

GRV - Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Postfach 10 14 03 • 45014 Essen • www.grv-ev.de • Rationale.Verkehrspolitik@Arcor.de

In eigener Sache

Dies ist die erste Folge der GRV-Nachrichten aus meinem PC. Ich möchte mich bei Herrn Dr.-Ing. Alfons Thoma sehr herzlich bedanken, für sein Vertrauen und meine Einweisung in die Aufgaben des Redakteurs in mehreren persönlichen Gesprächen. Herr Thoma hat die GRV-Nachrichten entwickelt und zu einem sehr hohen Standard geführt, ich freue mich, dass er mich mit der Auswertung von Fachzeitschriften weiterhin unterstützt. Mein Ziel ist es, möglichst rasch an diesen Standard anzuknüpfen. Aus Kostengründen enthält diese Ausgabe keine Fotos und kaum Grafiken.

Die Gliederung der GRV-Nachrichten wurde beibehalten. Da der heutige Modal Split und seine Trends nicht nachhaltig sind, ist eine Rubrik „Nachhaltigkeit“ hinzugefügt worden. Zum Börsengang der DB AG finden Sie eine besondere Stellungnahme der GRV.

Alle Mitglieder und Freunde der GRV bitte ich, ihr treu zu bleiben. Sie finden in dieser Ausgabe auch ein Aufnahmeformular für die GRV.

Gunther Ellwanger

Auszug aus dem Inhalt

| | |
|---|-----------|
| Stellungnahme der GRV zum DB-Börsengang und zur Integration der Eisenbahninfrastruktur | 3 |
| Verkehrspolitik der EU Mehr Geld für Europäische Schieneninfrastruktur nötig Zwischenbilanz des Weißbuchs Verkehr | 11 |
| Verkehrspolitik in Deutschland Ein Jahr Lkw-Maut in Deutschland Bahn-Experten für Privatisierung der Deutschen Bahn inklusive Netz Kürzung der Regionalisierungsmittel für den SPNV — und einige Anmerkungen der GRV zu den vermutlichen Auswirkungen DB-Konkurrenten mit 15 Prozent Marktanteil | 12 |

| | |
|---|-----------|
| Eisenbahnen allgemein Neuer Rekord an Fahrgästen auf der Schiene Journalistenpreis für Helmut Frei | 16 |
| Eisenbahn-Infrastruktur | 18 |
| Schienenpersonenfernverkehr | 19 |
| Schienenpersonennahverkehr Keine Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel Bald einklagbare Fahrgastrechte auch im Nahverkehr? | 20 |
| Schienengüterverkehr Marktanteilsgewinne für die Schiene Internationale Verkehre immer wichtiger Porsche: „Wir setzen auf die Schiene!“ | 23 |
| Andere Verkehrsträger | 24 |
| Ausland | 24 |
| Nachhaltigkeit | 28 |
| Verschiedenes / Personalia / Literatur | 30 |
| Impressum | 32 |

Leitartikel

Wettbewerbsverzerrungen reduzieren

Gunther Ellwanger

Die Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes zielt auf effiziente Verkehrssysteme mit fairem Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern. Regulierung und Marktregeln dürfen den Wettbewerb zwischen den Akteuren nicht stören. Nur mit fairen Rahmenbedingungen wird es möglich sein, mehr Verkehr auf die umweltverträgliche Schiene zu lenken. Trotz politischer Anstrengungen, besonders auf EU-Ebene, die Wettbewerbsverzerrungen zu reduzieren, herrscht weiterhin Handlungsbedarf. Dies wird in einer aktuellen Studie neutraler Gutachter bestätigt.

Die Institute INFRAS (Zürich, Markus Maibach) und IWW (Universität Karlsruhe, Prof. Werner Rothengatter) haben die Wettbewerbsbedingungen im europäi-

schen Verkehrsmarkt (Facts on Competition in the European Transport Market, FACORA) untersucht. Die Studie behandelt die Länder der „alten“ EU sowie die Schweiz und Norwegen, sie wurde Ende 2004 veröffentlicht.

FACORA betrachtet sechs Aspekte der Wettbewerbssituation:

- unterschiedliches Niveau der externen Kosten
- ungleiche Besteuerung (Mehrwertsteuer, Energie)
- Unterschiede bei Infrastrukturbenutzungsgebühren (Maut)
- Unterschiede bei den Investitionen in die Infrastruktur
- Unterschiede bei staatlichen Zahlungen und Subventionen
- Unterschiede bei Sicherheits- und sozialen Standards und deren Überwachung

Die Gutachter kommen zu folgenden Ergebnissen:

1. Die Bahnen weisen vergleichsweise sehr niedrige externe Kosten auf. Diese Umwelt- und Unfallkosten schlagen sich nicht in Preisen und Kosten nieder. Die fehlende Internalisierung dieses Umwelt- und Sicherheitsvorteils sind die wichtigste Wettbewerbsverzerrung für die Bahnen insbesondere im Verhältnis zum Straßen- und Luftverkehr. Die durchschnittlichen externen Kosten des Straßenverkehrs sind vier- bis fünfmal höher als im Bahnverkehr.
2. Die ungleiche Besteuerung zeigt sich besonders bei der Mehrwertsteuer, von der der grenzüberschreitende Luftverkehr völlig befreit ist. In Deutschland sind 16 Prozent für die Bahn fällig, alle anderen Länder haben niedrigere Sätze oder aber haben ihre Bahn ganz ausgenommen (Dänemark, Irland und Großbritannien). Die meisten europäischen Bahnen sind von Energiesteuern befreit, dagegen ist in Deutschland von den umweltverträglichen Bahnen sogar die zusätzliche Ökosteuer zu bezahlen.
3. Für die Nutzung der Infrastruktur haben die Bahnen transparente Preissysteme, die für das gesamte Netz und alle Nutzer im Personen- und Güterverkehr gelten. Dies ist nicht der Fall bei der Straße (Ausnahme LSVA in der Schweiz), wo häufig nur auf Autobahnen und in Deutschland nur für Lkw über 12 Tonnen eine Maut zu zahlen ist.
4. Insbesondere für die Schweiz und Deutschland werden die Investitionen seit 1950 in die Infrastruktur von Straße und Schiene verglichen, daraus wird deutlich, dass bis etwa 1980 die Schiene stark benachteiligt war.
5. In verschiedenen Verkehrsbereichen werden beträchtliche Subventionen bezahlt, beispielsweise durch Regionalflughäfen an Billigfluglinien. Bahnen erhalten hohe staatliche Zahlungen, die jedoch weitgehend für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

gezahlt werden, das heißt sie sind gerechtfertigt und stellen keine Subventionen dar.

6. Der Straßenverkehr profitiert von der ungenügenden Kontrolle der Sicherheits- und Sozialvorschriften. Die Überschreitungen bei Lenkzeiten, Höchstgeschwindigkeit und Überladung ermöglichen ungerechte Ersparnisse für den Lkw von immerhin 25 bis 30 Prozent.

Diese Tatbestände machen deutlich, dass die Bahnen signifikant benachteiligt sind. Die Politiker sind aufgerufen diese Wettbewerbsverzerrungen deutlich zu reduzieren. Die meisten der daraus resultierenden verkehrspolitischen Forderungen werden seit Jahrzehnten von der GRV erhoben. Die wichtigsten sind:

1. Externe Kosten internalisieren, das heißt Kostenwahrheit im Verkehr schaffen.
2. Steuern harmonisieren.
3. Lkw Maut auf alle Straßen und ab 3,5 Tonnen ausdehnen (Vorbild LSVA in der Schweiz); auch Maut für Pkw auf Autobahnen.
4. Sicherheits- und Sozialvorschriften bei Lkw und Bussen strenger überwachen.

Neben der nationalen Verkehrspolitik ist die europäische Politik gefragt; insbesondere bei der Internalisierung der externen Kosten, welche in die Wegekostenrichtlinie der EU (Eurovignette) aufzunehmen ist. Es ist mir unverständlich, dass die DB mit ihrer Klage gegen das steuerfreie Kerosin des Luftverkehrs vor dem Europäischen Gerichtshof in Luxemburg Anfang April 2006 gescheitert ist. Ziel der Klage war eine Gleichbehandlung der beiden Verkehrsträger.

Ich werde auch in Zukunft die alte Forderung der GRV nach einer Reduzierung der Wettbewerbsverzerrungen in den Mittelpunkt meiner Aktivitäten stellen.

Spendenaufruf

Die GRV-Nachrichten werden überwiegend aus Spenden finanziert; sie beanspruchen den größten Teil des Budgets der GRV. Zur Fortsetzung ihrer Arbeit bittet die GRV daher dringend um Spenden.

Konto 45 004 652 bei der Sparkasse Düsseldorf (BLZ 300 501 10). Verwendungszweck: „steuerbegünstigte Spende für verkehrswiss. Arbeiten“.

Die GRV ist als gemeinnützig anerkannt. Damit die Spendenquittung, die wir unaufgefordert ausstellen, zuverlässig bei Ihnen ankommt, ist es sinnvoll (und für uns eine große Arbeitserleichterung), wenn Sie uns parallel zu Ihrer Überweisung unter Angabe des Buchungsdatums und des Betrags Ihre Adresse (bevorzugt per Fax 0234/5465180 oder E-Post Rationale.Verkehrspolitik@Arcor.de) mitteilen.

Stellungnahme der GRV zum DB-Börsengang und zur Integration der Eisenbahninfrastruktur

Vorwegnahme des Ergebnisses der Betrachtungen

- ⇒ Die Herauslösung der Infrastruktur (DB Netz AG, DB Station und Service AG, DB Energie GmbH) aus dem Systemverbund im Rahmen des avisierten Börsengangs der Deutschen Bahn AG ist in der Abwägung aller Umstände nicht vorteilhaft.
- ⇒ Zur Sicherstellung des Wettbewerbs „auf der Schiene“ (zwischen verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen) ist sie nicht erforderlich.
- ⇒ Für das eigentliche Ziel, höhere Verkehrsanteile auf die Schiene zu bringen, ist die Trennung unter manchen Aspekten sogar kontraproduktiv.
- ⇒ Die in der aktuellen Diskussion dominierenden Konzepte berücksichtigen nicht die Anforderungen von vernetzten System-Angeboten.
- ⇒ Der Schlüssel für eine höhere Verkehrsmenge der Eisenbahn liegt in anderen Feldern als dem Strukturmodell (Integration versus Trennung). Zu betrachten sind die politischen Rahmenbedingungen; erforderlich ist der Abbau von — insbesondere steuerlichen — Benachteiligungen der Bahn.
- ⇒ Der Börsengang der Deutschen Bahn AG als solcher ist weitestgehend unstrittig. Die GRV plädiert für die Beibehaltung der Integration des Netzes. Die entsprechende Grundsatzentscheidung sollte alsbald und ohne weitere Verzögerung getroffen werden.
- ⇒ Es muss dringend evaluiert werden, welche Auswirkungen jene Maßnahmen, die zur Förderung des Wettbewerbs getroffen wurden, auf vernetzte System-Angebote haben. (Zum Beispiel steht das vom Bundeskartellamt erzwungene einstufige Trassenpreissystem dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, entgegen.)
- ⇒ Darüber hinaus und parallel zu vorgenannter Evaluierung sind neue Konzepte zu entwickeln, um vernetzte System-Angebote zu stärken und so den Schienenverkehr insgesamt voran zu bringen. Als Instrument schlägt die GRV die Zertifizierung und hernach Privilegierung vernetzter System-Angebote im Schienenpersonenverkehr vor.

Hinweis: Die GRV möchte die Grundsatzentscheidung für den DB-Börsengang nicht verzögern. Die Vorschläge der GRV zu Änderungen im Trassenpreissystem sowie der Zertifizierung und Privilegierung vernetzter System-Angebote ändern den Unternehmenswert der Deutschen Bahn AG nicht. Die damit verbundenen Gesetzesänderungen können daher auch zeitlich nach der Grundsatzentscheidung (und vor dem tatsächlichen Börsengang) angegangen werden. Deswegen wird die GRV ihre detaillierten Vorschläge dazu erst im Laufe des Herbstes 2006 veröffentlichen.

Begründung

Eigentliches Ziel ist es, höhere Verkehrsanteile auf die Schiene zu bringen.

Der Wettbewerb „auf der Schiene“, zwischen verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), ist kein Selbstzweck, sondern Zweck um vorgenanntes Ziel zu erfüllen. Die dahinter stehende Idee erscheint plausibel: Um im Markt bestehen zu können, müssen sich die Anbieter von Verkehrsleistungen einerseits uneingeschränkt an den Bedürfnissen ihrer Kunden orientieren, andererseits kostengünstiger als die Konkurrenz produzieren.

Erste Erfahrungen mit dem Wettbewerb zwischen verschiedenen EVU sowohl im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch im Ganzzuggüterverkehr (GZGV) stimmen hoffnungsvoll.

Zu Denken geben muss indes, dass unter identischen Rahmenbedingungen (hinsichtlich des Infrastrukturzugangs wie im SPNV und im GZGV) im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und im Einzelwagengüterverkehr (EWGV) sich in den 12 Jahren seit der Bahnreform keine mit der Deutschen Bahn AG konkurrierenden EVU mit nennenswerten Marktanteilen etablieren konnten.

Dabei treten doch die positiven Wirkungen des Wettbewerbs größtenteils erst ein, wenn tatsächlich alternative Anbieter bereitstehen; die Wirkungen eines nur theoretischen („potenziellen“) Wettbewerbs sind eher gering. Solange sich die Konkurrenz jeweils auf Nischen des Marktes beschränkt, entstehen kaum wettbewerbsbedingte Verbesserungen im übrigen Angebot des dominierenden Anbieters. Zu denken geben muss weiterhin, dass nach dem vorliegenden Gutachten im Auftrag der Bundesregierung¹ selbst im Falle einer vollständigen Herauslösung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) aus dem DB-Konzern der Wettbe-

¹ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.); Bundesministerium der Finanzen (Hrsg.); Booz, Allen, Hamilton (2006): «Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz“»; Berlin.

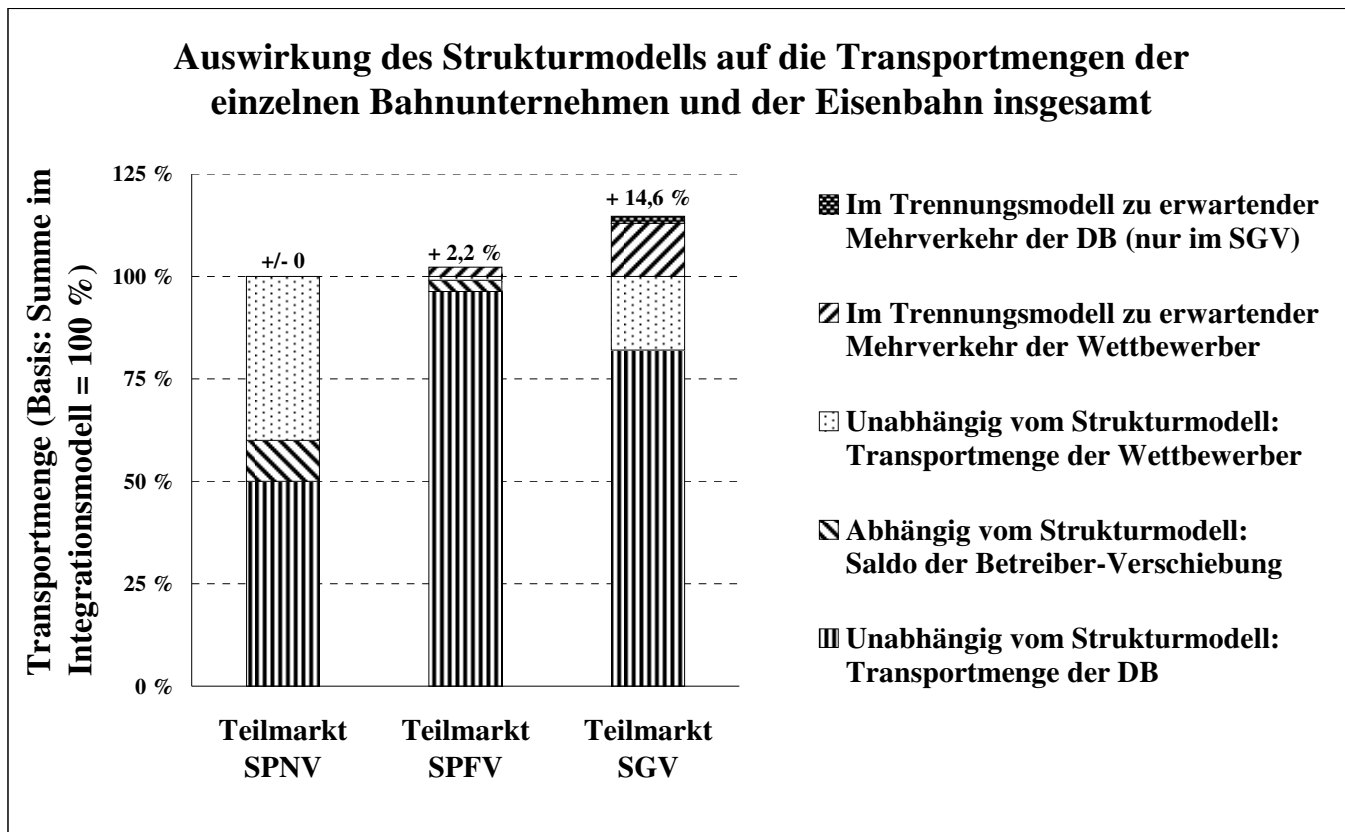
werb in diesen beiden Marktsegmenten nicht in Schwung kommen wird.

Leider quantifiziert das Gutachten nicht die Risiken, die sich aus einer Trennung ergeben könnten, sondern erwähnt diese nur verbal und dies auch nur teilweise.

Und selbst ein verstärkter Wettbewerb ist noch kein Garant für Mehrverkehr auf der Schiene, wie die Prognosen der Gutachter zur Transportmengenentwicklung im Eisenbahnwesen in den unterschiedlichen Strukturmodellen, differenziert nach drei Teilmärkten aufzeigen (der Schienengüterverkehr, kurz SGV, ist in den Daten leider nicht in GZGV und EWGV differenziert, im Text wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Wettbe-

werbseffekte weit überwiegend im GZGV zu erwarten sind).

Um die Prognosen zu veranschaulichen, haben wir Indexpunkte gebildet und als Basis (100 Prozent) die Transportmenge aller EVU zusammen im Integrationsmodell gewählt. Weiterhin beschränkt sich der Vergleich auf die Extremmodelle „Integration“ und „Trennung“ (die Gutachter konnten in den von ihnen betrachteten Zwischenstufen, insbesondere im so genannten „Eigentumsmodell“, keine nennenswerten verkehrlichen Vorteile gegenüber der Integration nachweisen, die Nachteile der Trennung treten jedoch in hohem Grade ein).



Quelle: Eigene Berechnung mit Daten aus dem Booz-Allen-Hamilton-Gutachten, Tabelle 21 (Management Zusammenfassung S. 38).

In den einzelnen Teilmärkten zeigt sich — mit Zeithorizont 2020, also sehr langfristig — mithin folgendes Bild:

⇒ Im SPNV gibt es lediglich Verschiebungen zwischen den Betreibern, wobei der Marktanteil der DB auf jeden Fall deutlich abnehmen wird. Der Umfang der Verkehrsleistung (in der Summe von DB und Wettbewerbern) und damit der Modal-Split der Schiene variiert zwischen den einzelnen Strukturmodellen nicht, die Werte sind auch zum heutigen Zustand konstant.

⇒ Im SPFV gibt es zwar fast eine Versechsfachung der Transportmenge der Wettbewerber, allerdings auf einem extrem niedrigen Niveau (Anstieg des Marktanteils von 1,0 Prozent auf 5,8 Prozent). Dieser Zuwachs kann den im zugrunde gelegten Gutachten prognostizierten Trend eines insgesamt rückläufigen Marktvolumens der Eisenbahn nicht einmal im Ansatz bremsen. Bezieht man das Risiko ein, dass durch eine Trennung die Qualität des DB-Fernverkehrs sinken wird, dann ergibt sich wahrscheinlich sogar ein negatives Bild: Wenn aufgrund trennungsbedingt schlechter werdender Betriebsqualität auch nur fünf Prozent der DB-Fernverkehrsfahrgäste auf

andere Verkehrsmittel umsteigen, wäre dies doppelt soviel wie der durch die Trennung zu erwartende Verkehrszuwachs!

