt zwischen Immenstadt und Röthenbach wurde durch zahlreiche Murenabgänge blockiert, die aber keine grösseren Schäden verursachten. Dennoch kam der Zugverkehr im Bereich südlich von Kempten vollständig zum Erliegen.

Am Morgen des 24. August wurde der Zugverkehr zwischen Kempten, Immenstadt und Röthenbach wieder aufgenommen, da sich nach Abfluss des Hochwassers zeigte, dass die überschwemmten Streckenabschnitte keine größeren Schäden aufwiesen. So konnte der durchgehende Verkehr zwischen Ulm/München über Kempten nach Lindau in vollem Umfang wieder aufgenommen werden.

Dagegen war Oberstdorf wegen umfangreicher Schäden für Monate abgeschnitten. Erst im Dezember konnte wieder planmässig auf der Schiene gefahren werden.



Zwischen Altstädten und Fischen an der Strecke Immenstadt - Oberstdorf ist der Bahndamm zwischen den zwei Illerbrücken vollständig zerstört. (Foto: H. Bischoff, 23.8.05)

Porta Alpina

800 m über dem Gotthardbasistunnel liegt der schweizer Fremdenverkehrsort Sedrun. Um den Ort mit dem Tunnel zu verbinden, soll ein ebenso hoher Personenlift und ein Haltepunkt an der Strecke gebaut werden. Das Ganze dürfte an die 50 Mio SF kosten. Das Projekt – Porta Alpina – ist so innovativ und einzigartig, dass das Parlament von Graubünden sich einhellig hinter das Projekt gestellt und den Bündner Kostenanteil von 20 Mio Franken ohne Gegenstimme genehmigte. Als bald soll mit dem Ausbruch für den Halte-

punkt der Porta Alpina begonnen werden, wenn die Gesamtfinanzierung geklärt ist. Man muss sich vorstellen, der höchste Wolkenkratzer ist rund 500 m hoch, hier soll ein Aufzug gebaut werden, der 800 m hoch ist.

Rail#tec 2005

Mit knapp 14 000 Teilnehmern und zahlreichen gut besuchten Foren ist der Internationale Bahngipfel rail#tec ein Erfolg gewesen. Die Besucherzahl lag um 7 % höher, die Zahl der Aussteller war auf 410 und damit um 30 % gegenüber 2003 gewachsen und die Nettofläche wuchs um 25 %. Wie in den Vorjahren war die Deutsche Bahn AG mit ihren Tochtergesellschaften größter Aussteller. Zu den schon traditionell vertretenen Systemhäusern Alstom, Bombardier und Siemens kam in diesem Jahr auch der Schweizer Bahnbauer Stadler. Zahlreiche mittelständische Betriebe zeigten ein deutlich gewachsenes Engagement auf der Messe: 27 % der Aussteller kamen aus dem Ausland, der Anteil der ausländischen Besucher lag bei 14 %. Partnerländer des diesjährigen Bahngipfels waren Tschechien und die Schweiz.

Vom Vorstand der GRV besichtigten die Herren Kammer und Dr. Thoma intensiv die Ausstellung und nahmen an Vorträgen teil. Besonders beeindruckte auf dem Eröffnungsplenum der Schweizer Bundesrat Moritz Lauenberger die Zuhörer. Leider fehlt in der Zeitschrift der Raum, um näher auf die Rail#tec einzugehen.

100 Jahre elektrischer Betrieb Murnau - Oberammergau

Seit 100 Jahren verkehren zwischen Murnau und Oberammergau die Züge elektrisch. Die Bahnlinie gilt als Wegbereiter des heute in Deutschland, Österreich und der Schweiz üblichen Einphasen-Wechselstroms. Das Jubiläum feierte DB Regio Oberbayern zusammen mit der Gemeinde Oberammergau am 21. August 2005.

Personalia

Dr. Christian Kuhn, derzeit Geschäftsführer bei Connex Logistik, trat in die DB-Tochter Stinnes ein.

Horst Gibtner, Konzernbevollmächtigter der DB AG für Mecklenburg-Vorpommern trat Ende September in den Ruhestand.

Wolfgang Tiefensee, bisher Oberbürgermeister in Leipzig, ist neuer Bundesverkehrsminister der Koalition.

Der neue Bundesverkehrsminister hat am 23.11. ernannt: **Jörg Hennerkes**, beamteter Staatssekretär als Nachfolger von Ralf Nagel,

Karin Roth, parlamentarische Staatssekretärin, **Ulrich Kasparik**, Parlamentar. Staatssekretär und **Achim Grossmann**, der schon bisher Parl. Staatssekretär war.