⇒ Im SGV würde nach den Zahlen der Gutachter sogar die Transportmenge der DB vom Trennungsmodell leicht profitieren. Geringe Zuwächse der DB und signifikante Zuwächse der Wettbewerber der DB verstärken den im zugrunde gelegten Gutachten prognostizierten Trend eines wachsenden Marktvolumens der Eisenbahn. Allerdings müssen auch in diesem Segment die Risiken beachtet werden. Der EWGV steht aktuell schon auf einem sehr schwachen ökonomischen Fundament. Es muss davon ausgegangen werden, dass im Falle der Trennung durch die entfallenden Synergien im Konzern Deutsche Bahn AG die Rentabilitätsschwelle so stark und dauerhaft unterschritten wird, dass die vollständige Einstellung des EWGV der Deutschen Bahn AG droht. Da auch kein alternativer Betreiber in Sicht ist, bedeutet dies einen erheblichen Rückgang des SGV, der auch durch die Zuwächse im GZGV nicht kompensiert werden kann.

Aus der Perspektive des Kriteriums „vernetzte System-Angebote“ zeigt sich folgendes Bild:

- ⇒ Der GZGV ist kein vernetztes System-Angebot. Synergien aus größeren Netzen ergeben sich lediglich aus herkömmlichen Größeneffekten auf der Kostenseite („Skaleneffekte“, „Economics of scale“). Auf der Erlöseseite bestehen hingegen zwischen den einzelnen Zugleistungen keine mit vernetzten System-Angeboten vergleichbaren ökonomischen Wechselwirkungen.
- ⇒ Sowohl der SPNV als auch der SPFV sind vernetzte System-Angebote. Im SPNV stammen indes nur rund ein Drittel der Erlöse von den unmittelbaren Verkehrsnutzern (Fahrgästen), bei der Mehrzahl der von den Aufgabenträgern des SPNV (je nach Bundesland eine Institution des Landes oder kommunale Zweckverbände) im Wettbewerb vergebenen Aufträgen ist sogar der Erlös des Betreibers unabhängig von der Entwicklung des Fahrgastaufkommens („Bruttoverträge“).

Angesichts der insgesamt verhaltenen Auswirkung des Strukturmodells auf die Marktposition des Eisenbahnwesens muss klargestellt werden: Lediglich im SGV (genauer: im GZGV) könnte eine Herauslösung der Infrastruktur aus dem DB-Konzern überhaupt einen positiven Effekt bewirken; die Debatte um die Trennung macht überhaupt nur im SGV Sinn. Im Personenverkehr bringt die Trennung keine positiven Effekte; soweit Trennungsbefürworter eine Verbesserung des Angebots im SPFV versprechen (das ICE- und IC-Angebot der DB stellt viele verkehrspolitisch enga-

gierte Menschen bei weitem nicht zufrieden), muss dies ganz klar als Illusion identifiziert werden.

Es muss indes zur Kenntnis genommen werden, dass einerseits eine systematische Diskriminierung der Wettbewerber durch die DB (soweit es sich um den Infrastrukturzugang handelt) bislang nicht nachgewiesen wurde, das Regierungsgutachten im Trennungsmodell gleichwohl einen höheren Marktanteil der Wettbewerber ausweist als im Integrierten Modell. Die GRV vermutet als Ursache, dass für das Verhalten von Marktteilnehmern nicht die tatsächliche Situation ausschlaggebend ist, sondern deren Wahrnehmung. Dies gilt insbesondere bei Investitionsentscheidungen (und Eisenbahnfahrzeuge sind nun mal eine kapitalintensive „Veranstaltung“).

Um die im Trennungsmodell ausgewiesenen positiven Effekte dennoch zu erreichen, käme es daher vor allem darauf an, das Vertrauen der Wettbewerber in die Rahmenbedingungen zu stärken.

Konkrete Forderungen

Zur Stärkung des Eisenbahnwesens schlägt die GRV vor:

- ⇒ Auf eine Trennung ist zu verzichten, da den im SPNV und GZGV relevanten geringen Vorteilen im Wettbewerb erhebliche Nachteile im Betrieb vernetzter System-Angebote (relevant im SPFV und im EWGV) gegenüberstehen. Die mit der Integration des DB-Konzerns verbundene Kompetenz ist als Partner für die Bahnindustrie unverzichtbar.
- ⇒ Das „Eigentumsmodell“ (in der im Gutachten untersuchten Ausprägung) lässt keine relevanten verkehrlichen Vorteile gegenüber der Integration erkennen, löst aber bereits einen Großteil der mit einer Trennung verbundenen Nachteile aus. (Womöglich kann eine abgemilderte Variante des Eigentumsmodells die Nachteile minimieren, zum Beispiel durch eine Beschränkung auf Grundstücke oder ein erst in der Zukunft wirksam werdendes Rückkaufsrecht des Bundes an den Grundstücken.)
- ⇒ Zur Sicherung der Vorteile, die der Wettbewerb im GZGV und im SPNV bringt, sind andere Maßnahmen zu ergreifen, welche die offenkundig bestehenden psychologischen Sorgen hinsichtlich des diskriminierungsfreien Netzzugangs ausräumen.
- ⇒ Im EWGV und im SPFV hat der Wettbewerb zwischen verschiedenen EVU in der Vergangenheit keine vorzeigbaren Erfolge gebracht und lässt auch für die Zukunft keine erwarten. Zur Stärkung des Eisenbahnwesens sind in diesen beiden Teilmärkten die für die Fiktion Wettbewerb getroffenen Restriktionen aufzuheben.

- ⇒ Zur Verbesserung der Transparenz sollen die EIU des DB-Konzerns (DB Netz AG, DB Station und Service AG sowie DB Energie GmbH) zu einem Unternehmen fusioniert werden.
- ⇒ Die hohe Akzeptanz der Eisenbahn in der Bevölkerung hat einen Grund in den geringen Schadstoffemissionen am Ort der Verkehrsabwicklung. Dieser Vorteil darf nicht durch Suboptimierungen im Traktionseinsatz gefährdet werden. Auf den elektrifizierten Strecken ist grundsätzlich mit elektrischem Antrieb zu fahren. Die Fixkosten des elektrischen Bahnbetriebs sind daher (unabhängig von der konkret gewählten Traktionsart) in den Trassenpreis der Strecke einzurechnen, lediglich die variablen Kosten sind entsprechend dem tatsächlichen Verbrauch abzurechnen.
- ⇒ Das Trassenpreissystem ist so weiter zu entwickeln, dass es für die DB Netz AG Anreize für einen bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur (Beseitigung von Kapazitätsengpässen, welche die Qualität beeinträchtigen) und für alle EVU Anreize für Mehrverkehr schafft.

Ergänzende Empfehlungen für den SGV

Relevant hinsichtlich des Wettbewerbs zwischen EVU ist der GZGV. Die Sorge der Wettbewerber der DB, dass sie beim Integrationsmodell diskriminiert werden könnten, ist unabhängig von der tatsächlichen (nachweisbaren) Situation sehr ernst zu nehmen, weil nicht die objektive Situation, sondern die subjektive Empfindung über unternehmerisches Engagement entscheidet (Stichwort Investitionsentscheidungen). Mit anderen Worten: Ohne Vertrauen in die Fairness beim Infrastrukturzugang kann sich der GZGV nur gehemmt entwickeln.

Von den einschlägigen Verlautbarungen der Wettbewerber der DB im GZGV erscheinen der GRV vier Aspekte relevant:

1. Das Wissensvorsprung, der in einem integrierten DB-Konzern konzentriert ist.
2. Die Investitionsprioritäten und die Instandhaltungsintensität der DB Netz AG.
3. Die Kalkulation der Wegegeltel.
4. Die Vergabe der einzelnen Zugtrassen, eingebettet in der Konzeption des Netzfahrplans; hierin steht auch die Sorge, dass über den Prozess der Trassenanmeldung die DB-Transportsparte Kenntnis von Akquisitionen ihrer Wettbewerber erhalten und mit diesem Wissen gezielt die verladenden Kunden ansprechen könnte.

Zu 1.: In der Tat, es ist das wichtigste Argument für die Integration, dass ganzheitliches eisenbahnspezifisches

Fachwissen gepflegt wird. In Einzelfällen kann ein solches Fachwissen auch Auswirkungen auf den Wettbewerb zwischen EVU haben. Aber was sind die Alternativen? Bei einer Herauslösung der Infrastruktur aus dem DB-Konzern würde es verloren gehen, ohne dass es jene Wettbewerber der DB, welche reine EVU sind, hinzugewinnen; im internationalen Wettbewerb würden sich nur Vorteile für die bisherigen Staatsbahnen ergeben, welche weiterhin sowohl EVU als auch EIU sind. Zudem profitieren vom Wissen eines großen Anbieters stets auch kleinere Wettbewerber.

Zu 2. und 3.: Im GZGV gibt es keine strukturell bedingte Segmentierung, nach der sich Relationen identifizieren lassen, in denen die DB-Güterverkehrssparte einen Marktvorsprung gegenüber anderen EVU hat. Insofern ist es einem integrierten DB-Konzern nicht möglich, Investitionen gezielt zugunsten eigener GZGV zu tätigen oder Trassenpreise entsprechend zu kalkulieren. Womöglich geht es bei diesen Sorgen allerdings auch um die ausgewogene Verteilung von Ressourcen (sowohl investiv als auch operativ bei der Zuteilung von Fahrplantrassen) auf die Teilmärkte GZGV, EWGV, SPFV und SPNV. Zu beachten ist, dass in dieser Frage von der Mehrzahl der mit der DB konkurrierenden EVU keine objektive Sicht zu erwarten ist; schließlich ist für EVU, welche nur im GZGV und/oder im SPNV tätig sind, jede Investition in den EWGV oder den SPFV — aufgrund der begrenzten Budgets — eine entgangene Investition in die von ihnen selbst benötigte Infrastruktur. Mehr Objektivität ist — neben der Präsenz eines integrierten DB-Konzerns in allen Teilmärkten — von der festgeschriebenen Mehrheitsbeteiligung des Bundes am integrierten DB-Konzern zu erwarten. Darüber hinaus hat der Bund über das vorgesehene Instrument der „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen“ einen erheblichen Einfluss auf eine ausgewogene Verteilung der Investitionen. Zur Verbesserung der Transparenz empfiehlt die GRV, dass der Bund den Netzzustandsbericht so strukturiert, dass das Gesamtnetz in unterschiedliche Klassen entsprechend ihrer überwiegenden Nutzung (Teilmärkte GZGV, EWGV, SPFV und SPNV) unterteilt wird und damit eine differenzierte Interpretation möglich wird.

Zu 4.: Nach unserem Dafürhalten ist die Neutralität der Trassenvergabe der größte berechtigte Einwand. In der Wirkung relevant ist er nur im GZGV. Da die Komplexität der Fahrplankonstruktion im GZGV von allen Teilmärkten am geringsten ist, erscheint es möglich, hier einen neutralen „Zwischenhändler“ einzuschalten: Eine Treuhandstelle nähme die Trassenwünsche aller EVU entgegen und könnte auf der Basis eigener Marktkenntnis einige zusätzliche Fahrplantrassen für unterjährig zu erwartende Neuverkehre bestellen. Die Treuhandstelle könnte beim Bund (zum Beispiel bei der

Netzagentur, beim Eisenbahnbundesamt EBA oder im Bundesverkehrs- oder wirtschaftsministerium) angesiedelt werden. Noch besser geeignet erscheint — wegen der Nähe zur verladenden Wirtschaft — eine Trägerschaft bei einem Spitzenverband der Wirtschaft, zum Beispiel dem Deutschen Industrie- und Handelskammertag DIHK. Sofern — in der Art mehrjähriger Rahmenverträge — so genannte „Großvaterrechte“ begründet werden, sind diese an die konkrete Transportaufgabe und nicht an das EVU zu knüpfen (wenn sich ein Verloader für einen Wechsel des EVU entscheidet, geht die Fahrplantrasse mit!).

Um Anreize für Mehrverkehr auf der Schiene zu schaffen, ist auch im GZGV ein mehrstufiges Trassenpreissystem anzustreben. Hinsichtlich Details sei auf das separate Konzept der GRV verwiesen (siehe voriger Abschnitt).

Im EWGV hat der Wettbewerb zwischen verschiedenen EVU bisher keine nennenswerte Bedeutung erlangt. Deshalb ist in diesem Teilmarkt (ebenso wie im SPFV) zu überprüfen, ob zur Ermöglichung des Wettbewerbs getroffene Restriktionen womöglich das Eisenbahnwesen stärker belasten als der Wettbewerb Nutzen stiftet. Konkret ist die Wirkung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Rangierbahnhöfen zu untersuchen. „Europarechtliche Sachzwänge“ sind eine nicht zu akzeptierende Ausrede: Das Europarecht entwickelt sich kontinuierlich weiter. Der Einfluss Deutschlands darauf ist groß. Und gute Argumente werden auch die Europäische Kommission überzeugen. Sofern die mit einer Lockerung der Restriktionen einhergehende größere Handlungsfreiheit der DB-Güterverkehrssparte Mehrverkehr auf der Schiene ermöglicht, muss dies Vorrang vor theoretischen Wettbewerbsideen haben, die sich in der Praxis nicht in Bahntransporten widerspiegeln.

Ergänzende Empfehlungen für den SPFV

Der Wettbewerb zwischen verschiedenen EVU im SPFV leistet keinen Beitrag, um den Marktanteil des Eisenbahnverkehrs im Personenfernverkehr signifikant zu erhöhen. Auch der Wunsch vieler verkehrspolitisch engagierter Menschen nach einem besseren ICE- und IC-Zugangebot wird von einem solchen Wettbewerb nicht erfüllt.

Deswegen ist zu hinterfragen, was dieser Wettbewerb bringt. Der Verzicht auf einen Wettbewerb im SPFV zwischen mehreren EVU bedeutet ja keinesfalls, dass die DB Fernverkehr AG ein Monopol bekäme. Tatsächlich steht das SPFV-Angebot der Deutschen Bahn AG in massivem Wettbewerb mit Auto und Flugzeug. Die jedem Wettbewerb zugeschriebenen positiven Aspekte

(bessere Qualität und günstigerer Preis) werden durch den Wettbewerb mit Auto und Flugzeug in viel stärkerem Maße bewirkt als durch einen minimalen Marktanteil alternativer Anbieter auf der Schiene („was juckt es die Eiche, wenn sich eine Wildsau an ihr reibt?“).

Ein zweistufiges Trassenpreissystem wäre zwar nicht wettbewerbskonform, würde aber viele wünschenswerte ICE- und IC-Fahrten, die unter den heutigen Bedingungen für die DB Fernverkehr AG wirtschaftlich nicht darstellbar sind und deswegen nicht angeboten werden, über die Rentabilitätsschwelle anheben. Die GRV rechnet damit, dass nach Wiedereinführung eines zweistufigen Trassenpreissystems im SPFV 10 bis 15 Prozent mehr Fernzüge im Kursbuch stehen würden — der Effekt wäre mithin ein Vielfaches dessen, was mittels Wettbewerb zwischen EVU im SPFV erreichbar wäre!

Der positive Effekt eines zweistufigen Trassenpreissystems könnte verstärkt werden durch eine verkehrs- und steuerpolitische Privilegierung von vernetzten Systemangeboten. Vernetzte Systemangebote in diesem Sinne sind gekennzeichnet durch eine mehrmalige Bedienung pro Tag, abgestimmte Anschlüsse zwischen den einzelnen Zügen (einschließlich einem Konzept zur Sicherstellung der Transportkette bei etwaigen Zugverspätungen, zum Beispiel durch Abwarten von Anschlusszügen) und ein Tarifsystem, welches andere vernetzte Systemangebote nicht untergräbt. Die Privilegierung könnte liegen in einer Mehrwertsteuerermäßigung (7 Prozent anstatt 19 Prozent ab 2007) sowie einem in die Eisenbahninfrastrukturnutzungsverordnung aufzunehmenden Vorrang bei der Trassenvergabe und in der Betriebsabwicklung (die Privilegierung der vernetzten Systemangebote löst die besondere Berücksichtigung „vertakteter Verkehre“ und die Mehrwertsteuerermäßigung im Nahverkehr ab).

Ergänzende Empfehlungen für den SPNV

Die Ausführungen zu den Vorteilen eines zweistufigen Trassenpreissystems gelten im Grundsatz auch im SPNV. Obwohl die Untersagung des zweistufigen Preismodells im „TPS 98“ der DB durch das Bundeskartellamt von Wettbewerbern der DB im SPNV initiiert war, sollte auf die Vorteile eines zweistufigen Trassenpreissystems nicht leichtfertig verzichtet werden. Das Modell einer „virtuellen Infracard“, wie sie in einem Gutachten im Auftrag von Wettbewerbern der DB vorgeschlagen wurde² löst die Probleme eines einstufigen Trassenpreissystems nur bedingt. Auf den SGV und den SPFV ist das Modell nicht übertragbar, weil

² Ewers, Hans-Jürgen; Ilgmann, Gottfried (2000): «Trassenpreissystem der Deutschen Bahn AG (TPS 98)»; Gutachten im Auftrag der DEG-VerkehrsgmbH und der Hessischen Landesbahn GmbH; Berlin und Hamburg.

für den Fixpreisanteil immer noch eine Aufteilung auf die einzelnen Unternehmen erforderlich wäre.

Als Königsweg erscheint der GRV hingegen die Übertragung der Zuständigkeit für die Trassenbestellung im SPNV von den EVU auf die Aufgabenträger (Besteller). Damit würden nicht nur sämtliche Befürchtungen, eine in den DB-Konzern integrierte DB Netz AG könnte Wettbewerber der DB diskriminieren vollumfänglich ausgeräumt. Das Risiko der DB Netz AG des Erlösausfalls durch Insolvenz eines EVU wäre beseitigt. Und nicht zuletzt könnte die bereits gelebte Praxis von langjährigen „Bestellgarantien“ vor Investitionen in ausschließlich dem SPNV dienenden Strecken und Anlagen in die formale Struktur der Zuständigkeiten integriert werden; dies gilt ebenso für jene Gleitklauseln, mit welchen EVU ihre Infrastrukturkosten direkt an die Besteller durchreichen können. Zur Umsetzung dieses Vorschlags reicht eine Öffnungsklausel in der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung, welche es DB Netz AG und Aufgabenträger gestattet, vom „allgemeinen“ Trassenpreissystem abweichende Nutzungsverträge zu schließen.

Wenn es im Eisenbahnwesen allgemein als richtig anerkannt wird, dass ein Betrieb „aus einem Guss“ (EIU und EVU vereint) Vorteile gegenüber einer Trennung hat, dann gilt dies auch für den SPNV, insbesondere auf jenen Zweigstrecken, auf denen kein oder kaum SPNV und/oder SGV stattfindet. Im Rahmen der neu vorgesehenen Vereinbarungen zwischen Aufgabenträgern und DB Netz AG sollten daher verstärkt komplette Strecken verpachtet werden.

Ergänzender Hinweis: Uns erscheinen die (von den Gutachtern in allen Modellen) angenommenen Einsparpotenziale der öffentlichen Haushalte durch intensiveren Wettbewerb im SPNV zu optimistisch. Die Annahmen beruhen offenkundig auf der Extrapolation von Erfahrungen bisheriger Ausschreibungen. Dabei bleiben (mindestens) zwei wichtige Aspekte unbeachtet. Einerseits sind die bislang ausgeschriebenen Teilnetze nicht repräsentativ für den gesamten SPNV; es wurden überproportional Strecken mit eher mäßigem Fahrgastaufkommen und eher einfachen Betriebsverhältnissen ausgeschrieben; über das Preisniveau im Wettbewerb von komplexeren Teilnetzen mit hohem Fahrgastaufkommen liegen noch nicht genügend Erfahrungswerte vor. Andererseits sind viele Bieter noch nicht hinreichend der geschäftlichen Risiken sensibilisiert; die Risiken sind daher häufig unterkalkuliert³. Auf Dauer (mit zunehmender Erfahrung aller Bieter) dürfte daher das Preisniveau im Wettbewerb wieder ansteigen. Deshalb ist zumindest hinsichtlich der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes dringend zu

³ Beck, Arne (2006): «Der Fluch des Gewinners : Verlust- und Insolvenzgefahren beim Gewinn einer Ausschreibung von Verkehrsleistungen — Beispiele aus dem In- und Ausland», in Der Nahverkehr, Heft 4/2006, S. 29-33

empfehlen, mögliche zukünftige Einsparpotenziale sehr sorgfältig zu validieren.

Erörterung weiterer Argumente

WIRD MIT DEN (FÜR DEN BÖRSENGANG VORAUSGESETZTEN) JÄHRLICHEN ZAHLUNGEN DES BUNDES AN DIE DB AG, DIE ALS ZUSCHUSS ZUM UNTERHALT DES BESTANDSNETZES DEKLARIERT SIND, DIE DIVIDENDE AUS STEUERMITTELN BEZAHLT?

Tatsächlich gehen diese Zuwendungen nicht in die Bücher der DB Netz AG ein. Der Grund für diesen Zahlungsbedarf ist schließlich, dass die DB Netz AG nicht genügend Trasseneinnahmen erwirtschaftet, um die Abschreibungen auf diese (Re-) Investitionen zu bedienen. Der Gewinn aus der Infrastruktursparte ist durch die Eisenbahn-Infrastruktur-Benutzungsverordnung gleichzeitig „auf ein übliches Maß“ beschränkt. Der Bund als Eigner von mindestens 51 Prozent der DB-Aktien hat zudem genügend Einfluss, diese Beschränkung durchzusetzen. Von diesen Zahlungen profitieren daher sämtliche EVU, die das DB-Streckennetz befahren, nicht aber die DB Netz AG. Außerdem wird nur durch den Börsengang mit Netz (ein separater Börsengang des Netzes erscheint der GRV politisch nicht realistisch) zusätzliches Kapital auch für die Infrastruktur akquiriert; wenn die Eisenbahninfrastruktur vollständig staatlich bleibt, wird sie dauerhaft unter Kapitalmangel leiden.

DER BUNDESRECHNUNGSHOF KRITISIERT IN EINER EXPERTISE⁴ (UNTER ANDEREM) EINERSEITS, DASS GEMÄSS DER ANSTEHENDEN LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG DIE KOMPETENZ DER ZUSTÄNDIGEN BUNDESBEHÖRDEN (NEBEN DEM BUNDESRECHNUNGSHOF DAS EISENBAHNBUNDESAMT) FÜR DIE ÜBERWACHUNG DER KORREKTEN MITTELVERWENDUNG ABGELÖST WERDEN SOLL DURCH DIE BESTÄTIGUNG EINES WIRTSCHAFTSPRÜFERS ÜBER DIE ZWECKENTSPRECHENDE MITTELVERWENDUNG, IN VERBINDUNG MIT QUALITÄTSKENNZAHLEN ÜBER DEN ZUSTAND DES SCHIENENNETZES.

Mit der Bahnreform (Zusammenführung von Bundes- und Reichsbahn und Umwandlung in eine Aktiengesellschaft 1994) ist die Kameralistik abgelöst worden durch das Prinzip der Ergebnisverantwortung. Wäre die Kameralistik in der Praxis erfolgreicher als die Ergebnisverantwortung, gäbe es keinerlei Debatte über die Privatisierung von bisher öffentlichen Unternehmen. Somit ist es ein Widerspruch, privatisierte ehemalige Staatsunternehmen nach kameralistischen Kriterien bewerten zu wollen. Und während bei vom Bundesrechnungshof aufgedeckten Unkorrektheiten in Behör-

⁴ Bundesrechnungshof (2006): «Zur Finanzierung der Bundesschienenwege»; Bericht nach § 99 Bundeshaushaltsordnung.

den niemand dem Staat den entstandenen Schaden ersetzt, soll bei Nichteinhaltung von Verwaltungsvorschriften (unabhängig davon, ob dem Staat ein Schaden oder gar ein Nutzen entstanden ist) im Zweifelsfall eine börsennotierte DB AG Zuwendungen zurückerstatten, das heißt für von vornherein unternehmerisch unwirtschaftliche Investitionen eigenes Kapital einsetzen? Ein solches Finanzrisiko kann wohl kein Unternehmen eingehen. Und wir stellen die Frage, ob es dem Bundesrechnungshof in diesem Punkt ausschließlich um den optimalen Einsatz von Steuergeldern geht. Denn: Der Einsatz von Wirtschaftsprüfern ist ein Präzedenzfall für die Privatisierung von Aufgaben des Bundesrechnungshofs, mit langfristig entsprechenden Konsequenzen auf Stellenplan und Karrierechancen der Mitarbeiter.

ANDERERSEITS BEMÄNGELT DER BUNDESRECHNUNGSHOF, DASS IN DER VERGANGENHEIT WIE IN DER ZUKUNFT BEIM BESTANDSNETZ KEINE KOSTEN-NUTZENBEWERTUNG FÜR DEN EINSATZ VON STEUERGELDERN ANGEWANDT WIRD, WIE SIE BEI INFRASTRUKTURERWEITERUNGEN (NEUBAUTEN) SELBSTVERSTÄNDLICH SEI.

Dieser Hinweis ist berechtigt! Angesichts begrenzter Budgets im Staatshaushalt und fehlender Eigenwirtschaftlichkeit so mancher Infrastruktur erscheint es auch der GRV erforderlich, dass die im Staat die Entscheidungen fällenden Abgeordneten sich bewusst werden, welche Infrastruktur sie wollen. Es muss unbedingt vermieden werden, dass eine Behörde oder eine staatlich geliebene Netz-AG weiterhin in Infrastrukturen investieren, deren verkehrswirtschaftlicher Hintergrund weggefallen ist und für deren Weiterbetrieb es auch keine bewusste politische Mehrheit gibt. Dieses Risiko besteht unseres Erachtens hauptsächlich, falls die DB AG ohne Infrastruktur an die Börse gehen sollte.

IM RAUM STEHT WEITERHIN DIE SORGE, DASS NACH EINER (TEILWEISEN) PRIVATISIERUNG DER INFRASTRUKTUR PRIVATE KAPITALGEBER EIN FAUSTPFAND IN DIE HAND BEKÄMEN, DEN STAAT ZU ERPRESSEN, WENN DIESER EINE INFRASTRUKTUR AUSGEBAUT BEKOMMEN MÖCHTE UND DIE KAPITALEIGNER IN KENNTNIS EINES STARKEN POLITISCHEN WUNSCHES DANN „MONDPREISE“ VERLANGEN.

Auch diese Sorge erscheint der GRV unbegründet, denn über die Investitionen nach dem Bundesverkehrswegeplan, über die genannten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen sowie in seiner Eigenschaft als Mehrheitseigner hat der Bund mehr als genügend Einfluss. Auch die Aufgabenträger des SPNV sind nicht „dem Wohlwollen des EIU ausgeliefert“. Mit dem Vorschlag der GRV zur Positionierung der Aufgabenträger des SPNV als Einkäufer der Fahrplantrassen (anstelle der den SPNV fahrenden EVU) sind sie größ-

ter Kunde der Eisenbahninfrastruktur und haben damit eine so starke Marktmacht, dass ohne ihre Aufträge die Existenz der EIU gefährdet ist. Wenn die Aufgabenträger ausschließlich oder überwiegend im SPNV genutzte Strecken pachten möchten (anstatt einzeln Fahrplantrassen einzukaufen), wird sich diesem Wunsch die DB Netz AG nicht entziehen können.

ES IST IMMER WIEDER ZU HÖREN, DIE TRASSENPREISE FÜR DEN SPNV SEIEN ÜBERHÖHT (ODER MIT ANDEREN WORTEN, ES FÄNDE ÜBER DIE TRASSENPREISE EINE QUERSUBVENTIONIERUNG DES SPFV UND/ODER SGV STATT).

In der Tat bestehen angesichts der sehr hohen Fixkosten von Eisenbahninfrastruktur breite Interpretationsspielräume, welchen Finanzierungsbeitrag die einzelnen Verkehrsarten beisteuern sollen. Der Vergleich mit der Kalkulation von „Kuppelprodukten“ im Sinne der wirtschaftswissenschaftlichen Literatur ist zwar nicht ganz korrekt, weil das Verhältnis von SPNV, SPFV und SGV nicht zwangsläufig fix ist (im Gegensatz zur Schlachtung eines Schweins, bei der sowohl Filet als auch Schinken anfällt), die methodischen Herausforderungen sind aber durchaus ähnlich. In Deutschland hatte man sich schon bei der Bahnreform für ein Modell entschieden, in welchem der SPNV einen verhältnismäßig hohen Finanzierungsbeitrag zu leisten hat. Dadurch hat der SPNV eine sehr starke Position auf dem Schienennetz (auf überlasteten Streckenabschnitten bremst der SPNV nicht selten solitäre Fahrlagen des SPFV sowie den SGV aus). Von den vergleichsweise hohen Trassenpreisen im SPNV ist der Wettbewerb indes überhaupt nicht betroffen, denn sie fallen für alle SPNV-EVU in derselben Höhe an. Auch die Aufgabenträger sind nicht wirklich betroffen, denn die Regionalisierungsmittel des Bundes wurden auf einen notwendigen Zuschussbedarf für ein bestimmtes Verkehrsangebot geeicht. Bei den Revisionen der Höhe der Regionalisierungsmittel fließen die Infrastrukturnutzungsentgelte vollumfänglich ein.

Die GRV erlaubt sich den Hinweis, dass bei einer geringeren Beteiligung des SPNV an der Finanzierung der Fixkosten der Eisenbahninfrastruktur die Nutzungsentgelte nur auf den auch im SPFV und SGV stark genutzten Strecken sinken würden. Der Zuschussbedarf für den SPNV auf schwächer ausgelastete Zweigstrecken würde relativ (insbesondere wenn man ihn auf die Nachfrage — Personenkilometer — und nicht auf die Angebotsmenge — Zugkilometer — bezieht) zu den stärker ausgelasteten Stammstrecken steigen.

Beitrittserklärung zur GRV (Kopiervorlage)

Bitte kopieren (oder heraustrennen) und einsenden an die GRV, Postfach 101403, 45014 Essen

Frau / Herr

Vorname _____

Name _____

Straße / Postfach _____

PLZ und Ort _____

Ich beantrage die Aufnahme in die GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Ort und Datum _____

Unterschrift _____

Der Mitgliedsbeitrag beträgt 40 Euro pro Jahr. Die GRV ist als gemeinnützig anerkannt; Beiträge und Spenden sind daher steuerlich abzugsfähig (die GRV erstellt unaufgefordert Zuwendungsbestätigungen für das Finanzamt).

Weitere (freiwillige) Angaben:

Telefon _____

Fax _____

E-Post _____

Geburtsdatum _____

Beruf _____

Firma _____

Verkehrspolitik der EU

EU Budget 2007 bis 2013 genehmigt

Nach den Beschlüssen des Rates am 15. Mai und des Parlamentes zwei Tage später, ist das Budget für 2007 bis 2013 mit 864 Milliarden Euro genehmigt. Von den darin enthaltenen zusätzlichen 4 Milliarden entfallen 500 Millionen auf die Transeuropäischen Netze, denen nun 8,01 Milliarden Euro zur Verfügung stehen; dies ist nur gut ein Drittel des von der Kommission ursprünglich vorgeschlagenen Betrages.

Mehr Geld für Europäische Schieneninfrastruktur nötig

Bei der Bahnkonferenz EuroRail 2006 anfangs des Jahres in Brüssel, kritisierte Luc Aliadiere, Generaldirektor des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC, die zu niedrigen Mittel für die Infrastruktur. Nach Aliadiere reichen sie in vielen Ländern nicht einmal aus, um das vorhandene Netz Instand zu halten. Jean Arnold Vinois (bis April in der Kommission für Eisenbahn verantwortlich) beklagte das mangelnde Interesse der Mitgliedsstaaten an einer Finanzierung von Infrastrukturvorhaben durch die Europäische Union: die Reduzierung der Mittel auf nur noch rund ein Drittel.

Erfreulicherweise will die Europäische Investitionsbank (EIB) zukünftig verstärkt die TEN unterstützen und die Risiken in den ersten Betriebsjahren über ein TEN-Garantieinstrument absichern. Im vergangenen Jahr hat die EIB Verkehrsdarlehen in Höhe von 7,4 Milliarden Euro unterzeichnet, davon entfielen 42 Prozent auf den Schienenverkehr und 38 Prozent auf den Straßenverkehr.

Als Fortschreibung der TINA Guidelines hat die EIB bereits zu Beginn 2005 einen Leitfaden für sozioökonomische Bewertungen verschiedener Infrastrukturvorhaben der Bahn veröffentlicht (RAILPAG: Railway Project Appraisal Guidelines). Bei den Entscheidungen über Projekte soll durch Berücksichtigung der externen Kosten auf die Umwelt Rücksicht genommen werden. Als Beispiel für externe Kosten zitiert RAILPAG die europäischen Durchschnittswerte aus der Studie „Externe Kosten des Verkehrs; INFRAS, IWW, 2004“.

RAILPAG gibt es in englisch und französisch:

www.railpag.com

Papierkopien können angefordert werden:

infodesk@railpag.com

Karel van Miert für Brenner-Basistunnel

Im Juni 2005 waren sechs hochrangige Persönlichkeiten zu Koordinatoren für die prioritären europäischen Achsen ernannt worden. Das Komitee für Verkehr und Tourismus des Europäischen Parlamentes hörte am 02. Mai 2006 als letzten Karel van Miert an, verantwortlich für das prioritäre Projekt 1: Berlin – Palermo. Nach den Mittelkürzungen im EU-Budget forderte er erhöhte Anstrengungen der Mitgliedsstaaten bei der Finanzierung. Van Miert gab dem Brenntunnel mit seinen Zulaufstrecken die größte Priorität.

Am 05. Mai wurde die Finanzierungsvereinbarung für den Probestollen von den Verkehrsministern Italiens und Österreichs sowie dem EU Verkehrskommissar unterzeichnet. Das Auffahren des mit 430 Millionen Euro veranschlagten Pilotstollen konnte damit am 30. Juni beginnen, die EU finanziert 50 Prozent.

Zwischenbilanz des Weißbuchs Verkehr

Das Weißbuch vom September 2001 soll in Europa ein nachhaltiges Verkehrssystem ermöglichen, es basiert auf drei Säulen:

- Marktöffnung, Wettbewerb
- Fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern
- Moderne Eisenbahninfrastruktur.

Es wurden Strategien für den Verkehr im Allgemeinen, und die Bahn im Besonderen präsentiert. Um eine Verkehrsverlagerung zur Schiene zu unterstützen wurde auch die Internalisierung der externen Kosten verlangt. Der Zuschuss der Kommission zur Infrastruktur der Transeuropäischen Netze (TEN) wurde von 10 auf 20 Prozent erhöht.

Ende Juni hat die Kommission ihre Zwischenbilanz zum Weißbuch vorgelegt. Der Bericht stärkt die Bedeutung des Schienenverkehrs in Europa als sicherstes und umweltfreundlichstes Verkehrsmittel. Der Zwischenbericht betont die Notwendigkeit, besonders in städtischen Gebieten verstärkt auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie die Schiene zu setzen. Ebenfalls verstärkt gefördert werden soll der Fernverkehr auf der Schiene: Die EU hält an ihrem Vorhaben fest, die prioritären Projekte bei den Transeuropäischen Netzen zu finanzieren, von denen die meisten Schienenprojekte sind. Zur Entlastung der überlasteten Korridore auf der Straße wird ein spezielles Programm zur Förderung des Schienengüterverkehrs in Aussicht gestellt.

Die Kommission geht bis 2020 von einem sinkenden Marktanteil der Schiene aus. Das ist unverständlich, zumal sie in ihrem Bericht feststellt, dass der Abwärtstrend auf der Schiene gestoppt und in mehreren europä-

ischen Staaten bereits ein Wachstumspfad eingeschlagen ist.

Die GRV bedauert, dass bei der Internalisierung der externen Kosten bisher kein Fortschritt erzielt wurde. Faire Wettbewerbsbedingungen und der Infrastrukturausbau werden der Schiene höhere Marktanteile ermöglichen.

Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets

Anfang Mai hat die Europäische Kommission einen Bericht über die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets vorgelegt. Der Bericht zeigt, dass beim rechtlichen Rahmen große Fortschritte gemacht wurden, andererseits ist die Umsetzung in mehreren Mitgliedsländern noch nicht abgeschlossen.

Johannes Ludewig, Exekutivdirektor der CER (Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften) kommentierte diesen Bericht: „Es wird deutlich, dass in den Ländern, wo sich die Bahnen relativ früh auf die Marktöffnung vorbereiteten, der Bahnsektor heute eine ermutigende Entwicklung zeigt, während Bahnen, die später begannen, sich den Erfordernissen des ersten Eisenbahnpakets anzupassen, oft noch ihre Effizienz und Produktivität erhöhen müssen. Im vergangenen Jahrzehnt gab es in Europa sehr verschiedene Ansätze bei der Bahnreform. Als Ergebnis sehen wir heute einen sehr aktiven Wettbewerb sowohl in Märkten mit integrierten Bahnunternehmen, als auch in Märkten mit einer organisatorischen Trennung zwischen Infrastruktur und dem Bahnbetrieb.“

Kommission genehmigt deutsche Beihilfe zum Bau von Terminals für den kombinierten Verkehr

Die Europäische Kommission hat im Februar beschlossen, keine Einwände gegen die deutsche Beihilferegelung für den Bau von Terminals des kombinierten Verkehrs zu erheben. Es handelt sich um die Verlängerung einer von der Kommission bereits 2002 genehmigten Regelung.

Durch diese Beihilferegelung wurde die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs erheblich gesteigert. Das über deutsche Terminals abgewickelte Verkehrsaufkommen im kombinierten Verkehr Straße/Schiene und Straße/Binnenschifffahrt soll bis 2008 um 45 Prozent zunehmen. Um für diesen Anstieg gerüstet zu sein, beabsichtigen die deutschen Behörden die weitere Förderung der Nutzung von Schienenverkehr und Binnenschifffahrt. Die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und Binnenschifffahrt-

wege ist im Interesse der Gemeinschaft und steht im Einklang mit der europäischen Verkehrspolitik.

Rail4Chem darf nach Frankreich

Im Februar hat das französische Verkehrsministerium der deutschen Rail4Chem GmbH das Sicherheitszertifikat für die 8 Kilometer lange Strecke von Neuenburg ins französische Bantzenheim erteilt. Damit kann das Unternehmen jetzt im Kundenauftrag Verkehre nach Frankreich aufbauen. Langfristig werden auch französische Binnenverkehre angestrebt. Gegenüber der DVZ beklagte der Rail4Chem-Geschäftsführer Matthias Raith, dass Frankreich ausländischen Bahnunternehmen nicht die gleichen Verkehrsmöglichkeiten einräumt wie der SNCF.

Weitere Sicherheitszertifikate besitzen Veolia Transport (Saarland – Lothringen und Baden-Württemberg – Elsass), Euro Cargo Rail (Tochter der britischen EWS; einige Strecken von Calais aus geplant). Daneben gibt es Anträge der belgischen und luxemburgischen Bahnen SNCB und CFL.

Offiziell steht in Frankreich seit 01. April 2006 auch der nationale Güterverkehr der Konkurrenz offen, neun Monate früher als in den anderen EU Staaten. Die Kommission hatte den früheren Termin zur Bedingung gemacht, um die Sanierungsbeihilfe in Höhe von 1,5 Millionen Euro für Fret SNCF zu genehmigen.

Marco Polo II verabschiedet

Mit großer Mehrheit hat das Europäische Parlament am 17. Mai Marco Polo II verabschiedet; die noch ausstehende Genehmigung des Rates gilt als sicher. Damit kann das Programm am 01. Januar 2007 in Kraft treten mit einer Laufzeit bis Ende 2013. Insgesamt 400 Millionen Euro stehen zur Unterstützung der Verlagerung von Straßengüterverkehr zur Schifffahrt und zur Schiene sowie zur Verkehrsvermeidung zur Verfügung. Marco Polo II ist auch in Nachbarländern der EU, wie Russland, Ukraine und der Mittelmeerregion gültig.

Verkehrspolitik in Deutschland

Ein Jahr Lkw-Maut in Deutschland

Die Allianz pro Schiene und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) bewerten die am 01. Januar 2005 verspätet eingeführte Lkw-Maut für schwere Lastkraftwagen auf

Deutschlands Autobahnen rückblickend als „gut gelungene Spätgeburt“. Das System funktioniere und Lkw ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht würden nun zumindest einen Teil der von ihnen verursachten Schäden zahlen, betonten beide Verbände anlässlich der Maut-Jahresbilanz der Bundesregierung.

2005 stieg die Zahl der Neulassungen von mautfreien Lkw (7,5 bis 12 Tonnen) um 27,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dagegen wuchs die Zahl der Zulassungen von mautpflichtigen Lkw nur um 1,8 Prozent. Seit Einführung der Lkw-Maut nutzen Spediteure die Lücken um Maut zu sparen.