Otto Wiesheu, Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft, Verkehr, Infrastruktur und Technik wechselte zum 1.1.2006 als Mitglied des Vorstandes zur DB AG. Er wird zuständig für Marketing und politische Kontakte. Er folgte auf **Klaus Daubertshäuser**, (61), der in den Ruhestand tritt..

Georg Leber, früher auch Bundesverkehrsminister, wurde am 7.10.05 85 Jahre alt.

Horst Stuchly, vormalig Präsident des Eisenbahnbundesamtes, wurde am 7.10.05 65 Jahre alt.

Hubert Weinzierl, Präsident des Deutschen Naturschutzbundes, feierte am 3. Dezember 05 seinen 70. Geburtstag.

Matthias Ruete, deutscher EU-Beamter, wurde neuer Generaldirektor für „Energie und Verkehr“ der EU-Kommission

Dr. Kurt Eichinger, langjähriger Generaldirektor der österreichischen Gleisbaumaschinenfirma Plasser & Theurer, ist am 2.11.05 im Alter von 84 Jahren verstorben. Als Herr Eichinger noch aktiv war, hat er die GRV finanziell unterstützt. Wir werden ihn in unserer Erinnerung behalten.

Dr.-Ing. Volker Kefer (50), wurde Ende Januar 2006 zum Vorstandsvorsitzenden der DB Netz AG berufen. Er folgt auf **Dipl.-Ing. Roland Heinisch**, der den Vorsitz der DB Netz AG zum 31. 3. 2006 abgeben wird. Er bleibt Ressortchef des Systemverbands Bahn im Konzernvorstand.

Literatur

Die DB AG hat im Herbst 2005 eine Broschüre herausgegeben mit dem Titel „Weichen stellen – für einen integrierten Logistikkonzern“. Auf 71 Seiten gibt es einschlägige Beiträge. Herausgeber ist die DB AG, Potsdamerplatz 2, 10785 Berlin. Burkhard Tewinkel, Leiter Unternehmenskommunikation. *Bahnchef Mehdorn meint dazu:* „Das bedeutet, dass wir mehr und mehr Leistungen auch jenseits der Schiene anbieten müssen, damit wir die Schiene als Teil der Mobilitäts- und Logistikkette attraktiv halten können. Wir entwickeln uns entlang dieser Kundenwünsche und entlang unserer bestehenden Stärken. Dieser Kurs ist ein Wachstumskurs, der Arbeit in Deutschland sichert und den Standort stärkt. Um aber weiter wachsen zu können und auch weiter in die Modernität der Eisenbahn investieren zu können, braucht die DB AG eine breitere Eigenkapitalbasis. Die einzige realistische Lösung dafür sehen wir in einer baldigen Beteiligung privaten Kapitals an unserem Unternehmen.“

Wir zeigen Ihnen einige Statistiken aus dieser Broschüre:

Der internationale Eisenbahngüterverkehr betrug 2004 58 %, während der Binnenverkehr nur 42 % betrug.

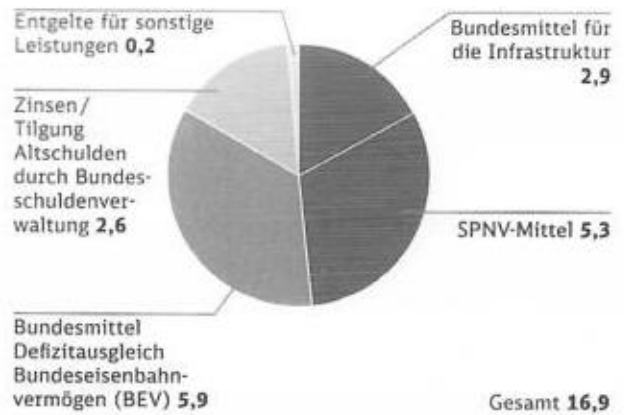
Der Marktanteil der Bahn in Deutschland (gemessen in Verkehrsleistung) hat sich 2004 etwas verbessert: Schiene 16,9 %; Strasse 70,7 %; Binnenschiff 12,4 %

(Der Anteil der Bahn ist nach wie vor viel zu niedrig, er liegt nur 4,5 % höher als der der Binnenschifffahrt!)