Der Anteil an mautpflichtigen Lkw über 12 Tonnen beträgt lediglich 16 Prozent und außerdem gilt die Maut nur auf Autobahnen. Das bedeutet, die überwiegende Mehrheit zahlt keine Gebühr für die Straßennutzung. Damit wälzt der Lkw-Verkehr einen Großteil seiner Kosten auf die Allgemeinheit ab. Dagegen zahlen in Deutschland alle Eisenbahnen auf allen Strecken für alle Züge in Form von Trassengebühren eine Schienenmaut.

Aus Sicht der GRV sollte das Ziel eine Lkw-Maut für alle Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen und auch auf Bundesstraßen sein.

Maut für Pkw?

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat Mitte Juli in Berlin erneut eine Pkw-Maut kategorisch abgelehnt und entsprechende Vorschläge aus dem Süden Deutschlands zurückgewiesen, eine Autobahn-Maut auch für Pkw-Fahrer einzuführen.

„Das ist eine im Süden der Republik offenbar regelmäßig wiederkehrende Diskussion, für die es keinen Anlass gibt. Die Autofahrer in Deutschland tragen über die Mineralöl- und die Kfz-Steuer bereits erheblich zur Finanzierung der Straßen bei. Sie dürfen nicht erneut zur Kasse gebeten werden.“

Es ist eine Milchmädchenrechnung, die da aufgestellt wird: Der Absenkung der Mineralölsteuer stünden hohe Verwaltungs- und Systemkosten gegenüber. Die Einnahmen würden nicht einmal ausreichen, die Systemkosten zu decken.

Darüber hinaus würde die Einführung einer Pkw-Maut hauptsächlich deutsche Autofahrer treffen, da der Anteil ausländischer Pkw lediglich bei etwa fünf Prozent liegt. Eine Pkw-Maut würde für eine breite Bevölkerungsschicht eine weitere Verteuerung bedeuten. Betroffen wären insbesondere die vielen Berufspendler, speziell in strukturschwachen Gebieten, die jeden Tag mehr als 50 Kilometer zur Arbeit fahren müssen. Wortmeldungen mit der Forderung nach einer Pkw-

Maut sind abwegig. Die Haltung der Bundesregierung ist unverändert: Eine Pkw-Maut steht nicht zur Debatte. Das gilt auch nach 2009“, so Tiefensee.

Der Minister wies zudem darauf hin, dass eine Pkw-Maut zu massivem Ausweichverkehr auf Bundesstraßen, Landstraßen und Kreisstraßen führen würde. „Dies hätte eine erhebliche Lärm- und Abgasbelastung für viele Bürgerinnen und Bürger zur Folge. Dies kann nicht gewollt sein. Ein solch massiver Ausweichverkehr, der die Folge einer solchen Entscheidung wäre, ließe sich auch nicht durch verkehrsrechtliche Maßnahmen auf die Autobahn rückverlagern. Ich halte diese Überlegungen für schädlich“, so Tiefensee.

Die GRV hält mittelfristig eine Pkw-Maut auf Autobahnen für sinnvoll, dies würde auch eine Internalisierung der externen Kosten ermöglichen. Das Schweizer Beispiel zeigt, dass die oben genannten Probleme beherrschbar sind.

Bundesverkehrsminister traf DB-Konzernvorstand

Die neue Führungsspitze des Bundesverkehrsministeriums und der gesamte Konzernvorstand der Deutschen Bahn AG haben sich am 14. Februar in Berlin getroffen. Im Mittelpunkt standen Fragen der Privatisierung der DB, insbesondere ein Meinungs austausch über das Privatisierungsgutachten, das Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee Anfang des Jahres dem Bundestag vorgelegt hatte. DB-Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn nahm eine erste Bewertung des Gutachtens vor und bekräftigte die Vorteile des integrierten Konzerns auf dem weiteren Weg zum Börsengang.

„Mit dem Gutachten ist eine weitere wichtige Grundlage für eine sachliche Diskussion gelegt, so wie es auch der Koalitionsvertrag vorsieht. Die Bundesregierung wird dabei der Bewertung der Gutachtenergebnisse durch den Deutschen Bundestag in keiner Weise vorgehen. Sie sieht sich allerdings in der Verantwortung, eine eigene zwischen den beteiligten Ressorts abgestimmte Position zu erarbeiten und diese in eine konstruktive Debatte mit Bundestag, Ländern, Verbänden und dem Unternehmen DB AG einzubringen“, erläuterte Tiefensee.

Mehdorn erklärte, der integrierte Konzern habe sich bewährt. „In dem Privatisierungsgutachten werden verschiedene Modelle untersucht. Für uns ist entscheidend: Der integrierte Konzern ist kein Modell, sondern ein funktionierendes Unternehmen, das eine hervorragende Bilanz vorlegen kann. Mit dieser Aufstellung wollen wir unseren erfolgreichen Weg fortsetzen, nach dem Motto: «never change a winning team». Im europäischen Schienengüterverkehr, der 2007 liberalisiert

wird, haben wir ausgezeichnete Wachstumsmöglichkeiten. Die wollen wir nutzen, um die Straßen vom Güterverkehr zu entlasten“, so Mehdorn.

Der Bundesverkehrsminister wies auf die Kriterien hin, die für die Bewertung durch die Bundesregierung im Vordergrund stehen werden: Gewährleistung der staatlichen Infrastrukturverantwortung, Transparenz und klare Verantwortungszuscheidung zwischen Staat und Unternehmen, mehr Verkehr auf die Schiene, Förderung des Wettbewerbs auf der Schiene, Begrenzung der finanziellen Belastungen des Bundeshaushalts, Sicherung und Ausbau des Unternehmenswachstums der Deutschen Bahn AG.

Bahn-Experten für Privatisierung der Deutschen Bahn inklusive Netz

Hochrangige Vertreter aus Wissenschaft, Wirtschaft, Medien und Gesellschaft haben sich Mitte Mai für eine Privatisierung der Deutschen Bahn AG in ihrer jetzigen Form ausgesprochen. „Eine wirksame Wettbewerbskontrolle, eine Vereinbarung zwischen Bund und DB über Qualität und Finanzierung der Schieneninfrastruktur sowie ein detaillierter Bericht über den Zustand der Bahn-Infrastruktur sind dafür die Voraussetzungen“, sagte Prof. Horst Albach, Vorsitzender des Präsidiums des Bahnbeirats. Dieser ist ein unabhängiges Gremium von 26 Experten, das den Vorstand der Deutschen Bahn AG seit 2002 berät.

Kürzung der Regionalisierungsmittel für den SPNV — und einige Anmerkungen der GRV zu den vermutlichen Auswirkungen

Die Finanzaufweisungen des Bundes an die Länder für die Bestellung von SPNV-Leistungen werden erheblich gekürzt — in den Jahren 2006 bis 2009 kumuliert um 1,8 Milliarden Euro. Dies ist das Ergebnis der Verhandlungen zwischen Bund und Bundesländern, respektive zwischen den Parteien der Großen Koalition. In diesen Verhandlungen ist es den Bundesländern immerhin gelungen, den vom Deutschen Bundestag bereits beschlossenen Kürzungsbetrag von ursprünglich 2,3 Milliarden Euro um 0,5 Milliarden Euro „herunterzuhandeln“. Mit der formellen Zustimmung des Bundesrats am 16. Juni 2006 zum Haushaltsbegleitgesetz 2006 ist diese Kürzung nun „beschlossen und verkündet“. (Nach Berechnung der Allianz pro Schiene betragen die Kürzungen im genannten Zeitraum allerdings nicht „nur“ 1,8 Milliarden Euro, sondern knapp 2,1 Milliarden Euro.)

Verteilt auf die einzelnen Jahresscheiben sind es nach vorgenannter Aufstellung der Allianz pro Schiene in diesem Jahr rund 100 Millionen Euro, im nächsten Jahr 550 Millionen Euro und in den Folgejahren jeweils rund 700 Millionen Euro. Bezogen auf die ursprünglich geplanten Beträge belaufen sich die Kürzungen im laufenden Jahr auf 1,5 Prozent, nächstes Jahr auf 7,7 Prozent und in den Folgejahren jeweils auf 9,5 Prozent.

Die Kürzungsbeträge teilen sich wie folgt auf die einzelnen Bundesländer auf:

| Beträge in Mio. € | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Baden-Württemberg | 11,01 | 58,09 | 73,11 | 74,21 | 75,31 |
| Bayern | 15,80 | 83,35 | 104,90 | 106,48 | 108,07 |
| Berlin | 5,76 | 30,38 | 38,24 | 38,81 | 39,39 |
| Brandenburg | 6,02 | 31,77 | 39,99 | 40,59 | 41,19 |
| Bremen | 0,58 | 3,06 | 3,85 | 3,91 | 3,97 |
| Hamburg | 2,04 | 10,74 | 13,52 | 13,72 | 13,92 |
| Hessen | 7,82 | 41,23 | 51,89 | 52,67 | 53,46 |
| Mecklenburg-Vorpommern | 3,50 | 18,47 | 23,25 | 23,60 | 23,95 |
| Niedersachsen | 9,06 | 47,79 | 60,16 | 61,06 | 61,97 |
| Nordrhein-Westfalen | 16,63 | 87,69 | 110,37 | 112,02 | 113,69 |
| Rheinland-Pfalz | 5,53 | 29,16 | 36,70 | 37,25 | 37,80 |
| Saarland | 1,39 | 7,34 | 9,24 | 9,38 | 9,52 |
| Sachsen | 7,55 | 39,84 | 50,14 | 50,89 | 51,65 |
| Sachsen-Anhalt | 5,31 | 27,99 | 35,23 | 35,75 | 36,29 |
| Schleswig-Holstein | 3,28 | 17,30 | 21,78 | 22,11 | 22,44 |
| Thüringen | 4,21 | 22,20 | 27,94 | 28,36 | 28,78 |
| Summe | 105,5 | 556,4 | 700,3 | 710,8 | 721,4 |
| Kürzungssumme 2006 bis 2009 | 2073,0 | | | | |
| Kürzungssumme 2006 bis 2010 | 2794,4 | | | | |
| <i>Quelle: Allianz pro Schiene, Stand 21. Juni 2006</i> | | | | | |

Kürzungen in diesen Größenordnungen können die Besteller und Betreiber des Schienenpersonennahverkehrs nicht durch — wie auch immer geartete — „Effizienzsteigerungen“ kompensieren. Wenn die Bundesländer die Kürzungen nicht selbst auffangen — in demselben Haushaltsbegleitgesetz ist auch die Anhebung der Mehrwertsteuer von 16 Prozent auf 19 Prozent enthalten, was den Ländern jährlich zusätzliche Milliarden einbringt — führt an Fahrpreisanhebungen und/oder Fahrplanausdünnungen kein Weg vorbei.

Von verschiedener Seite wurde bereits darauf hingewiesen, dass Kürzungen der Zuschüsse von fast

10 Prozent deutlich höhere Leistungskürzungen nach sich ziehen würden, weil der Schienenpersonennahverkehr mit hohen Fixkosten belastet ist, die sich bei kleinerem Leistungsumfang nicht reduzieren lassen und daher auf eine kleiner werdende verbleibende Leistungsmenge umgelegt werden muss.

Die geringste Fahrgastbetroffenheit würde eintreten, wenn mit Priorität auf den Linien und zu den Zeiten gekürzt würde, wo der Zuschussbedarf (bzw. dessen tatsächlich einsparbarer Anteil) pro Fahrgast am höchsten ist. Soweit die Bedienung nachfrageschwächerer Gebiete oder ein Angebot in Tagesrandlagen politisch gewollt ist, kann die Kennzahl „Zuschussbedarf je Beförderungsleistung (Personenkilometer)“ die notwendige Debatte um den Wert der erbrachten Leistungen versachlichen.

So überzeugend ein solcher quantitativer Ansatz sein mag, ihn umzusetzen fällt äußerst schwer. Die Hürden liegen in einigen in den letzten Jahren gewachsenen Strukturen, welche die GRV nachstehend aufzeigt:

Zunächst ist da die Fragmentierung der Betreiberlandschaft im Schienenpersonennahverkehr. Die Vergabe der Leistungsaufträge nicht nur an die Deutsche Bahn AG, sondern auch an andere Eisenbahnen, ist wegen der mit dem damit erzielten Wettbewerb und dessen Vorteilen unstrittig sinnvoll. Im Rahmen einer Strategie der Besteller für ein „gesundes Wachstum“ der Konkurrenten der Deutschen Bahn AG wurden in den letzten Jahren überproportional solche Leistungen in Wettbewerbsverfahren vergeben, deren betriebliche Komplexität leichter beherrschbar ist. Dabei handelt es sich allerdings zu einem hohen Anteil um schwach bis mäßig ausgelastete Strecken, bei denen der „Zuschussbedarf je Personenkilometer“ überproportional hoch ist (die häufiger angestellte Betrachtung „Zuschussbedarf je Zugkilometer“ hilft bei einer Optimierung der Zielgröße „Minimierung der Fahrgastbetroffenheit“ nicht weiter). Kürzungen dieser nach Ausschreibungen vergebenen Leistungsaufträge sind — obwohl sie bei einer Betrachtung der Kennzahl „Zuschussbedarf je Personenkilometer“ geboten erscheinen — für die Wettbewerbsgewinner (egal nun, ob es sich im konkreten Einzelfall um die Deutsche Bahn AG oder einen ihrer Konkurrenten handelt) in der Regel unzumutbar. Dies gilt insbesondere, wenn für diese Strecken neue Fahrzeuge angeschafft werden mussten. Aber so schwierig dies für alle Beteiligten ist: Will man nicht objektiv wichtigere Angebotsleistungen kürzen, müssen die geschlossenen Verträge, unter Einbeziehung der noch nicht ausgeschriebenen besser ausgelasteten Strecken, nachverhandelt werden. Immerhin hat es in unserem Nachbarland Schweiz vor knapp 2 Jahren eine viel umfangreichere (einvernehmliche) Leistungsvertauschung gegeben, und zwar zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der Lötschbergbahn (BLS). Die

SBB bekam die Intercity-Verbindungen von Bern nach Interlaken und ins Wallis (letztere führen — nach dessen Eröffnung — durch den von der BLS gebauten Lötschberg-Basistunnel) und betreibt schweizweit den Einzelwagengüterverkehr alleine. Die BLS bekommt dafür Leistungen der S-Bahn Bern sowie die Regional-express-Verbindung von Bern durchs Entlebuch nach Luzern; nach der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels wird die BLS die Bergstrecke über Kandersteg mit Regionalzügen erschließen. Und nicht nur die Leistungen wurden getauscht, sondern auch für den Betrieb der jeweiligen Linien benötigte Reisezugwagen. Bei weiteren Ausschreibungen von SPNV-Leistungen sowie im Ganzzuggüterverkehr treten die beiden Bahngesellschaften weiterhin im Wettbewerb gegeneinander an.

Ein weiterer Aspekt, welcher die Optimierung des SPNV-Netzes (unter dem Ziel einer Minimierung der Fahrgastbetroffenheit) erschwert, hat ebenfalls etwas mit den Vergaben von Leistungen an Konkurrenten der Deutschen Bahn AG zu tun: Die Verfügbarkeit von Fahrgastzahlen. Ohne die genaue Kenntnis, wie viele Fahrgäste in den einzelnen Zügen sitzen, lässt sich auch kein Optimum errechnen. Leider haben es die Besteller in den meisten Vergabeverfahren versäumt, die systematische Erhebung der Fahrgastnachfrage in die Verdingungsunterlagen aufzunehmen. Folglich wird auf den meisten an Konkurrenten der DB vergebenen Linien nicht regelmäßig und schon gar nicht systematisch gezählt. (Das andere Extrem, wie in der Ausschreibung der Linken Rheinstrecke Köln – Bonn – Koblenz – Mainz von den Zweckverbänden gefordert, 100 Prozent der Fahrzeuge mit Automatischen Fahrgast-Zählgeräten AFZ auszustatten, ist eine nicht vertretbare Verschwendung von Regionalisierungsmitteln; nach wissenschaftlich-statistischer Methode sind 15 bis 30 Prozent Ausstattungsgrad vollkommen ausreichend!)

Dritter Aspekt sind schließlich die Bestell-Garantien gegenüber den Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen im Zusammenhang mit getätigten Investitionen. In der ganzen Debatte um vermeintliche Monopole im Eisenbahnwesen wird häufig übersehen, dass auch die Besteller ein Monopol haben. Auf einer Vielzahl von Zweigstrecken, welche im Güterverkehr keine Bedeutung haben, sind die Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen auf Gedeih und Verderb auf die Bestellung von SPNV-Leistungen angewiesen. Keine Bank gewährt einem mittelständischen Unternehmen einen Kredit, wenn das Unternehmen nur einen einzigen Kunden hat und nicht sichergestellt werden kann, dass dieser langjährig bei dem kreditnehmenden Unternehmen einkauft. Dieselbe Situation liegt vor, wenn ein Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen Gleise erneuern oder Bahnsteige modernisieren soll. Und es wurde in den letzten Jahren in viele extrem schwach ausgelastete Strecken investiert, die in der Rangfolge der Fahrgastbetroffen-

heit sehr weit hinten stehen und jetzt wegen dieser Investitionen und der damit verbundenen Bestellgarantien nicht stillgelegt werden können. Die DB Netz AG mag mit dieser Problematik noch umgehen können (indem sie es akzeptiert, dass entgegen der Bestellgarantie doch Leistungen abbestellt werden), wenn in einer Gesamtoptimierung die Alternative lautet: Bestellung von weniger Zugkilometern auf einem größeren Netz oder Bestellung von mehr Zugkilometern auf einem kleineren Netz. Unter Berücksichtigung der Fahrgelderlöse und bei limitiertem Gesamtzuschuss lautet die Alternative so. Kleinere Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen haben hingegen kein Kernnetz, auf welches sie sich konzentrieren könnten. Und selbst wenn die DB Netz AG die getätigten Investitionen in Zweigstrecken vorzeitig abschreibt: Größtenteils steht hinter den Investitionen auch noch eine öffentliche Förderung, verbunden mit einer langjährigen Betriebspflicht. Hier müsste der Bund — dieselben Parlamentarier, welche die Kürzung der Regionalisierungsmittel beschlossen haben! — in solchen Situationen auf die Rückzahlung der Fördergelder verzichten.

Verkehrssicherheit

Bezogen auf die Verkehrsleistung ist die Schiene 42,2-mal sicherer als der motorisierte Individualverkehr und 2,1-mal sicherer als der Bus. Der Sicherheitsabstand zwischen Straße und Schiene hat sich im Vergleich zum Jahr 2004 damit weiter vergrößert. Das zeigen die jüngsten Angaben in „Verkehr in Zahlen“, herausgegeben vom Verkehrsministerium. Statistisch gesehen verunglücken auf der Straße pro eine Milliarden Personenkilometer 4,65 Reisende tödlich, auf der Schiene dagegen nur 0,11 Reisende.

Bei der Zahl der Verletzten steht die Bahn noch besser dar und ist 95-mal sicherer als die Straße. Rund 343 verletzten Reisenden pro Milliarde Personenkilometer im Straßenverkehr stehen nur 3 Verletzte auf der Schiene gegenüber.

Die Berechnung des Unfallrisikos per Verkehrsträger finden Sie als PDF-Datei unter:

www.allianz-pro-schiene.de/pdf/ApS_Mit_Sicherheit_Bahn_Auflage2.pdf

Dort ist auch ein detaillierter Sicherheitsvergleich aus dem Vorjahr zu finden.

DB-Konkurrenten mit 15 Prozent Marktanteil

Anfang Mai 2006 veröffentlichte die DB AG ihren fünften Wettbewerbsbericht. Der Marktanteil der nicht zum DB-Konzern gehörenden Anbieter ist 2005 im

Güterverkehr (Tonnenkilometer) auf 15,1 Prozent gestiegen und im Regionalverkehr (Personenkilometer) auf 6,8 Prozent. Diese Zahlen machen deutlich, dass in Deutschland der intramodale Wettbewerb funktioniert. Und dies bereits lange vor der Öffnung des europäischen Schienengüterverkehrsmarktes 2007 bzw. des Personenverkehrsmarktes voraussichtlich 2010.

Der Wettbewerbsbericht 2006 kann im Internet heruntergeladen werden:

www.db.de/wettbewerbsbericht

Kein Abbau des Schienennetzes

„Die Bundesregierung und die DB AG beabsichtigen keine Schrumpfung des Schienennetzes. Darüber werden auch keine Verhandlungen geführt.“ Das sagte am 15. Juni der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Jörg Hennerkes in Berlin. Bund und Bahn leisteten derzeit Vorarbeiten über eine mögliche Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die sich ausschließlich mit Pflege und Erhalt des bestehenden Netzes befasse.

Die Arbeiten an der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung seien noch nicht abgeschlossen. „Die umfassende Schieneninfrastruktur in Deutschland soll erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Dabei wird auch die künftige Rolle des Schienengüterverkehrs vorrangig berücksichtigt werden“, sagt Hennerkes.

Eisenbahnen allgemein

Neuer Rekord an Fahrgästen auf der Schiene

Auch im Jahr 2005 hat die Eisenbahn wieder mehr Fahrgäste befördert als im Vorjahr und damit einen neuen Rekord aufgestellt. Seit der Bahnreform sind noch nie so viele Menschen Zug gefahren wie 2005, das zeigen die jüngsten Zahlen des Statistischen Bundesamtes für 2005. Im Nahverkehr auf der Schiene gab es 2,5 Prozent mehr Fahrgäste als im Vorjahr. Im Fernverkehr wuchs vor allem die Verkehrsleistung um 3,9 Prozent auf 33,7 Milliarden Personenkilometer, da die durchschnittliche Reiseweite gestiegen ist. Insgesamt 116 Millionen Mal nutzten Fahrgäste den Fernverkehr der Eisenbahn. Das waren 0,5 Prozent mehr Fahrten als 2004.

Die GRV freut sich über diese positive Entwicklung und fordert die Politik auf endlich mehr Wettbewerbsgleichheit zwischen den Verkehrsträgern herzustellen, damit die umweltfreundliche Schiene noch mehr genutzt wird.

Verkehrsleistung, Umsatz und Ergebnis der DB AG im Jahr 2005 gewachsen

Die Deutsche Bahn AG kann auf das erfolgreichste Geschäftsjahr ihrer Geschichte zurückblicken: 2005 hat der DB-Konzern seine Verkehrsleistung sowie Umsatz und Ergebnis deutlich gesteigert. „Mehr Kunden als jemals zuvor sind mit unseren Zügen gefahren, mehr Güter denn je sind auf unseren Gleisen transportiert worden, und mit der Akquisition von Bax Global haben wir unsere Position im internationalen Wettbewerb deutlich verbessert“, berichtete DB-Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn auf der Bilanzpressekonferenz Ende März. Dabei ist das Unternehmen erheblich profitabler geworden. „Beim betrieblichen Ergebnis haben wir mit 448 Millionen Euro die selbst gesteckten Ziele um 12 Prozent übertroffen“, so Mehdorn.

„Wir haben 2005 erneut unsere Verlässlichkeit und Planungstreue unter Beweis gestellt. Damit sind wir voll auf Kurs in Richtung Kapitalmarkt.“

Der Konzernumsatz stieg 2005 um 4,6 Prozent auf 25,1 Milliarden Euro. Kräftige Umsatzsteigerungen wurden vor allem im Fernverkehr sowie im Transport- und Logistikgeschäft erzielt. Doch auch die übrigen Geschäftsfelder konnten fast durchweg Zuwächse verbuchen. Vor allem aufgrund der weiter gestiegenen Nutzung der DB-Infrastruktur durch konzernfremde Bahnen nahmen die Außenumsätze der Geschäftsfelder Personenbahnhöfe und Netz erneut zu. Mit 49 Prozent trug das Ressort Transport und Logistik den größten Anteil zum Konzernumsatz bei, der Personenverkehr erreichte 45 Prozent.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG, Dr. Werner Müller, hat die aktuelle wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens am 30. Juni als „außergewöhnlich positiv“ bewertet. „Die DB ist leistungsfähig und hat sich international erfolgreich positioniert. Zudem gelingt es kontinuierlich — auch in diesem Jahr —, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen“, sagte Müller während der turnusmäßigen Sitzung des Aufsichtsrates. Der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Hartmut Mehdorn, berichtete dem Aufsichtsrat, dass der Konzern nach dem Rekordjahr 2005 in den ersten fünf Monaten 2006 erneut signifikant zugelegt habe: „2006 wird ein erneutes Rekordjahr der Bahn.“

Der Aufsichtsrat der DB AG sprach sich nachdrücklich für einen Börsengang des Unternehmens aus. Für die dauerhafte Absicherung des bisherigen wirtschaftlichen Erfolges sei „privates Kapital unabdingbar“, heißt es in einer einstimmig beschlossenen Erklärung zur Kapitalprivatisierung der Gesellschaft. „Der Aufsichtsrat begrüßt, dass die Bundesregierung den erfolgreichen Weg des Unternehmens Deutsche Bahn positiv würdigt und

Bundesregierung und Abgeordnete des Deutschen Bundestages sich gegen die Trennung ausgesprochen haben. Ferner begrüßt der Aufsichtsrat, dass die Parlamentarier die Bundesregierung gebeten haben, verschiedene Varianten des integrierten Konzerns zu prüfen. Der Aufsichtsrat erwartet, dass der Vorstand diesen Entscheidungsprozess konstruktiv unterstützt.“

Bahnindustrie vorsichtig optimistisch

Die Umsätze der Bahnindustrie sind im Jahr 2005 um 9 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 9 Milliarden Euro zurückgegangen. Dabei musste die Branche im Inlandsgeschäft einen Rückgang von 11 Prozent auf 4,8 Milliarden Euro verkraften. Im Auslandsgeschäft sanken die Umsätze um 7 Prozent auf 4,2 Milliarden Euro. Trotz der rückläufigen Umsätze zeigte sich Friedrich Smaxwil, Präsident des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland anlässlich der Jahrespressekonferenz des VDB im März in Berlin erleichtert darüber, dass sich der negative Trend aus dem Vorjahr, als die Auftragseingänge um 26 Prozent auf nur noch 6,7 Milliarden Euro eingebrochen waren, nicht in dem befürchteten Umfang fortgesetzt hat.

Die Auftragseingänge der Bahnindustrie haben im Jahr 2005 mit 10 Milliarden Euro ein Rekordhoch erreicht. Diese Steigerung ist vor allem auf das starke Exportgeschäft zurückzuführen, welches auf 5,9 Milliarden Euro gegenüber 3,2 Milliarden Euro im Vorjahr zugelegt hat. Erstmals in der Geschichte des VDB wurde mehr als die Hälfte der Auftragseingänge im Ausland verzeichnet.

Aus Connex wird Veolia

Anfang April begann der Markenwechsel des großen Nahverkehrsanbieters „Connex Verkehr“ zu „Veolia Verkehr“. Den Anfang machte die deutsche Holdinggesellschaft Connex Verkehr GmbH, die nun als Veolia Verkehr GmbH firmiert. Die Namen der regionalen und lokalen Tochtergesellschaften bleiben erhalten. Die neue Marke Veolia Verkehr soll die Zusammengehörigkeit mit den drei anderen Sparten der Muttergesellschaft Veolia Environnement stärker deutlich machen und den gemeinsamen Fokus auf Dienstleistungen zum Wohle der Umwelt betonen.

Die Veolia Verkehr-Gruppe hat im vergangenen Jahr im Personenverkehr mit rund 3600 Mitarbeitern einen Umsatz von 347 Millionen Euro (2004: 336 Millionen Euro) erwirtschaftet. Sie verfügt über 1250 Busse, 190 Dieseltriebwagen, 15 Wagenzüge mit Diesel- und Elektroloks sowie 26 Straßenbahnen.

Journalistenpreis für Helmut Frei

Mit dem Beitrag „Kurze Wege — saubere Luft“ ist Helmut Frei der Gewinner des mit insgesamt 20 000 Euro dotierten Journalistenpreises „Mobilität und Logistik“ der Deutschen Bahn, der erstmals verliehen wurde. DB-Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn überreichte Ende März 2006 dem Journalisten den mit 10 000 Euro dotierten ersten Preis für sein SWR-Radiofeature „Kurze Wege — saubere Luft“.

Den zweiten Platz belegt Walter Wille von der Frankfurter Allgemeinen Zeitung für seinen Beitrag „Die groben Kästen mit dem hohen Feingefühl“ — er erhielt dafür ein Preisgeld von 6000 Euro. Jörn auf dem Kampe mit dem Beitrag „Zwischenstopp TÜV“, Uwe Albig mit „Auto-Nomie — Der Charme der Rücksichtslosigkeit“ und Martin Paetsch mit „Labyrinth unter dem Asphalt“, alle drei für GEOkompakt, teilen sich den mit 4000 Euro dotierten dritten Preis. Allen Preisträgern wurde zudem eine Bronze-Guss-Skulptur in Form einer aus eitungspapier gefalteten Ente des Bildhauers José Nuevo überreicht.

Über 80 eingereichte Beiträge wurden von einer unabhängigen Fachjury bewertet. Gesucht wurden Beiträge, die das Thema „Mobilität und Logistik“ einem breiten Publikum in vorbildlicher Weise vermitteln. Dafür stehen Kriterien wie Themenkreativität, gründliche Recherche, hohe Qualität in Bild, Sprache und Dramaturgie oder durch ein fundiertes eigenständiges Urteil.

Der Journalistenpreis „Mobilität und Logistik“ wird auch im Jahr 2006 vergeben. Eingereicht werden können deutschsprachige journalistische Arbeiten aus den Bereichen Print, Hörfunk, TV und Online. Die Arbeiten müssen sich mit Themen rund um Mobilität und Logistik beschäftigen und zwischen dem 01. November 2005 und dem 15. Oktober 2006 veröffentlicht worden sein.

DB übernimmt US-Logistiker Bax Global

Die Deutsche Bahn AG hat am 31. Januar 2006 die Übernahme des US-Logistiker Bax Global Inc. mit Sitz in Irvine, Kalifornien, von The Brink's Company, New York, abgeschlossen. Der

Kaufpreis beträgt rund 1,1 Milliarden US-Dollar. Mit dieser Akquisition steigt der DB-Konzern zu einem der weltweit führenden Unternehmen der Transport- und Logistikbranche auf. Mit Bax Global gewinnt der DB-Konzern 12 000 Mitarbeiter und einen Umsatz von rund 2 Milliarden Euro hinzu.

Im Zusammenspiel ergeben sich für Schenker und Bax deutlich verbesserte Geschäftsperspektiven. Die Integration von Schenker und Bax, die sowohl geografisch

als auch von der Kundenstruktur und den Produkten optimal zueinander passen, läuft jetzt an und soll im Laufe des kommenden Jahres abgeschlossen werden.

Siehe auch „DB strafft Führungsstrukturen“ bei Schienengüterverkehr

Eisenbahn-Infrastruktur

Berliner Hauptbahnhof eröffnet

„Der neue Berliner Hauptbahnhof ist eines der bedeutendsten Infrastrukturvorhaben der letzten Jahre in Deutschland. Er ist architektonisch und ingenieurtechnisch eine Meisterleistung, ein glanzvolles Beispiel für die Verbindung von Mobilität und Stadt. In der Mitte von Berlin entstand in knapp acht Jahren Bauzeit mit dem größten Kreuzungsbahnhof Europas eine Kathedrale der Mobilität, die den Wandel der deutschen Hauptstadt zur bedeutendsten Eisenbahndrehscheibe symbolisiert“, sagte Bundesminister Wolfgang Tiefensee bei der Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes Berlin am 26. Mai 2006.

Gleichzeitig wurde auch die Nord-Süd-Verbindung Berlin in Betrieb genommen und die Ausbaustrecke Halle / Leipzig – Berlin für Höchstgeschwindigkeiten bis zu 200 Stundenkilometern freigegeben, die zu den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit gehört. Die Eisenbahnverbindungen aus allen vier Himmelsrichtungen bieten ideale Anschlüsse in das Umland, die anderen Regionen Deutschlands und an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Das durch Kriegsfolgen und die politische Teilung stark in Mitleidenschaft genommenes Schienennetz Berlins wurde im Rahmen des so genannten "Pilzkonzeptes" von Grund auf modernisiert und erneuert. Der neue Hauptbahnhof in Berlin ist nicht nur verkehrlich ein Quantensprung für Berlin, sondern auch architektonisch ein Ausweis der Qualität deutscher Baukultur. Von dem Bahnhof gehen städtebaulich wichtige Impulse für das Regierungsviertel und die angrenzenden Stadtbezirke aus. Die Planungen des filigranen und lichtdurchfluteten neuen Bahnhofsgebäudes durch das Hamburger Architektenbüro von Gerkan, Marg & Partner bieten für die Reisenden optimale Umsteige- und Orientierungsmöglichkeiten und ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität.

„Bahn frei“ für Nürnberg – Ingolstadt – München

„Bahn frei“ war das Motto der Premierenfahrt am 13. Mai mit einem ICE 3 auf Bayerns schnellster Bahnachse von München nach Nürnberg. Zahlreiche Gäste

aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft waren mit dabei, als der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, der Ministerpräsident des Freistaates Bayern, Dr. Edmund Stoiber, und der Vorsitzende des Vorstandes der Deutschen Bahn AG, Hartmut Mehdorn, um 11:34 Uhr am Münchner Hauptbahnhof das Signal für die Fahrt nach Nürnberg stellten.

Rund 3,6 Milliarden Euro wurden in die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München investiert. Der 89 Kilometer lange Abschnitt zwischen Ingolstadt und Nürnberg wurde neu gebaut. Parallel dazu wird die 82 Kilometer lange Bahnlinie Ingolstadt – München für Geschwindigkeiten von bis zu 200 Stundenkilometern ausgebaut.

Zum Fahrplanwechsel am 28. Mai 2006 wurde der Vorlaufbetrieb aufgenommen. Die Züge der ICE-Linie München – Frankfurt – Köln – Essen fahren im Zweistundentakt über die Neubaustrecke. Zwischen Nürnberg und München verkürzt sich die Fahrzeit um rund 25 Minuten. Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 wird das Angebot zwischen München und Nürnberg komplett in das bundesweite Fernverkehrsnetz eingebunden. Die Fahrzeit mit dem ICE verkürzt sich dann insgesamt um 40 Minuten und liegt nur noch bei rund einer Stunde.

Gleichzeitig geht DB Regio im Nahverkehr mit Tempo 200 an den Start. Das ist bundesweit einmalig. Zwischen dem neuen Regionalbahnhof in Allersberg und Nürnberg werden die Regionalzüge im Stundentakt verkehren; zwischen München und Nürnberg fahren sie dann zweistündlich. Die Fahrzeit wird dann nur noch 1 Stunde und 45 Minuten betragen

Das Buch „Schnellbahnachse Nürnberg – Ingolstadt – München“ dokumentiert in 40 Fachbeiträgen alles Wissenswerte über dieses Großprojekt. Email:

service@eurailpress.com

Grünes Licht für Stuttgart 21

Der 5. Senat des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg (VGH) hat nach mündlicher Verhandlung am 29. und 30. März 2006 drei Klagen gegen das Projekt „Stuttgart 21“ abgewiesen.

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) sowie zwei Wohnungseigentümer hatten gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes geklagt. Das mit diesem Beschluss planfestgestellte Vorhaben „Projekt Stuttgart 21“ (S 21), Planfeststellungsabschnitt 1.1, ist Teil der Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart und Bestandteil der insgesamt zirka 175 Kilometer langen Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg. Es umfasst die

Talquerung und die Errichtung eines neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs. Der bestehende 16-gleisige Kopfbahnhof soll in einen 8-gleisigen Durchgangsbahnhof umgewandelt werden.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, der Ministerpräsident von Baden Württemberg Günther H. Oettinger und der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Hartmut Mehdorn, haben am 16. Juni in Berlin einen gemeinsamen Fahrplan für die Projekte Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm vereinbart. Bund, Land und Bahn wollen mit zwei Arbeitsgruppen eine Entscheidung im Herbst herbeiführen.

Ein nächstes Treffen der Spitzen wurde für Ende September vereinbart. Auf der Basis der bis dahin erarbeiteten Datenlage soll es dann eine definitive Entscheidung über die Umsetzung beider Projekte geben.

DB Netz AG richtet Netzbeirat ein

Anfang Januar fand in Frankfurt die konstituierende Sitzung des Netzbeirates der DB Netz AG statt. Das Gremium wird künftig die Aufgabe haben, die DB Netz AG beim Erhalt und Ausbau des Schienennetzes zu beraten.

Grundlage für die Einrichtung des Netzbeirates, der aus Vertretern von Eisenbahn-Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs besteht, ist das im August 2005 novellierte Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG). Danach hat die Aufsichtsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt, die DB Netz AG mit der Einrichtung eines Netzbeirates beauftragt und hierfür 17 Mitglieder ausgewählt.

Derzeit nutzen 320 Eisenbahn-Verkehrsunternehmen das Schienennetz der DB Netz AG. 300 dieser Unternehmen gehören nicht zum DB-Konzern.

Schienenpersonenfernverkehr

Berlin – Leipzig mit dem Interconnex ab 12 Euro

Die Preise für den Interconnex wurden zum Fahrplanwechsel am 28. Mai 2006 deutlich gesenkt und vereinfacht. Zum Beispiel kostet die einfache Fahrt Berlin – Leipzig bei Kauf im Zug nur noch 15 Euro statt bisher 18 Euro. Wer über das Internet oder telefonisch über das Interconnex-Kundencenter vorab bucht, zahlt sogar nur 12 Euro. Die bisherige Unterscheidung zwischen

den Servicekategorien Traveller, Economy und Business entfiel. Platzreservierungen kosten 2,50 Euro.

Dallmayr fährt Bahn

Die Deutsche Bahn und der Münchner Kaffeeröster Dallmayr schlossen einen Dreijahresvertrag zur Lieferung von 165 Tonnen Kaffee pro Jahr für alle Speisewagen und Bistros im ICE, Intercity und den Nachtreisezügen.

„Zu einer guten Reise gehört auch ein guter Kaffee. Mit unserem neuen Lieferanten Dallmayr können wir unseren Fahrgästen jetzt einen absoluten Premium-Kaffee servieren“, sagt Robert Etmans, Vorstand Personal und Bordservice der DB Fernverkehr AG. Dallmayr liefert künftig den Kaffee für die Produkte Filterkaffee, Café au Lait und Schümli sowie den Espresso für die Bordgastronomie der Bahn.

Im Jahr 2005 wurden im ICE und Intercity über 10 Millionen Portionen Kaffee verkauft.

Ver mehrt rauchfreie Züge in Europa

Inzwischen gilt auch in den SBB Zügen ein Rauchverbot, wie es bereits in Belgien, den Niederlanden, Norwegen, Schweden, Finnland und Spanien der Fall war. Seit 2004 durfte in den französischen TGV nicht mehr geraucht werden, seit Dezember 2005 gilt das Verbot in allen Zügen. In Österreich und Deutschland wurden die Plätze für Raucher im Fernverkehr weiter reduziert.

Die Deutsche Bahn AG will alle rund 380 Bordbistros zum 01. Oktober 2006 auf rauchfrei umstellen. Gleichzeitig wird das gastronomische Angebot deutlich erweitert. Die DB bietet Bordbistros in den ICE- und IC/EC-Zügen an. Bereits seit 1991 sind alle rund 200 Speisewagen rauchfrei. Damit wird ab dem 01. Oktober der gesamte gastronomische Bereich der Bahn im Fernverkehr rauchfrei sein.

In den einst für den Interregio konstruierten und heute in Intercity-Zügen eingesetzten Bistrowagen ist dieser Schritt aus Sicht vieler Nichtraucher überfällig, da es in diesen Wagen nur einen Speiseraum gibt. In den Restaurantwagen der meisten ICE-Züge gibt es hingegen heute schon getrennte Bereiche für Raucher und Nichtraucher. Die GRV hofft daher, dass die Nichtraucher (denen zuliebe das generelle Rauchverbot eingeführt wird) mindestens genauso viel (zusätzlich) in den Bordbistros verzehren wie der DB durch dieses Rauchverbot Umsatz von Rauchern entgehen wird.

Zunehmend gibt es einen weiteren Konflikt zwischen den unterschiedlichen Bedürfnissen der Reisenden: Die Benutzung von Mobiltelefonen. Zwar gibt es auch hier-

für in den ICE-Zügen getrennte Bereiche, doch was nützen diese, wenn sich viele Handy-Telefonierer nicht daran halten? Es verwundert dies kaum, wenn man die spärliche Kennzeichnung der Ruhebereiche mit nur sehr wenigen (textfreien) Hinweissymbolen betrachtet. In älteren ICE-Baureihen wird zudem ein Symbol verwendet, dessen Bedeutung sich durchschnittlichen Reisenden nicht ohne weiteres erschließt. Vorbildlich ist diesbezüglich die Schweizerische Bundesbahn. In den eindeutig als „Ruheabteil“ gekennzeichneten Wagen ist die Reise mit der Bahn ein wahrer Genuss...