Mit der Zahl der Wettbewerber, die auf dem Netz der DB operieren, – 300 – liegt die DB AG im europäischen Vergleich einsam an der Spitze, an 2. Stelle liegt Grossbritannien mit 32 EVU.

Haushaltsmittel für das Eisenbahnwesen 2004

Die Mittel des Bundes an die DB AG setzen sich im Wesentlichen aus Investitionszuschüssen und Bestellerentgelte an die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zusammen. (Angaben in Mrd. Euro, per 31.12.2004)



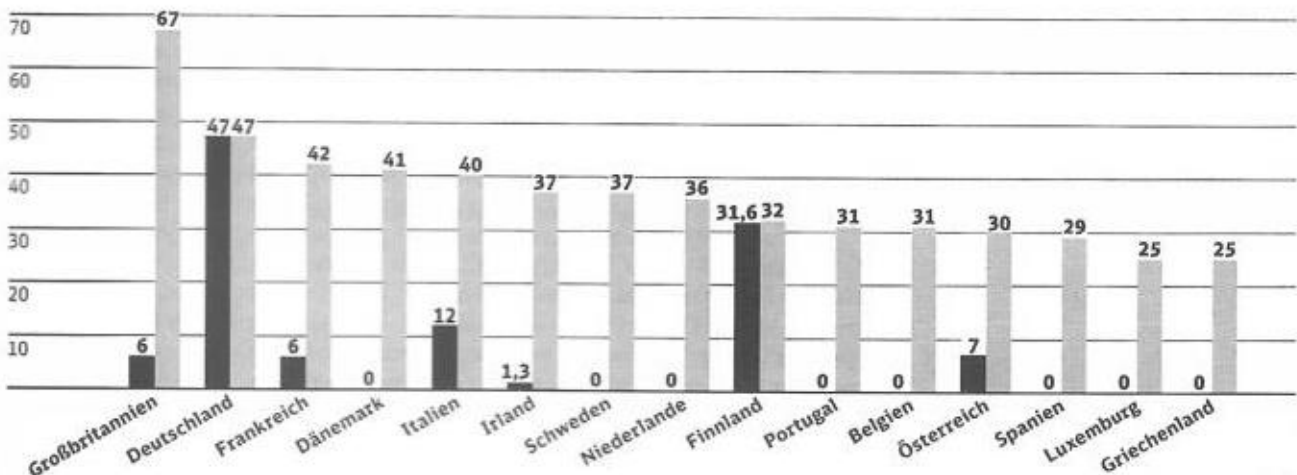
Marktpositionen DB AG

- Nr. 1 Schienenpersonenverkehr Europa
- Nr. 1 ÖPNV Europa
- Nr. 1 Busverkehr in Deutschland
- Nr. 1 Schienengüterverkehr Europa
- Nr. 1 Landverkehr Europa
- Nr. 2 Luftfracht weltweit
- Nr. 3 Seefracht weltweit
- Nr. 1 Schienennetz in Europa
- Nr. 1 Carsharing Deutschland
- Nr. 1 Fahrradvermieter Europa
- Nr. 1 Schienenfahrzeuginstandhaltung in Europa

So profitieren andere EU-Bahnen von reduzierten Dieselsteuersätzen

Mineralölbesteuerung im europäischen Vergleich. (Angaben in Cent/Liter)

■ Steuersatz Bahn ■ Normalsteuersatz



Quelle: EU Kommission, Excise Duty Tables 05/2004, INFRAS 2004

Bax-Zukauf soll Wachstumsstrategie der DB stützen

Mit dem Erwerb des US-Logistikdienstleisters Bax Global expandiert die Deutsche Bahn international. Vorteile ergeben sich für die Schenker-Mitarbeiter und Kunden.

• Netzwerk

Zwölf Logistikzentren, Hubs und Gateways quer durch die USA und 112 Niederlassungen knüpfen landesweit ein dichtes Netzwerk.

• Mitarbeiter

Insgesamt 13 000 Menschen sind bei Bax Global beschäftigt, davon arbeiten allein 6 200 in den USA.



Druckfehler:

Im Heft 73/74 ist uns ein Druckfehler unterlaufen:

Unter der Rubrik „Schneller durch die Alpen“ wird der Schweizer Verkehrsminister als „Lorenz Lauenburger“ bezeichnet.

Er muss richtig heißen: „Moritz Leuenberger“

Wir bitten um Entschuldigung!

Im übrigen: Moritz Leuenberger ist seit 1.1.06 Bundespräsident der Schweiz.

Impressum

Herausgeber und Redakteur:

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

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!