Deutsche Bahn startet Handy-Ticket

Am 01. September startet die Deutsche Bahn das Handy-Ticket. Der gewünschte Fahrschein wird einfach per MMS auf das Handy übertragen. Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Personenverkehr: „Für unsere Kunden wird Bahn fahren einfacher und bequemer. Wir rechnen vor allem bei Jugendlichen und Geschäftsleuten mit einer hohen Akzeptanz.“

Die Buchung ist ganz einfach: Der Kunde sucht sich die gewünschte Zugverbindung bequem zuhause oder unterwegs am Mobiltelefon aus, wählt die Zahlungsart (Kreditkarte oder Lastschriftverfahren) und sendet den Buchungswunsch bis spätestens zehn Minuten vor der Abfahrt des Zuges an das Buchungssystem der Bahn. Innerhalb weniger Minuten werden die Daten per MMS zugestellt. Das Handy-Display wird zur Fahrkarte, die der Zugbegleiter mit dem Scanner seines mobilen Terminals prüft.

Bereits seit August 2004 können Bahnkunden per Handy Plätze reservieren.

Schienenpersonen-nahverkehr

In zehn Jahren ein Drittel mehr Fahrgäste im Nahverkehr

Verkehrsminister des Bundes und der Länder, Leiter der Bestellerorganisationen sowie Vertreter der Nahverkehrsbranche haben Anfang Mai in einer Festveranstaltung eine Bilanz der vor zehn Jahren gestarteten Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) gezogen.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee würdigte den Erfolg des Nahverkehrs in Deutschland: „Wir blicken heute zurück auf zehn Jahre Regionalisierung und damit auf eine Erfolgsgeschichte. In dieser Zeit ist das

Angebot um 15 Prozent und die Nachfrage sogar um 30 Prozent gewachsen. Deutschland hat heute einen flächendeckenden, qualitativ hochwertigen Nahverkehr, der ein hohes Maß an Lebensqualität bedeutet und den wir auch in Zukunft mit einem ausreichenden Finanzierungssockel erhalten werden.“

Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, sagte: „Zeitgleich mit der Regionalisierung startete auch der Wettbewerb, der bis heute deutlich an Intensität zugenommen hat. Wir haben diese Herausforderungen angenommen, unsere Kosten gesenkt und unsere Produktivität gesteigert. Gleichzeitig gewinnen wir mit attraktiven Angeboten neue Kunden.“

Keine Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel

Eine Studie der Beratungsfirma SCI Verkehr im Auftrag der Allianz pro Schiene zeigt, dass die Länder die zweckgebundenen Regionalisierungsmittel tatsächlich für den Nahverkehr ausgeben. „Die aktuelle Studie gibt zum ersten Mal einen bundesweiten Überblick über die Verwendung der Mittel. Gleichzeitig widerlegt sie Äußerungen führender Bundespolitiker, die immer wieder von einer Zweckentfremdung der Mittel in Milliardenhöhe als Rechtfertigung für die geplanten Kürzungen gesprochen hatten“, so Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene anlässlich der Präsentation in Berlin.

Die zentrale Erkenntnis der Untersuchung: die Mittel wurden für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dabei insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verwendet. Gleichzeitig nutzen die Bundesländer die Gestaltungsspielräume des Regionalisierungsgesetzes.

Bei der anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel sollten die Länder zu einer hohen Transparenz bei der Mittelverwendung verpflichtet werden und nach einer einheitlichen Methodik.

Aus Sicht des Schienenbündnisses ergeben sich aus der Studie drei zentrale Notwendigkeiten:

- Die Zweckbindung der Mittel sollte beibehalten werden, sie hat sich bewährt.
- Die Regionalisierungsmittel müssen mindestens auf dem Niveau von heute erhalten bleiben, um die weiter steigende Zahl von Fahrgästen zu bewältigen.
- Auch die Dynamisierung sollte beibehalten werden, um den öffentlichen Nahverkehr gegenüber dem chronisch überlasteten Straßenverkehr konkurrenzfähig zu halten.

Die GRV schließt sich diesen Forderungen an.

Neue S-Bahn-Triebzüge für Rhein-Ruhr

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr VRR (Anstalt des öffentlichen Rechts) und die DB Regio NRW GmbH hatten im Juli 2004 einen Verkehrsvertrag abgeschlossen, der seit Dezember 2003 mit einer Laufzeit von 15 Jahren gültig ist.

Darin hatte sich die DB zu umfangreichen Fahrzeugmodernisierungen und Neubeschaffungen verpflichtet. Schwerpunkt sind neue S-Bahn-Triebzüge, die einen Großteil der mit E-Loks der Baureihe E 143 bespannten x-Wagen-Wendezüge ablösen sollen.

Deswegen hat die DB Ende 2005 einen entsprechenden Auftrag über 78 vierteilige elektrische Triebzüge der Baureihe ET 422 an das Herstellerkonsortium Bombardier und Alstom erteilt; der Auftrag wurde zwischenzeitlich auf 84 Triebzüge aufgestockt. Das Auftragsvolumen beträgt mehr als 300 Millionen Euro. Die Auslieferung beginnt 2008 und wird bis 2012 andauern.

Bei den ET 422 handelt es sich um eine Weiterentwicklung der in den S-Bahn-Netzen München, Stuttgart, Frankfurt und Köln bewährten ET 423. Wesentliche Neuerungen: Die ET 422 für den Verkehr an Rhein und Ruhr haben Magnetschienenbremsen und Videoüberwachungsanlagen für den Fahrgastinnenraum.

Bald einklagbare Fahrgastrechte auch im Nahverkehr?

Die zur Veolia Verkehr GmbH gehörende Nord-Ostsee-Bahn (NOB) hat Mitte Dezember 2005 als erstes deutsches Bahnunternehmen im Nahverkehr eine „Geld-zurück“-Regelung bei Verspätungen von mehr als 30 Minuten oder Zugausfall eingeführt. Nach den ersten drei Monaten 2006 zog das Unternehmen eine positive Zwischenbilanz.

In diesem Zeitraum gingen knapp 800 Beschwerden und Anträge auf Rückerstattungen wegen mangelnder Pünktlichkeit ein; im März waren es 153 Fälle. An die Kunden wurden insgesamt rund 15 000 Euro ausbezahlt, davon im März knapp 1900 Euro.

Die NOB-Kundengarantie sieht vor, unabhängig von der Verspätungsursache im Regelfall 50 Prozent des tatsächlich gezahlten Fahrpreises erstatten. Voraussetzung ist, dass innerhalb der 30 Minuten keine alternativen öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung standen. Die Regelung gilt auch, wenn durch Verspätung eines NOB-Zuges Anschlüsse verpasst und der Zielbahnhof mehr als 30 Minuten verspätet erreicht wird.

Für Zeitkarten wird als Berechnungsbasis für den Einzelfall der entsprechende Einzelkartenpreis herangezogen, wobei die Summe der Erstattungen während der

Geltungsdauer der Zeitkarte maximal 50 Prozent des Preises beträgt. Erstattungen erfolgen grundsätzlich nur per Überweisung.

Ebenfalls in Schleswig-Holstein startete die Deutsche Bahn am 28. Mai 2006 ihren entsprechenden Modellversuch. Die Kunden des Nahverkehrs der Deutschen Bahn sollen künftig, wie bereits im Fernverkehr realisiert, ein einklagbares Recht auf finanzielle Entschädigung bei Verspätungen bekommen. Das gemeinsam von der DB Regio AG mit der Landesregierung Schleswig-Holstein entwickelte Modell sieht folgende Leistungen vor: Hat ein Nahverkehrszug am Zielbahnhof des Reisenden mehr als 60 Minuten Verspätung, erhält er eine Entschädigung in Höhe von 25 Prozent des Fahrkartenwertes. Bei mehr als 120 Minuten beträgt die Entschädigung 50 Prozent des Fahrkartenwertes. Für das Pilotprojekt in Schleswig-Holstein müssen die Fahrkarten einen Mindestwert von vier Euro aufweisen. Bei Streckenzeitkarten beträgt die Entschädigung ab einer Verspätung von 60 Minuten pauschal 3,00 Euro in der 1. Klasse sowie 2,00 Euro in der 2. Klasse. Inhaber einer Netzkarte (neudeutsch „Mobility BahnCard 100“) erhalten 4,50 Euro in der 1. Klasse sowie 3,00 Euro in der 2. Klasse.

Die Entschädigung wird in Form eines Gutscheins gewährt. Sie wird für alle streckenbezogenen Fahrkarten des Nahverkehrs sowie für den Schleswig-Holstein-Tarif gelten. Ausgeschlossen sind Schülerzeitkarten sowie relationslose Tickets wie das Schleswig-Holstein-Ticket und das Schönes-Wochenende-Ticket. Die neuen Regelungen gelten für alle Direkt- und Umsteigeverbindungen innerhalb des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein.

Die bundesweite Einführung der Fahrgastrechte im Nahverkehr soll erfolgen, sofern sich das Pilotprojekt als erfolgreich erweist. Eine weitere Voraussetzung ist eine Einigung mit den Aufgabenträgern des SPNV, damit eine doppelte Zahlung im Verspätungsfall vermieden wird. Derzeit zahlt die Deutsche Bahn bei Verspätungen bereits sogenannte Pönalen an die Aufgabenträger, die die Leistungen im Nahverkehr bestellen.

Unabhängig von diesen von den SPNV-Betreibern selbst initiierten Kundengarantien verkündete Bundesverbraucherschutzminister Horst Seehofer in einem Interview in der „Bild am Sonntag“, dass er das Ziel einer gesetzlichen Regelung verfolge. Bis zum Herbst will er einen entsprechenden Gesetzentwurf zwischen den verschiedenen zuständigen Ministerien abstimmen. (Vielleicht erinnern sich die anderen zu beteiligten Ministerien ja daran, dass im Koalitionsvertrag die Einführung eines „Bürokratie-TÜV“ vereinbart wurde, welcher den Vorrang unternehmerischer Konzepte vor administrativer Regelungswut sicherstellen soll.)

Beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV stößt diese Gesetzesinitiative auf wenig Gegenliebe.

„Der größtmögliche Kundennutzen muss aus unserer Sicht im Vordergrund stehen. Dies erfordert ein tragfähiges, ausgewogenes System von Aufwendungen auf Seiten der Verkehrsunternehmen und den Ansprüchen der Kunden.“ Mit dieser Aussage reagierte VDV-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Müller-Hellmann auf Pressemeldungen über das Interview eines Bundesministers zu den Kundenrechten bei der Bahn. „Ansprüche, die Fahrpreise massiv erhöhen, weil sie hohe Bürokratiekosten schaffen oder zum Missbrauch einladen, nutzen unseren Kunden nichts. Die Kundenrechte sind offensichtlich Sommerlochthema geworden. Die Diskussion ist alles andere als neu. Schon seit dem letzten Jahr berät unter Federführung des Justizministeriums eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe einen Gesetzentwurf für Fahrgastrechte im Bus- und Bahnverkehr. Auch die EU will eine Fahrgastrechte-Verordnung verabschieden, deren Grundzüge bereits feststehen“, betonte Müller-Hellmann. Diese EU-Regelung sehe 25 Prozent Entschädigung bei 60 Minuten und 50 Prozent bei 120 Minuten Verspätung vor.

Auf dieser Grundlage habe die Deutsche Bahn zunächst im Nahverkehr von Schleswig-Holstein eine Neuregelung umgesetzt. Diese sei, so Müller-Hellmann, praktikabel und verbinde mehrere Vorteile miteinander:

1. Sie sei klar und verständlich.
2. Sie sei so aufgebaut, dass mit ihr Erfahrungen gesammelt werden könnten und bei Bedarf eine Nachsteuerung möglich sei.
3. Sie biete keinen Flickenteppich von unterschiedlichen Regelungen im grenzüberschreitenden und im Inlandsverkehr sowie beim Fern- und Nahverkehr.
4. Und — dies habe die Politik in der Vergangenheit auch immer als Absichtserklärung postuliert — sie transferiere das EU-Recht „eins-zu-eins“.

Der VDV habe sich, erläuterte Müller-Hellmann, bisher schon dafür eingesetzt, die Beratungen der Bund-Länder-Arbeitsgruppe, die im Herbst ihre Ergebnisse vorlegen wird, abzuwarten und dann auf dieser Grundlage in Übereinstimmung mit der EU-Regelung ein Gesetz zu verabschieden.

Die GRV unterstützt ausdrücklich alle Konzepte, welche die Zufriedenheit der Fahrgäste verbessern, sei es dass sie über finanzielle Anreize in den Verkehrsunternehmen eine Verbesserung der Qualität bewirken, sei es dass sie im Falle nicht optimaler Qualität den Fahrgästen Genugtuung geben. Weitergefasste Entschädigungsregelungen, in welchen die von den Verkehrsunternehmen operativ beeinflussbare Störungen in zigtausenden von nicht operativ beeinflussbaren, aber entschädigungen-rechtfertigenden Anlässen untergehen, sind hingegen Unsinn. Mit gutem Grund gilt „kosten-

los“ in den Wirtschaftswissenschaften als Unwort. Jede Entschädigung wird in marktwirtschaftlichen Systemen von den Kunden selbst über höhere Preise bezahlt. Der Preisaufschlag ist dabei stets höher als die Summe der ausgeschütteten Entschädigungen, weil entweder das Unternehmen die mit den Entschädigungsversprechen verbundenen Risiken versichern muss oder die Unternehmenseigner eine entsprechende Risikoprämie auf ihr eingesetztes Kapital erwarten. Die Anbahnung universeller Entschädigungsregelungen ist nichts anderes als die Einführung einer Zwangsversicherung für Kunden des öffentlichen Verkehrs gegen allgemeine Lebensrisiken, welche dem konkurrierenden Individualverkehr fremd sind. Oder ist es etwa vorgesehen, dass der Tankwart dem Autofahrer gegenüber für Staus haften soll?

Schienengüterverkehr

Marktanteilsgewinne für die Schiene

Das vierte Jahr in Folge konnte die Schiene ihren Marktanteil im Güterverkehr ausbauen. Das belegen die Zahlen des Statistischen Bundesamtes für 2005. Demnach stieg 2005 die Verkehrsleistung auf der Schiene um 3,4 Prozent auf 89,3 Milliarden Tonnenkilometer, die der Straße nur um 2,7 Prozent.

Die Mittelfristprognose des Verkehrsministeriums war im vergangenen Sommer noch von einem sinkenden Marktanteil der Schiene ausgegangen. Insgesamt ist das Transportaufkommen aller Verkehrsträger, gemessen in Tonnen, mit 0,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr sogar leicht gesunken. Die Verkehrsleistung hat dagegen zugenommen. Der Schiene kommt die generelle Tendenz zu Gute, dass die durchschnittlichen Beförderungsweiten steigen. Hier liegt die Stärke des Verkehrsträgers Eisenbahn. Bereits seit Jahren wächst die Verkehrsleistung der Schiene deutlich stärker als die der Straße.

Internationale Verkehre immer wichtiger

Von 41 Prozent (1993) hat sich der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs der Railion Deutschland auf 57,5 Prozent im letzten Jahr erhöht. Wichtigster Markt waren die Niederlande mit 15 Millionen Tonnen, gefolgt von Italien und Österreich mit jeweils gut 13 Millionen Tonnen. Nach Polen mit 9,5 Millionen Tonnen folgt Frankreich mit 6,6 Millionen Tonnen erst an fünfter Stelle. Dies ist überraschend, da auch SNCF Fret mehr als die Hälfte internationalen Verkehr hat und die

Kooperation gut entwickelt ist: Täglich verkehren rund 100 Güterzüge zwischen deutschen und französischen Rangierbahnhöfen ohne Grenzaufenthalt.

DB strafft Führungsstruktur

Die Deutsche Bahn strafft ihre Aktivitäten im Ressort Transport und Logistik. Der Ausbau zu einem weltweit führenden Transport- und Logistikdienstleister sowie die nach der Übernahme notwendige unternehmerische Integration von Bax Global machen dabei eine Anpassung der Führungsstruktur des Geschäftsfeldes Schenker notwendig.

In der neuen Struktur werden deshalb die operativen Geschäftsfelder der Schenker AG sowie nach Abschluss der formalen Übernahme auch von Bax Global mit ihren Leitern künftig direkt in das Ressort Transport und Logistik eingebunden und an den dafür zuständigen Konzernvorstand Norbert Bensel berichten. Die Leiter der Geschäftsfelder Hans-Jörg Hager (Schenker Land-Operations), Dr. Thomas Lieb (Schenker Air- and Sea-Freight), Dr. Detlef Trefzger (Schenker Logistics), Dr. Sebastian Jürgens (Stinnes Intermodal) und später auch Joey Carnes (Bax Global) werden künftig neben Dr. Klaus Kremper (Schienengüterverkehr) direkt in der Ressortleitung unter Führung von Konzernvorstand Dr. Bensel vertreten sein. Entscheidungen, die das Ressort als Ganzes oder einzelne Geschäftsfelder betreffen, werden in diesem Gremium getroffen.

Porsche: „Wir setzen auf die Schiene!“

Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Hartmut Mehdorn, übergab bereits im Februar in Berlin symbolisch eine moderne Railion-Elektrolok an den Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG, Dr. Wendelin Wiedeking. Die Lok trägt die Silhouette des Porsche 911 und dazu das Bekenntnis des Stuttgarter Autoherstellers zur Bahn: „Wir setzen auf die Schiene, weil uns die Straße am Herzen liegt.“

Die Lokomotive im silbergrauen Porsche-Design stammt aus der Baureihe 182 und beschleunigt mit ihren 8700 PS in 20 Sekunden auf Tempo 200. Porsche setzt bereits seit fünf Jahren auf die Schiene. So werden beispielsweise Porsche-Neufahrzeuge direkt von den Werken in Stuttgart und Leipzig per Bahn zur Verschiffung nach Emden befördert.

Ende Juni hat Porsche die Teilezuführung für die Fabrikation der Modelle Boxter und Cayman in Finnland komplett von der Straße auf die Schiene umgestellt. Spezialgüterwagen werden mit Sattelaufliegern beladen, die eine Ladehöhe von drei Metern besitzen.

Andere Verkehrsträger

Strengere Verkehrsvorschriften seit Mai

Seit 01. Mai 2006 gelten für Autofahrer in Deutschland neue Verkehrsvorschriften. Darauf wies Bundesverkehrsminister Tiefensee hin. „Angesichts des leider viel zu oft auftretenden rowdyhaften Verhaltens einiger weniger Autofahrer müssen harte Maßnahmen ergriffen werden, um die vielen vernünftigen Autofahrer zu schützen.“

Seit dem 01. Mai gilt eine Verschärfung der Sanktionen bei Unterschreiten des gesetzlich geforderten Mindestabstands, um ein deutlich abschreckendes Signal gegen das „Drängeln“ auf Autobahnen zu setzen. Bei Drängerei erhöht sich nun die Geldbuße von 100 Euro auf mindestens 150 Euro. Außerdem wird künftig dafür ein einmonatiges Fahrverbot verhängt. Die Höchststrafe für fahrlässige Abstandsverstöße wird auf 250 Euro und ein dreimonatiges Fahrverbot erhöht. Bislang waren 150 Euro und einen Monat Fahrverbot fällig.

Lkw missachtet Sozialvorschriften

Immer mehr Lkw wird wegen akuter Gefährdung des Straßenverkehrs und der Umwelt die Weiterfahrt untersagt (17 270 Fälle im Jahr 2005 gegenüber 15 951 Fällen im Jahr zuvor). Das belegen die jüngsten Zahlen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG). Dass im Transportgeschäft auf der Straße offenbar im großen Stil sämtliche Sozial- und Sicherheitsstandards missachtet werden, belegt auch das Buch „Tatort Autobahn“. Die zahllosen gezielten und systematischen Betrügereien bescheren manchen Lkw-Spediteuren Kostenvorteile bis zu 50 Prozent. Es ist erschreckend, dass bei Polizeikontrollen seit Jahren jeder fünfte Lkw Mängel aufweist. „Die scheinbar geringen Kosten und die vermeintliche Wirtschaftlichkeit des Lkw entstehen nur, weil die Belastungen zum größten Teil den Fahrern und der Allgemeinheit aufgebürdet werden“, so Uli Röhm und Wilfried Voigt, Autoren von „Tatort Autobahn“, Campus-Verlag, Frankfurt/Main 2006.

Dieses Buch kommt zu höheren Kostenvorteilen des Lkw durch Missachtung der Sozialvorschriften als die im Leitartikel zitierte Studie FACORA.

Bundesverkehrsminister Tiefensee: Luftverkehrsstandort Deutschland stärken

Bei einer Sitzung der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ im BMVBS am 19. Juni in Berlin sagte

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee: „Die zunehmende internationale und europäische Verflechtung des Güter- und Personenverkehrs erfordert eine funktionsfähige nationale Luftverkehrsinfrastruktur als wichtiges Element eines intelligenten Gesamtverkehrskonzeptes.“

Tiefensee will die Rahmenbedingungen schaffen, die es ermöglichen, die Infrastruktur an die stetig steigende Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen anzupassen. Mit dem Masterplan habe die Initiative ein geeignetes Handlungskonzept zur Entwicklung einer innovativen und gut ausgebauten Infrastruktur entwickelt.

„Die Bewältigung der anwachsenden Verkehrsströme erfordert zudem eine stärkere Kooperation und Integration der Verkehrsträger“, so Tiefensee. Deshalb werde die Initiative Handlungsoptionen für eine stärkere Vernetzung von Luft- und Schienenverkehr erarbeiten.

Die GRV begrüßt diese Vernetzung. Der Ausbau des deutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes und die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen wird eine gewisse Verlagerung auf die Schiene ermöglichen.

Ausland

SNCF feiert 25 Jahre TGV

Am 26. Februar 1981 stellte der französische Hochgeschwindigkeitszug TGV („train a grande vitesse“) einen Weltrekord mit 380 Stundenkilometern auf, der 1990 auf 515 Stundenkilometer verbessert wurde. Im September 1981 ging der Südabschnitt der Neubaustrecke Paris – Lyon in Betrieb, mit zunächst 13 Hin- und Rückfahrten täglich. Seither haben die TGV 1,2 Milliarden Reisende befördert, die Höchstgeschwindigkeit ist auf 300 Stundenkilometer gestiegen und die 400 TGV befahren 1540 Kilometer Neubaustrecken sowie zahlreiche klassische Strecken. Die sehr positive Entwicklung des französischen Schnellverkehrs hat der Hochgeschwindigkeit in Europa zum Durchbruch verholfen. Bei der Realisierung des TGV Est zeigte sich allerdings, dass auch in Frankreich die Finanzierung weiterer Neubaustrecken immer schwieriger geworden ist.

Rekordgewinn 2005 für SNCF

Im März präsentierte der Präsident der SNCF, Louis Gallois, für 2005 einen Gewinn von 1,27 Milliarden Euro bei einem Umsatz von 21 Milliarden Euro. Der hohe Gewinn ist insbesondere auf den Verkauf von Aktiva zurückzuführen (Beteiligungen an Energieun-

ternehmen und Mobilfunkunternehmen, Straßengütertochter SERNAM). Aber auch der Hochgeschwindigkeitsverkehr mit dem TGV und der klassische Fernverkehr haben zum guten Ergebnis beigetragen. Die Sanierung des Güterverkehrs (Fret SNCF) hat 2005 zu einer Verringerung des Defizits auf 220 Millionen Euro geführt, es betrug 2004 noch über 400 Millionen Euro.

Heinisch leitet UIC Plattform ERTMS

Im März hat das Exekutivkomitee des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) unter Vorsitz seines Präsidenten, Benedikt Weibel, die effizienteste Implementierung von ERTMS, dem interoperablen Verkehrsmanagementsystem diskutiert. Es besteht aus den beiden Bausteinen ETCS (Zugsicherung und -steuerung) und GSM-R (Funkkommunikationssystem).

Mit ERTMS soll die Interoperabilität des transeuropäischen Schienenverkehrs hergestellt werden. Spezifiziert ist das System im Rahmen von verbindlichen Normen (den Technischen Spezifikationen für Interoperabilität, TSI). ERTMS wurde mit Hilfe der Europäischen Union entwickelt und implementiert. Nach der Unterzeichnung des Vereinbarungsprotokolls zu ERTMS durch den Vizepräsidenten der EU-Kommission, Jacques Barrot, und Vertreter des Bahnsektors war Karel Vinck zum ERTMS-Koordinator der EU-Kommission ernannt worden.

Das Exekutivkomitee der UIC ernannte Roland Heinisch, Vorstandsmitglied der DB AG, zum Präsidenten der Plattform ERTMS. Heinisch ist für die Betreuung der globalen ERTMS-Migrationsstrategie in enger Abstimmung mit dem EU-Koordinator zuständig.

Anfang Mai hat sich der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlamentes ohne Gegenstimme dafür ausgesprochen, die Einführung von ERTMS mit bis zu 50 Prozent zu unterstützen. Berichterstatter war Michael Cramer (Die Grünen). Das Europäische Parlament hat Mitte Juni eine entsprechende Entschließung mit überwältigender Mehrheit angenommen.

SBB mit ETCS

Seit 02. Juli benutzen alle SBB-Züge auf der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist zwischen 10:30 und Betriebsende ETCS. Die SBB haben bei der Entwicklung und den Tests des neuen europäischen Sicherheitssystems eine Schlüsselrolle gespielt. Zum Jahresende 2006 sollen alle 240 Züge auf dieser Strecke ETCS nutzen.

Sicherheitsmassnahmen in den Schweizer Bahntunnel

In der Schweiz gibt es 689 Eisenbahntunnels, 270 davon gehören den SBB. Bei einem Ereignis in einem Tunnel kommt der Personenrettung überragende Bedeutung zu. Um die Sicherheit in bestehenden Tunnels zu verbessern, hat die SBB in den letzten Jahren rund 60 längere Tunnels mit Selbstrettungseinrichtungen aus- oder nachgerüstet. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die häufigsten Unfallursachen bei Eisenbahnen wie zum Beispiel Bahnübergänge, im Tunnel gar nicht auftreten können. Statistisch gesehen ist eine Fahrt im Tunnel somit grundsätzlich sicherer als auf offener Strecken. Trotzdem dürfen Ernstfallereignisse in einem Tunnel nie ganz ausgeschlossen werden.

Die Sicherheitsausrüstung der zum Teil über 100 Jahre in Betrieb stehenden Bahntunnel umfasst vier Einrichtungen: Brandnotbeleuchtung mit Alarmknopf, Gehwege seitlich der Gleise entlang der Tunnelwand, Handläufe sowie Fluchtwegbeschilderungen, welche die Distanzen zu den beiden Tunnelenden angeben. Weitere Maßnahmen sind am Rollmaterial realisiert bzw. in Vorbereitung: Züge sollen beim Ziehen der Notbremse im Tunnel nicht gestoppt werden können. Die SBB wollen auch die Fahrgäste über Sicherheit und richtiges Verhalten im Tunnel informieren.

Parallel dazu werden auch die Aktivitäten zur Fremdrettung auf den neuesten Stand gebracht. Die Betriebswehr SBB in ihrer heutigen Form als Milizformation ist nicht geeignet, die zukünftigen Anforderungen zu erfüllen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat beispielsweise für die Basistunnel der NEAT (Gotthard und Lötschberg) eine maximale Interventionszeit von 45 Minuten festgelegt. Mit der Automatisierung der Sicherungsanlagen fallen viele Stellen der Betriebsführung in der Fläche weg. Die Betriebswehr der SBB wird sich deshalb zukünftig anders organisieren müssen. Die SBB hat im Juni im Rahmen einer praktischen Einsatzübung die Neuorganisation vorgestellt, mit einer Teilprofessionalisierung der Betriebswehr SBB in Zusammenarbeit mit den Berufs- und Stützpunktfeuerwehren.

Es ist unbestritten, dass Rettungseinsätze in Tunnels immer schwieriger sind als auf offener Strecke. Deshalb gilt das Hauptaugenmerk der Unfallprävention und der Schadensminderung. Während in der Unfallprävention der Zustand und die Ausrüstung des Rollmaterials (zum Beispiel Notbremsüberbrückung während der Fahrt im Tunnel) und die technische Ausrüstung der Infrastruktur (zum Beispiel Heißläuferortungsanlagen, Achszähler) wesentlich sind, kann durch eine gute Vorbereitung der Rettungsmannschaft auf mögliche Ernstfälle die Schadenminderung markant beeinflusst werden.

Jährlich werden mehrere kleinere Übungen im Verbund mit örtlich zuständigen Feuerwehren, Sanitätsdiensten und Polizeikräften durchgeführt. Zusätzlich dazu führen die SBB einmal jährlich eine groß angelegte Einsatzübung mit allen Blaulichtorganisationen durch. Die Übungen in den Jahren 2003 und 2004 waren geprägt durch Überprüfung der Interventions- und Rettungskonzepte von neuen Tunnelanlagen (2003: neuer Tunnel zwischen Zürich und Thalwil, 2004: Tunnelanlage Önzberg auf der Neubaustrecke Bahn 2000 zwischen Mattstetten und Rothrist). Im Jahre 2005 wurde das Interventions- und Rettungskonzept im Simplontunnel in einer Ernstfallübung getestet. Jede dieser Übungen hat die grundsätzlich gute Ausbildung der Einsatzkräfte bestätigt, aber auch jedes Mal gewisse Mängel auf gezeigt. Mit einem klar definierten Maßnahmenkatalog wird sichergestellt, dass die Schwachpunkte in nützlicher Frist ausgemerzt werden und die Sicherheit der Reisenden bestmöglich gewährleistet werden kann. Nicht zu unterschätzen ist, dass solche Übungen auch vertrauensbildend für die Rettungskräfte sind. Gerade im Fall der Übung im Simplontunnel konnte erstmals die Zusammenarbeit zwischen den Blaulichtorganisationen von Italien und der Schweiz geübt werden. Quelle:

www.litra.ch/Breite_Palette_von_Sicherheitsmassnahmen_in_den_Bahntunnel.html

UIC bestätigt ihre Rolle als weltweiter Verband des Bahnsektors

Die Generalversammlung des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) unter Vorsitz von Benedikt Weibel genehmigte am 08. Juni in Montreal (Kanada) einstimmig den Beitritt der Russischen Bahnen (RZD) als aktives Mitglied. Mit diesem Beitritt ist die internationale „Bahnfamilie“ sozusagen wieder vollständig, da die Russischen Bahnen — ehemals die Bahnen der Sowjetunion — im Jahr 1922 eine der UIC-Gründungsbahnen waren, bevor sie sich im Umfeld der internationalen Spannungen in 1949 zurückzogen.

Die RZD sind mit einem Netz von mehr als 85 000 Kilometer, mehr als 1,2 Millionen Beschäftigten, 1,3 Milliarden Fahrgästen jährlich und einem Jahresvolumen von 1 665 Milliarden Tonnenkilometern (41 Prozent des Güterverkehrs) ein wichtiger Akteur im internationalen Bahnsektor.

UIC-Präsident Benedikt Weibel betonte die Bedeutung für seinen Verband: „Die Rückkehr der Russischen Bahnen in die UIC entspricht der Dynamik der „Deklaration von Delhi“ vom Oktober 2005, durch welche die UIC in eine wahre weltweite Organisation mit entspre-

chend angepassten Aufgaben und Arbeitsweisen umgewandelt wird“.

Die Generalversammlung genehmigte auch den Beitritt als aktives Mitglied von:

- MAV Cargo (ungarisches Güterverkehrsunternehmen)
- SZDC (tschechischer Infrastrukturmanager)

Damit zählt die UIC nun 74 aktive Mitglieder und insgesamt 172 Mitglieder.

Deutsche Bahn vereinbart Zusammenarbeit in Asien

Indian Railways und Deutsche Bahn AG wollen künftig enger zusammenarbeiten. Ein entsprechendes Abkommen haben auf der Hannover-Messe die Vorstandsvorsitzenden der beiden Bahn-Gesellschaften, J. P. Batra und Hartmut Mehdorn, in Gegenwart des indischen Premierministers Manmohan Singh und Bundeskanzlerin Angela Merkel unterzeichnet. Indian Railways will insbesondere von den deutschen Erfahrungen mit dem Hochgeschwindigkeitsverkehr profitieren.

Auch die Chinesischen Eisenbahnen und die DB AG wollen künftig enger zusammenarbeiten. Eine entsprechende Vereinbarung haben am 22. Mai 2006 in Peking der Minister für Eisenbahnwesen der Volksrepublik China, Liu Zhijun, und DB-Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn unterzeichnet. Dabei waren der chinesische Ministerpräsident Wen Jiabao und Bundeskanzlerin Angela Merkel zugegen. Mit dem Abkommen soll der Schienenverkehr zwischen China und Deutschland über die transsibirische Eisenbahn deutlich gesteigert werden. Die DB wird China darüber hinaus beim Aufbau und Betrieb seines Hochgeschwindigkeitsverkehrssystems unterstützen.

Auch die Türkische Staatsbahn und die DB wollen ihre Zusammenarbeit künftig vertiefen. Dies haben Ende Mai in Berlin der Generaldirektor der Türkischen Staatsbahn, Suleyman Karaman, und DB-Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn vereinbart. „Die Türkei unternimmt große Anstrengungen, um den Schienenverkehr wieder zu beleben“, sagte Mehdorn. „Insbesondere der Hochgeschwindigkeitsverkehr wird sich stark entwickeln; dafür müssen Infrastruktur und Züge passen. Mit dem Abkommen bringen wir unser Wissen, unsere Erfahrungen und unsere Kompetenz in diesen Bereichen ein.“

DB und SBB bündeln Marketing-Aktivitäten

Bereits im Januar unterzeichneten Vertreter von SBB und DB in Zürich den Vertrag für die neue Marketing-Kooperation Rheinalp. Ziel ist die Stärkung des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen beiden Ländern.

Für die SBB ist Deutschland der wichtigste Auslandsmarkt. Zwar arbeiteten DB und SBB bereits seit langen Jahren intensiv zusammen, doch hatte — so SBB-Chef Weibel — „diese traditionelle Form der Zusammenarbeit unter den Bahnen einen entscheidenden Mangel: Die Verantwortung war immer geteilt.“ Daher sei es „an der Zeit, dass wir auch im Verkehr mit Deutschland ein effizientes Geschäftsmodell einführen“, sagte Weibel. Ein Geschäftsmodell mit einer klaren Verantwortung für einen Gesamtmarkt birgt laut Weibel großes Marktpotenzial.

Neues Recht bei den Bahnen

Anfang April hinterlegte die Türkei als 27. Staat die Ratifikation zum „Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr Cotif“ in der Fassung von 1999. Cotif 1999 trat zum 01. Juli 2006 in Kraft. Es trägt der Öffnung des Eisenbahnmarktes für den Wettbewerb sowie der Aufteilung in Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen Rechnung. Mit Inkrafttreten ist ein neues Frachtbriefmuster zu verwenden.

COTIF 1999 hat eine neue Struktur erhalten. Es gliedert sich neu in ein Grundübereinkommen mit folgenden 7 Anhängen:

- A Personenverkehr
- B Güterverkehr
- C Gefährliche Güter
- D Wagenverwendung (siehe nächsten Beitrag)
- E Infrastrukturnutzung
- F Technische Normen für Eisenbahnmaterial
- G Zulassung von Eisenbahnmaterial

Das Grundübereinkommen regelt vor allem organisatorische Fragen wie Zielsetzung, Organe, Mitgliedschaft etc.

Im Personenverkehr führen die ER CIV eine Haftung für Verspätungen, Anschlussbrüche und Ausfall von Zügen ein. Erreicht der Reisende nicht mehr am selben Tag seinen Zielort, so sind ihm die Übernachtungs- und Benachrichtigungskosten zu ersetzen. Um diese zwingende Haftungsregelung wurde lange gerungen, da sie nach Ansicht einiger Staaten die finanziellen Möglichkeiten der Bahnen übersteigt.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass sich die Bahnen der Europäischen Union schon freiwillig zu erheblich weitergehenden Entschädigungen verpflichtet haben. Die entsprechenden Ansprüche der Reisenden bei Verspätungen und Anschlussbrüchen sind in der Charta Schienenpersonenverkehr definiert und in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen CIV (ABB-CIV) rechtlich verbindlich festgeschrieben.

Detaillierte Informationen finden sich in der 10-seitigen „Sondernummer COTIF 1999“ von CIT Info des internationalen Eisenbahntransportkomitees, die als pdf Datei heruntergeladen werden kann:

www.cit-rail.org

Allgemeiner Verwendungsvertrag für den Einsatz von Güterwagen (AVV) trat am 01. Juli 2006 in Kraft

Der Internationale Eisenbahnverband UIC, die Internationale Privatgüterwagen-Union UIP und der Europäische Schienengüterverkehrsverband ERFA haben den AVV entwickelt, der zum 01. Juli 2006 mit dem neuen COTIF 99 in Kraft trat. Der AVV ergänzt Anlage D des COTIF.

Der AVV regelt die gegenseitigen Rechte und Verpflichtungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Wagenhaltern hinsichtlich des Einsatzes von Güterwagen. Durch den AVV werden die Bestimmungen für den Austausch von Güterwagen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen aus dem RIV und die Regelungen für die Inbetriebnahme und Nutzung von P-Wagen (UIC-Merkblatt 433) abgelöst. Der AVV sichert die Interoperabilität von Güterwagen im liberalisierten europäischen Schienenmarkt.

Der AVV wird nur für Bahnunternehmen und Wagenhalter gelten, die diesen Rahmenvertrag unterzeichnet haben. Der Vertrag könnte bis zu 600 000 Güterwagen in Europa abdecken.

Der Allgemeine Verwendungsvertrag für den Einsatz von Güterwagen (AVV) kann in den offiziellen Vertragssprachen (Englisch, Deutsch, Französisch) auf folgender Internetseite herunter geladen werden:

www.uic.asso.fr/cuu

SBB 2005 — Licht und Schatten

Was bessere Angebote bewirken können, hat der Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 (Bahn 2000) bei den SBB gezeigt. Nach der Einführung des Taktfahrplans 1982 war dies der größte Fahrplanwechsel. Es wurden 12 Prozent mehr Züge eingesetzt, 90 Prozent der Züge änderten den Fahrplan. Die Personenkilome-

ter konnten 2005 um 9,4 Prozent gesteigert werden, auf der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist stieg die Reisedenzahl um bis zu 12 Prozent. Dies zeigt, dass eine Angebotsverbesserung auch zu einer Nachfrageausweitung führt.

Der Ertrag stieg aber lediglich um 6 Prozent, davon gehen 3,5 Prozent zu Lasten der Tarifierhöhung. SBB-Chef Benedikt Weibel kommentierte das Ergebnis 2005: „Die Mehrerträge blieben hinter den Mehrkosten für das zusätzliche Angebot zurück. Diese Tatsache sollten sich alle bei der Planung künftiger Ausbauschritte immer vor Augen halten.“ Ob alle Pläne für die zweite Etappe der Bahn 2000 realisiert werden können erscheint nun fraglich.

Ende 2005 wurde bei den Halbtax-Abonnements die Zwei-Millionen-Grenze überschritten, damit bezahlt fast jede dritte in der Schweiz lebende Person über 16 Jahre fürs Bahn- und Busfahren nur den halben Preis.

Wieder Personenverkehr zwischen Müllheim (Baden) und Mulhouse (Frankreich)

Seit Sonntag, 09. Juli 2006, fahren im Rahmen einer Testphase wieder Personenzüge von Müllheim (Baden) über Neuenburg (Baden) nach Mulhouse Ville.

An insgesamt 14 Sonntagen bis 17. Dezember 2006 gibt es jeweils 6 Fahrten im Zwei-Stunden-Takt in beiden Richtungen. Eingesetzt wird ein Dieseltriebwagen der SNCF mit rund 80 Sitzplätzen. In Müllheim bestehen Anschlussverbindungen von/zu den Regionalzügen von/nach Freiburg und Basel.

Fahrkarten kosten beispielsweise für eine Person (Neuenburg – Mulhouse hin und zurück) 6,00 Euro oder 17,50 Euro für bis zu 5 Personen (Tagespass TER Alsace).

Nachhaltigkeit

Schiene verbraucht wenig Fläche

Jede Stunde werden in Deutschland rund 40 000 Quadratmeter zugebaut und zerschnitten — als Siedlungs- oder Verkehrsfläche. Darauf weist die Allianz pro Schiene hin. Anlass sind aktuelle Zahlen des Statistischen Bundesamtes (destatis) zum Flächenverbrauch in Deutschland. „Im Ver-

kehrssektor ist der massive Straßenbau der vergangenen Jahrzehnte die Hauptursache für die zunehmende Versiegelung der Landschaft. Die Schiene hingegen verbraucht pro Kilometer etwa vier Mal weniger Fläche als die Straße“, so Richard Mergner, Vorstandsmitglied bei der Allianz pro Schiene und Verkehrsexperte beim BUND.

Außerdem ist die Schiene schon heute doppelt so stark ausgelastet, wie die Straße: Auf einem Kilometer Schienennetz wird im Schnitt eine doppelt so große Verkehrsleistung erbracht wie auf der Straße.

„Flächenverbrauch und Effizienz sprechen für die Schiene. Umso unverständlicher, dass das Schienennetz seit 1960 um ein Viertel geschrumpft ist, während der Flächenfresser Straße sich immer mehr ausbreitet. Allein das Autobahnnetz wuchs im selben Zeitraum um das Dreifache“, so Mergner.

Das Ausmaß des Flächenverbrauchs wird deutlich, wenn man die Siedlungs- und Verkehrsfläche mit der Gesamtfläche der einzelnen Bundesländer vergleicht. Beim derzeitigen Stand entspricht die Siedlungs- und Verkehrsfläche bereits dem Umfang der Bundesländer Thüringen, Schleswig-Holstein, Saarland, Berlin, Hamburg und Bremen zusammen.

„Um die zunehmende Versiegelung der Landschaft zu verlangsamen sind nachhaltige Wohn- und Verkehrskonzepte nötig. Das Wuchern der Speckgürtel am Rande der Städte und das Bauen auf der grünen Wiese, verbunden mit immer neuen Zufahrtsstraßen, muss ersetzt werden durch das Siedlungsmodell Stadt und Dorf der kurzen Wege mit einem Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs. Das ist sehr viel Ressourcen schonender, so Mergner.

Schritte zu einer nachhaltigen Mobilität

Der Personen- und Güterverkehr in Deutschland wird auch in Zukunft kräftig wachsen.

Die Mobilitätsbedürfnisse in Deutschland müssen so befriedigt werden, dass sie mit den Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung vereinbar sind. Dies ist aus ökologischer Sicht dann der Fall, wenn Qualitäts- und Handlungsziele zum Klimaschutz, zur Luftreinhaltung, zum Schutz vor Lärm, zum Natur- und Landschaftsschutz, zur Wohnumfeldqualität sowie zum Ressourcenschutz eingehalten werden.

Eine besondere Herausforderung stellen die bis 1999 kontinuierlich angestiegenen CO₂-Emissionen des Verkehrs dar. Unter anderem bedingt durch die seit 1999 eingeführte Ökosteuer, aber auch durch Optimierung der Fahrzeugtechniken und durch Gewichtsreduzierungen sanken die CO₂-Emissionen im Jahr 2000 erstmalig um 1,9 Prozent. Dies macht deutlich, dass auch der Verkehr seinen Anteil zum Klimaschutz leisten kann. Aufbauend auf eine OECD-Studie legt das Umweltbundesamt in seinen Szenarien als Handlungsziel eine 50-prozentige Minderung des verkehrsbedingten Ausstoßes an CO₂ bis 2030 gegenüber 1990 zugrunde.

In Bezug auf die vom Verkehr ausgehenden Emissionen an Stickoxiden, flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) und kanzerogenen [krebserregenden] Stoffen (Dieselruß, PAK und Benzol) hat es in den vergangenen Jahren zwar trotz des Verkehrsmengenwachstums deutliche Fortschritte gegeben, doch müssen sie auch in Zukunft drastisch vermindert werden.

Das Wachstum der Verkehrsleistungen insgesamt ist durch Effizienzsteigerungen zu dämpfen und durch die Verbesserung des Modal-split zugunsten der Schiene, des ÖPNV und der Wasserstraße umweltverträglicher zu gestalten.

Quelle: Umweltbundesamt

Umweltministerium: „Deutschland schafft sein Klimaschutzziel“

Aus Anlass der Mitteilung des Bundesumweltministeriums Mitte Mai 2006, dass Deutschland seine Klimaziele erreichen werde, warnt die Allianz pro Schiene vor einem Nachlassen der Anstrengungen: „Auch wenn die Treibhausgasemissionen 2005 rund 19 Prozent unter dem Niveau von 1990 lagen, so ist das noch lange kein Grund zu feiern. Gerade der Verkehrsbereich, einer der Hauptverursacher von CO₂-Ausstoß wächst weiter rasant und gefährdet deshalb die ohnehin wenig ambitionierten Klimaziele“.

Mittlerweile werden rund ein Viertel aller CO₂-Emissionen vom Verkehr produziert. Davon entfallen mehr als 90 Prozent auf den Straßen- und Luftverkehr. Die Europäische Umweltagentur in Kopenhagen stellt in ihrem letzten Bericht zum Thema Umwelt und Verkehr fest: Fahrzeuge von heute stoßen zwar weniger CO₂ aus, trotzdem wurde die Bilanz durch den Anstieg des Verkehrsvolumens verschlechtert. Daraus ergibt sich für die letzten 10 Jahre europaweit „ein Netto-Anstieg der CO₂-Emissionen durch den Straßenverkehr in Höhe von 20 Prozent“, so die Europäische Umweltagentur. Das ernüchternde Fazit der Umweltagentur: „die Straßenbauprogramme sind wesentlich weiter fortgeschritten als die Programme für den Schienenver-

kehr. Im Ergebnis wuchs die Gesamtlänge der Autobahnen rasch, während der Umfang der Infrastruktur im Bereich des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt langsam zurückging“.

Um die Umwelt- und Klimabilanz Deutschlands und Europas zu verbessern, muss nach Auffassung der GRV die Schiene als umweltverträglichster Verkehrsträger gestärkt werden, indem die Wettbewerbsverzerrungen reduziert und die Investitionen erhöht werden.

Lärmsanierung an Schienenwegen erfolgreich

Seit 1999 stellt die Bundesregierung für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes jährlich Mittel in Höhe von 51 Millionen Euro zur Verfügung. Damit wurde die finanzielle Möglichkeit geschaffen, Schallschutzmaßnahmen auch entlang vorhandener Schienenwege umzusetzen. Seit Beginn der Maßnahmen vor sieben Jahren wurden bundesweit rund 110 Kilometer Schallschutzwände errichtet und in 23 700 Wohnungen Schallschutzfenster eingesetzt.

Derzeit wird bundesweit an über 600 weiteren Ortsdurchfahrten geplant oder gebaut. Im laufenden Jahr sollen in 30 Orten Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 27 Kilometer fertig gestellt werden. In weiteren 37 Ortsdurchfahrten — mit einer Gesamtwandlänge von 40,7 Kilometern — ist noch in diesem Jahr der Baubeginn vorgesehen. Die Schwerpunkte der Maßnahmen liegen zurzeit in Baden-Württemberg an der Bahnstrecke Heidelberg – Rastatt, in Niedersachsen im Stadtgebiet Osnabrück, in Nordrhein-Westfalen in den Städten Köln und Grevenbroich sowie in Bayern entlang der Strecke Regensburg – Nürnberg.

Weiterhin wird die umfangreiche Lärmsanierung an der Rheinstrecke in Rheinland-Pfalz und in Hessen zwischen Koblenz und Worms fortgesetzt. Allein in Köln beginnen im Sommer Baumaßnahmen mit einem Volumen in Höhe von über 4 Millionen Euro.

Datenbank mit Umweltmaßnahmen

Die Allianz pro Schiene hat einen systematischen Überblick über die weltweit wichtigsten Umweltprojekte der Eisenbahnen erstellt. Die in der Datenbank enthaltenen 90 Projekte befassen sich mit Maßnahmen in den Bereichen Lärm, Schadstoffe und Energieverbrauch. „Die vielen guten Beispiele gerade auch aus Deutschland zeigen, dass nachhaltige Mobilität ohne einen attraktiven Schienenverkehr undenkbar ist. Vor allem freut mich, dass die Eisenbahnen sich nicht auf ihren klassischen Umweltvorteilen ausruhen, sondern große

und kleine Stellschrauben nutzen, um weitere Verbesserungen zu erzielen. Denn nur mit der Einhaltung anspruchsvoller Umweltstandards werden sie künftig im Wettbewerb — vor allem mit dem Straßenverkehr — mithalten können“, sagte Michael Müller, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesumweltministerium. Das Ministerium unterstützt das Projekt im Rahmen des „Ersten Umweltvergleichs Schienenverkehr“.

Das Thema Lärm ist die Achilles-Ferse der Eisenbahnen. In der neuen Datenbank finden sich jedoch eine ganze Reihe viel versprechender Lösungsansätze, die nicht nur Fachleute, sondern auch lärmgeplagte Anwohner freuen dürften. Dazu zählen leise Triebwagen und lärmarme Lokomotiven, die zum Teil schon die künftig geltenden europaweit einheitlichen Lärmgrenzwerte unterbieten. Besonders wichtig für die Nachtruhe sind auch verbesserte Güterzug-Bremsen, durch die die Lautstärke halbiert wird.

Mehrere Eisenbahnunternehmen setzen bereits Diesellokomotiven mit Partikelfilter ein. Die ersten Nahverkehrstriebwagen mit einer solchen Abgasreinigung sind für dieses Jahr angekündigt. Auch neue Antriebsarten wie Hybrid-Lokomotiven, die Entwicklung von Brennstoffzellen für Bahnfahrzeuge, hochleistungsfähige Energiespeicher oder der weltweit erste Biogas-Triebzug, der in Schweden fährt, werden in der Datenbank vorgestellt.

„Die Datenbank mit Umweltschutzmaßnahmen ist ein weiterer Baustein unseres Projektes ‚Erster Umweltvergleich Schienenverkehr‘, um Anregungen und Unterstützung für Eisenbahnunternehmen zu liefern, die noch umweltfreundlicher werden wollen“, so Matthias Pippert, Projektleiter bei der Allianz pro Schiene. Die Datensammlung war bei den Recherchen zum Wettbewerb begonnen worden, in dem 2004 fünf Eisenbahnunternehmen für ihre besonders umweltbewusste Unternehmenspolitik ausgezeichnet worden waren. Weitere neue Ergebnisse erhofft man sich von einem internationalen Workshop im September dieses Jahres.

Die Liste finden Sie unter:

www.allianz-pro-schiene.de/pdf/UVweitere/060511_MassnahmenTabelle.pdf

Neues UIC Merkblatt zu Umweltanforderungen

Das UIC Merkblatt 345 „Umweltanforderungen für neues Rollmaterial“ geht zurück auf das Nordische Handbuch für den umweltgerechten Einkauf Ende der 90er Jahre. Dieses wurde über drei durch die EU finanzierte Projekte RAVEL, REPID und PROSPER weiterentwickelt.

Die Bahnen und die Industrie haben die Umweltanforderungen gemeinsam definiert. Das Merkblatt ermöglicht eine effizientere Beschaffung von Rollmaterial mit gesunden Umweltanforderungen.

www.uic.asso.fr/etf

Verschiedenes

10. InnoTrans in Berlin

Vom 19. bis 22. September 2006 findet in Berlin zum zehnten Mal die Messe InnoTrans statt. Die Messe Berlin rechnet mit einer Rekordbeteiligung und stellt vier zusätzliche Messehallen. Neben allen Bereichen der Schienenverkehrstechnik wird in diesem Jahr erstmalig die Tunnelvortriebstechnik ausgestellt.

www.innotrans.de

Staatliche Vorsorge — Unternehmerische Freiheit — Die Eisenbahn im Spannungsfeld (24. Horber-Schienen-Tage)

Gleich, wie die Entscheidungen über den Börsengang der DB ausfallen, die Tendenz „weg vom Staat“ ist offensichtlich. Ihre Konsequenzen für Eisenbahn und Gesellschaft sind das Kernthema der diesjährigen Horber-Schienen-Tage vom 22. bis 26. November 2006. Sie sollen Wege aufzeigen, wie im Spannungsfeld zwischen staatlicher Vorsorge und unternehmerischer Freiheit der Öffentliche Verkehr zum Nutzen aller weiterentwickelt werden kann.

www.horber.schienen-tage.de

Personalia

Präsident der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft ist Frau **Wilhelmine Goldmann**, von der ÖBB Personenverkehr AG.

Die Generalversammlung der CER hat am 31. Januar 2006 den Vertrag ihres Exekutivdirektors, **Johannes Ludewig**, um weitere drei Jahre ab 2007 verlängert.

Bermüller Cargo-System 2006+cargochanger

www.cargochanger.de

neu - Transport + Container-Service am Ladegleis ...

Unabhängig, mit neuen Ideen und Überzeugung - **geht nicht - gibt's nicht** + Erfahrungen aus >5 Mio. t Cargo mit Bermüller-Technik/Konzeption auf die Bahn, kam alles auf den Prüfstand und was am Ladegleis besser + wirtschaftlicher zu machen ist, auch.

Ich bedanke mich bei der Gelegenheit bei Kunden und Ratgebern, die mir aus täglicher Ladegleis-Praxis, Tips und Wünsche auf den Weg gaben.

Es war nicht einfach, alles zu erfüllen.

Einerseits wurde eine größere Anwendungsbreite gewünscht, z. B. Bahn+See+Jumbo-Container einschließen, andererseits sollte der Umschlag technisch einfacher, zudem auf mehreren Fahrzeugen einsetzbar + nebenbei kostengünstiger werden.

Aus all den Vorgaben und aus einem 30 Jahre Kombi-Transport-Fundus schöpfend entstand eine Vielzahl von Patentanmeldungen und die Technik:

Cargo-System 2006+cargochanger
+Container-Service am Ladegleis
für <35 t Bahn + See-Container.

**Der intelligente Transport,
weil weniger Aufwand
weniger Kosten bedeutet**

**+ 20 % der LKW-Transporte
bekommen eine Chance auf die Schiene.**

Aussagen von Cargo-Verladern, die einerseits mit LKW und parallel schon mit „Container-Service am Ladegleis“ arbeiten.

Zielgruppe:

LKW-Unternehmen / Speditionen erhalten eine Option

Transporte ohne BAB-Gebühr, geringe Energie- u. Umschlagskosten mit kurzen Wegen vom/zum Ladegleis usw.

Ihr Transport-Unternehmen bekommt mit Cargo-System 2006 ein Qualitäts-Siegel für noch flexibler, profitabler, und wettbewerbsfähiger.

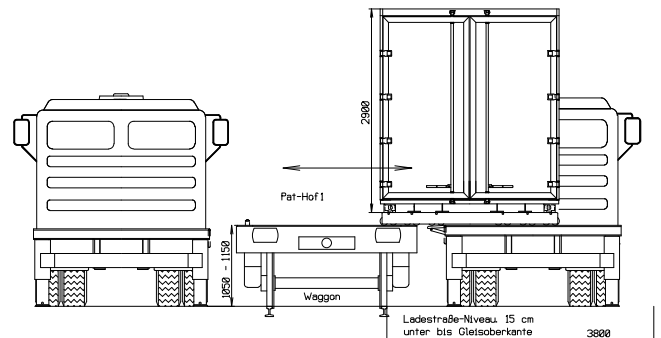
Equipment-Technik mit Cargo auf Bahn Know-how bekommen Sie von uns.



Container-Service am Ladegleis



**Ein Fahrzeug mit cargochanger Adaption
für Container-Handling+Transport - Ergebnis
Cargo/Container-Service am Ladegleis**



**einfacher geht's nicht
wirtschaftlicher auch nicht**

Cargo Straße auf Schiene Equipment

- Technik/Verkauf/Vermietung
- Franchising

Container-Service+Technik am Ladegleis

- Kooperationen/Ladegleis-Netzwerk

Wolfgang Bermüller Ltd.

Cargo-System 2006

Mail: info@cargochanger.de **Internet:** www.cargochanger.de

Seit Anfang April 2006 ist **Hans Leister** (53) bei Keolis für den deutschen Markt verantwortlich. Leister war seit Januar 2001 Geschäftsführer der Connex Regio-bahn GmbH, 2004 wurde er Geschäftsführer der Deutschland-Holding Connex Verkehr GmbH in Berlin.

Am 02. Mai 2006 hat Dr.-Ing. **Volker Kefer** (50) den Vorsitz des Vorstands der DB Netz AG übernommen. Kefer führt damit ein Geschäftsfeld der Deutschen Bahn, das mit 42 000 Mitarbeitern das 34 000 Kilometer lange Streckennetz betreibt.

Dipl.-Ing. **Roland Heinisch** (63) führte die DB Netz AG seit September 2000. Im Sommer 2005 übernahm er zusätzlich das neue Ressort Systemverbund Bahn im Konzernvorstand. Heinisch gab jetzt die Doppelfunktion ab und konzentriert sich als Ressortchef auf den Systemverbund Bahn.

Neuer Konzernsprecher der DB ist seit 01. April 2006 **Oliver Schumacher**, bisher Leiter Internationale Kommunikation. Schumacher war bis 2005 Regierungssprecher der Landesregierung NRW in Düsseldorf.

† Am 23. Mai 2006 ist **Dr. Friedrich Hosse** verstorben, Gründungsmitglied der GRV und von 1970 bis 2005 Kassenprüfer. Die GRV wird Herrn Dr. Hosse ein ehrendes Andenken bewahren.

Neuer Konzernbevollmächtigter der DB für das Land Baden-Württemberg wurde **Werner W. Klingberg**. Er folgte am 07. Juli 2006 in Stuttgart auf Dr. Peter Schnell, der in den Ruhestand trat. Klingberg arbeitete in den zurückliegenden vier Jahren als Konzernsprecher der DB in Berlin.

Louis Gallois (62), seit 10 Jahren Präsident der SNCF, wird neuer CEO bei EADS, seine Nachfolgerin bei der SNCF ist Anne-Marie Idrac (54), die seit 2002 die Pariser Verkehrsbetriebe RATP leitete.

Nach über drei Jahrzehnten an der Spitze des Karlsruher Nahverkehrs tritt **Dieter Ludwig** am 31. Juli 2006 in den Ruhestand. Seine Idee der Verknüpfung von Eisenbahn- und Stadtbahnstrecken (Karlsruher Modell) hat international zahlreiche Nachahmer gefunden.

Der Vorsitzende der Geschäftsleitung der SBB, **Benedikt Weibel** (59), geht Ende 2006 in Pension. Er ist seit 28 Jahren für die SBB tätig, die er seit 1993 leitet. Seit Januar 2003 ist Weibel auch Präsident der UIC, deren Neustruktur er erfolgreich initiiert und umgesetzt hat.

Der Verwaltungsrat der SBB AG hat im Juni den Nachfolger von Benedikt Weibel ernannt: **Andreas Meyer** (45) wird ab 01. Januar 2007 die Verantwortung für die SBB übernehmen. Meyer ist heute Vorsitzender der Geschäftsleitung der DB Stadtverkehr GmbH.

Als Nachfolger von Meyer hat der Vorstand der Deutschen Bahn AG am 11. Juli **Hermann Graf von der Schulenburg** als neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung der DB Stadtverkehr GmbH bestellt.

Literatur

Erstes Branchenbuch zum Schienengüterverkehr

Mit dem „VDV-Branchenbuch“ Schienengüterverkehr liegt erstmalig eine unternehmensbezogene Zusammenstellung des Güterverkehrs und Speditionswesens der Schiene vor. Die insgesamt 147 Porträts von Güterbahnen, Infrastrukturbetreibern, Bahnspeditionen und sonstigen Dienstleistern beinhalten Kontaktdaten, ausgewählte Kenngrößen sowie die unternehmerischen Tätigkeitsschwerpunkte. Die klare Gliederung ermöglicht eine schnelle Übersicht der Unternehmen.

Bezugsquelle: econex verkehrsconsult GmbH, Postfach 110129, 42301 Wuppertal, Fax 0202 2835870, Preis: 39,90 € inkl. MwSt.

Impressum

Herausgeber: GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V., Postfach 101403, 45014 Essen, E-Post Rationale.Verkehrspolitik@Arcor.de

Redaktion (verantwortlich):

Dr.-Ing. Gunther Ellwanger, Vorsitzender der GRV, Alpersbacher Straße 20, 79856 Hinterzarten, Tel. 07652 919009, E-Post Gunther.Ellwanger@t-Online.de.

Lektorat: Wolfgang Dietrich Mann, stv. Vorsitzender und Geschäftsführer der GRV, Dr.-C.-Otto-Straße 121, 44879 Bochum, Tel. 0234 5465181, Fax 0234 5465180, E-Post Wolfgangdietrich.Mann@Arcor.de

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder; diese muss sich nicht mit der der GRV decken!

Druck: Fa. Bonn & Fries GmbH & Co. KG, Siegen.

Die GRV-Nachrichten erscheinen 2- bis 4-mal jährlich und werden im Rahmen der verfügbaren Auflage an interessierte Einzelpersonen unentgeltlich abgegeben.